

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

### **Rahmenausschreibung und Austragungsbedingungen für den D- Cup zum Oldtimer und Classic Trial 2012 (Stand 07.03.2012)**

#### **1. Grundlage der Veranstaltung**

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

##### **Bestandteil der Rahmenausschreibung ist:**

Das Motorradportgesetz des DMSB

Die jeweilige Ausschreibung des Veranstalters und evtl. noch zu erlassende Ausführungsbestimmungen ( z. B. aus Fahrerbesprechungen )

Behördliche Auflagen

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

#### **2. Teilnehmer**

Zugelassen sind Fahrer mit und ohne Lizenz des DMSB (z.B. C-Lizenz oder anderer DMSB-Lizenz).

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

#### **3. Nenngeld**

Das Nenngeld ist Reuegeld und ist am Start zu zahlen. Die Höhe des Nenngeldes wird vom Veranstalter festgelegt, sollte aber möglichst 15,00 € / Erwachsenen nicht überschreiten. Der Veranstalter führt je erwachsenem Fahrer 2,50 € an die Kasse der DTSG ab.

Jugendliche pre 65 und Twinshockfahrer zahlen bis zum vollendeten 18. Lebensjahr die Hälfte des Erwachsenen-Nenngeldes. Der Veranstalter führt je jugendlichem Fahrer 1,25 € an die Kasse der DTSG ab.

##### **Sparkasse Uelzen, Konto Nr. 28001154, BLZ 25850110, Stichwort D- Cup 2012**

Jugendliche Fahrer bis 14 Jahre mit Monoshock- Motorrädern, in Begleitung von aktiv am D- Cup teilnehmenden verwandten Erwachsenen, können außer Wertung teilnehmen. Nenngeldvorschlag: 5,00 €.

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

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

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

#### **4. Zugelassene Trialmotorräder und Bauvorschriften**

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

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

Das Motorrad sollte dem Zeitalter entsprechend hergerichtet sein. Bauteile, die bei Motorräder vor 1965 nicht üblich und nicht möglich waren, sollen nicht verwendet werden.

Motorräder, die vor 1965 auf den Markt kamen und später weitergebaut wurden, gelten als baugleich und sind zugelassen.

Das Design von Rahmen, Vordergabel, Motor, Getriebe, Radnaben und Auspuffanlagen muss dem der Trial- Motorräder von vor 1965 entsprechen.

**Verboten sind: Scheibenbremsen, Gabel aus ehemaligen Twinshock- und Monoshock Trialmotorrädern mit vorversetzter Achsaufnahme sowie Umbauten daraus auf mittige Achsaufnahme.**

**Bei Verstößen gegen die Gabelvorschrift werden die Motorräder in der Twinshock- Klasse gewertet.**

**Weiterhin verboten sind: hydraulisch betätigte Kupplungen, Membraneinlass bei Zweitakttern, Carbon- Aluminium und Titanteile für Hinterradschwinge, Rahmen, Rahmenteile und Achsen sowie Reifen ohne Schlauch.**

**Ausnahme: Lenker, Handhebel und Anbauteile bzw. Teile die nachweislich schon früher für den Aufbau oder in der Serie des pre 65 Motorrades verwendet wurden. (Bestandsschutz)**

##### **4.2 Für Motorräder ab Baujahr 1966 (Twinshocker) gelten folgende Vorschriften**

Das Motorrad sollte dem Zeitalter entsprechend hergerichtet sein. Bauteile, die bei Twinshock- Motorräder nicht üblich und nicht möglich waren, sollen nicht verwendet werden.

Das Design von Rahmen, Vordergabel, Motor, Getriebe, Radnaben und Auspuffanlagen muss dem der Twinshock Trial-Motorräder ab 1966 entsprechen.

**Das Motorrad muss zwei Federbeine aufweisen. Jeweils ein Federbein links und rechts des Hinterrades, welches sich am Rahmenheck und der Hinterradschwinge abstützt.**

**Scheibenbremsen und Wasserkühlung sind verboten, ebenso umgebaute Monoshock- Motorräder.**

**Weiterhin verboten sind:** hydraulisch betätigte Kupplungen, Membraneinlass bei Zweitaktern, Carbon- Aluminium und Titanteile für Hinterradschwinge, Rahmen, Rahmenteile und Achsen sowie Reifen ohne Schlauch.

**Ausnahme:** Lenker, Handhebel und Anbauteile bzw. Teile die nachweislich schon früher für den Aufbau oder in der Serie des Twinshock- Motorrads verwendet wurden. (Bestandsschutz)

#### **4.3 Begriffsbestimmungen der Motorräder**

##### **Viertakt pre unit**

Bei Viertakt pre unit Motorrädern sind **Motor und Getriebe zwei eigenständige Einheiten** und haben jeweils eine eigene Öfüllung.

##### **Viertakt unit**

Bei Viertakt unit Motorrädern sind **Motor und Getriebe eine Einheit**. Die Öfüllung für Motor und Getriebe kann getrennt oder gemeinsam sein.

##### **Zweitakt**

Alle Motorräder mit Zweitaktmotoren.

##### **Twinshocker**

Twinshocker sind alle Motorräder ab Baujahr 1966 mit jeweils einem Federbein links und rechts des Hinterrades. (siehe Bauvorschriften) Das Motorrad kann einen Zwei- oder Viertaktmotor haben.

##### **Monoshocker**

Siehe Ausnahme Pt. 3

#### **4.4 Sicherheitsergänzung**

Alle Motorräder müssen einen gut zugänglichen und funktionsfähigen KILLSCHALTER oder Dekompressor zum sofortigen Abstellen des Motors am Lenker haben. Eine Kettenabdeckung vorn und hinten muss ein unabsichtliches Eingreifen in den Kettentrieb verhindern. Eine Querstrebe am Lenker ist abzupolstern.

### **5 Klasseneinteilung und Kennzeichnung der Motorräder**

#### **5.1 Klassen für die Tageswertung**

Klasse 1	Experten	Classic	gelbe Spur
Klasse 2	Spezialisten	Classic	weiße Spur
Klasse 3	Fortgeschrittene	Classic	rote Spur
Klasse 4	Historic	Classic	grüne Spur
Klasse 5	Experten international	Twinshocker	blaue Spur
Klasse 6	Experten	Twinshocker	gelbe Spur
Klasse 7	Spezialisten	Twinshocker	weiße Spur
Klasse 8	Fortgeschrittene	Twinshocker	rote Spur
Klasse 9	Anfänger	Twinshocker	grüne Spur

#### **5.2 Motorradkategorien für die Deutschland- Cup Endwertung und Startnummernvergabe**

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

#### **5.3 Kennzeichnung der Motorräder**

An den Motorrädern ist **vorn an den Gabelholmen ein farbiges Startnummernschild, entsprechend der gewählten Spur, und mit deutlicher Start Nr., entsprechend der Motorradkategorie**, anzubringen. Das hintere Schutzblech ist mit der Spurenfarbe ca. 8x8 cm zu kennzeichnen.

**Motorräder ohne diese klare Kennzeichnung werden nicht zugelassen.**

## 6. Wertung

### 6.1 Tageswertung

**Die Tageswertung erfolgt innerhalb der Klassen 1 bis 4 und 5 bis 9.**

Der Fahrer mit der geringsten 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. das bessere Ergebnis in der letzten, vorletzten Sektion usw.

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

Der Veranstalter kann für die Tageswertung ein Stechen seiner Wahl ansetzen. Er kann sich dabei von den Spurenobmännern beraten lassen.

### 6.2 D- Cup Endwertung

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

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

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

Jeder weitere Fahrer in Wertung erhält 1 Wertungspunkt.

Bei Punktgleichheit in der Endwertung entscheidet der bessere letzte Lauf.

### 6.3 Titelvergabe und Streichergebnisse

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

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

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

### 6.4 Einspruch bzw. Protestfrist gegen die Tageswertung

Wie unter Punkt 1. der Rahmenausschreibung und Austragungsbedingungen für den D-Cup 2012 angegeben, gilt das Motorradsportgesetz des DMSB, hier die Artikel 151 bis 165. Grundsätzlich muss ein Einspruch oder Protest gegen die Tageswertung 30 Minuten nach Aushang des Ergebnisses schriftlich beim Fahrleiter mit der Protestgebühr eingereicht werden.

## 7. Spurenwahl

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

## 8. Fahrzeit

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

## 9. Abnahme

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

## 10. Parc ferme

Der Aufbau eines Parc ferme liegt im Ermessen des Veranstalters.

## 11. Training

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

## 12. Start

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

## 13. Strecke

Die Strecke ist mit Richtungspfeilen markiert. Verlassen der Strecke zieht den Wertungsausschluss nach sich, es sei denn, der Fahrer kehrt an die Stelle zurück, wo er die Strecke verlassen hat. Die Sektionen sind der Reihenfolge nach zu durchfahren. **Ausnahme:** Der Fahrtleiter lässt in der Fahrerbesprechung eine andere Reihenfolge zu.

## 14. Trialprüfungen

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

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

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

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

## 15. Sektionswertung

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

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

## 16. Fahrdisziplin

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

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

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

## 17. Spurenobmänner

Die von der DTSG gewählten **Spurenobmänner** (siehe Punkt 24) **sind** gegenüber dem Veranstalter (Fahrtleiter) **weisungsbefugt**. Eine abgenommene Sektion darf ohne deren Zustimmung nicht mehr verändert werden. Bei nachträglichen Veränderungen wird die Sektion neutralisiert.

**Die Spurenabnahme, in zeitlicher Abstimmung von Fahrtleiter und Obmann der Spurenobleute, erfolgt rechtzeitig vor dem Start.**

## 18. Helmpflicht

**Es besteht Helmpflicht ! Alle Helme müssen der ECE Motorrad- Norm 05 entsprechen. Ohne gültigen Helm ist ein Start nicht möglich.**

## 19. Reparaturen und Tanken

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

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

## 20. Preise

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

## 21. Versicherung

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

Alle Teilnehmer fahren auf eigene Gefahr. Durch die Abgabe der unterschriebenen Nennung verzichten sie auf ein Vorgehen gegen den Veranstalter, Grundstückseigentümer und alle Personen, die mit der Veranstaltung zu tun haben. Die geforderte Sportunfallversicherung des Teilnehmers wird über eine DMSB-Lizenz nachgewiesen bzw. durch DMV- oder ADMV-Clubsportausweis. Der Teilnehmer kann auch beim Veranstalter eine Tagesunfallversicherung abschließen.

## 22. Austragungsbedingungen

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

Vor der Veranstaltung erhält der **1. Vorsitzende der DTSG Bernd Rothenpieler, der Schriftführer der DTSG Pit Demmer und der Sportbeauftragter der DTSG Peter Hallenberger** je eine Ausschreibung.

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

**Bei den Veranstaltungen ist für ausreichenden Sanitätsschutz zu sorgen.**

## 23. Vergabe der Startnummern

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

## 24. Verantwortliche Personen für den D- Cup 2012

1. Vorsitzender der DTSG

Bernd Rothenpieler (Netphen)  
Tel. 0163-8656212  
eMail: [bernd-rothenpieler@web.de](mailto:bernd-rothenpieler@web.de)

2. Vorsitzender der DTSG

Steffen Lutz (Edenkoben)  
Tel. 0151-55573873  
eMail: [stlutz.pih@web-de](mailto:stlutz.pih@web-de)

Schrift- und  
Geschäftsführer der DTSG

Pit Demmer (Eupen)  
Tel. 0271-7728967  
eMail: [Pit@lets.de](mailto:Pit@lets.de)

Kassenwartin der DTSG

Christine Lutz (Wörth/Rhein)  
Tel. 07271/12571  
e-Mail: [asmuslutz@web.de](mailto:asmuslutz@web.de)

Sportbeauftragter der DTSG

Peter Hallenberger (Wetter)  
Tel. 0177-8602284  
e-Mail: [hallenhp@googlemail.com](mailto:hallenhp@googlemail.com)

Zur Unterstützung des Sportbeauftragten wurden die Spurenableute:

**Horst Finger, Michael Hannß, Klaus Pawlik, Hans Reiter, Bernd Rothenpieler, Marion Schmallenbach und Rudolf Schütte** in der JHV 2011 gewählt. **Horst Finger** wurde als **Obmann der Spurenableute** gewählt. Er legt fest, wer jeweils am Samstag und Sonntag die Sektionen abnimmt und kann bei Bedarf auch noch andere Ableute einbinden. Mehr als vier Spurenableute sollten bei der Abnahme nicht anwesend sein.

Die Spurenohleute sind nicht für eine bestimmte Spur zuständig. Sie sollen den Veranstalter beraten, auf die richtige Ausschilderung achten und bei Fahrgefährdung, zusammen mit dem Fahrtleiter, ändernd in die Sektionsgestaltung eingreifen.

Sie nehmen die Sektionen vor der Veranstaltung zusammen mit dem Fahrtleiter ab. Eine Begleitung der Abnahme durch andere Fahrer ist nicht zulässig.

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

## **25. Allgemeines**

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

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

Wetter, im Oktober 2011

Verfasst von:

Peter Hallenberger, Sportbeauftragter der DTSG

Anerkannt von:

Bernd Rothenpieler, 1. Vorsitzender der DTSG

Steffen Lutz, 2. Vorsitzender der DTSG

Pit Demmer, Schrift.- und Geschäftsführer der DTSG

Christine Lutz, Kassenwartin der DTSG