

Wettbewerbsbestimmungen des VFV(DMSB) für Gleichmäßigkeitsläufe mit historischen Renn- und Supersportmotorrädern

1. Allgemeine Richtlinien

1.1 Zielsetzung

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 (Clubsportklassen) in gleicher Weise eine Fahrmöglichkeit geboten. Diese Art des Fahrens soll sicherstellen, dass unersetzliches historisches Material erhalten bleibt und nicht unter Rennbedingungen verschlissen wird.

1.2 Fahrzeugbestimmungen

Es sind nur Fahrzeuge zugelassen, die vor 1984 (Klasse A: vor 1990) im Einsatz waren oder mit Technik vor 1984 reglementgerecht aufgebaut wurden. Für die Baujahreszuordnung eines Fahrzeugs ist das Ersteinsatzjahr seines Typs maßgebend, bei historisch nicht nachgewiesenen Eigenbaurennmaschinen der überwiegende technische Stand des Fahrzeugs. Der VFV behält sich vor, Fahrzeuge abzulehnen, welche nicht der Zielsetzung (Punkt 1.1) entsprechen oder deren Produktionsschwerpunkt über der geltenden Baujahresgrenze liegt. Die Fahrzeuge müssen stets dem aktuellen Reglement entsprechen. Grundsätzlich gilt es, die historische Originalität des Fahrzeugs soweit als möglich zu erhalten.

1.3 Fahrzeugregistrierung

Alle Rennmotorräder, Supersportmotorräder und Clubsportmotorräder die an Gleichmäßigkeitsläufen teilnehmen wollen, müssen mit einem VFV-Fahrzeugpass dokumentiert sein. Ausgenommen hiervon sind ausländische Starter, welche nicht regelmäßig an VFV-Gleichmäßigkeitsläufen teilnehmen. Sie müssen ihrer Nennung je ein links- und rechtsseitiges Foto (Mindestgröße 10x15cm) des Motorrades ohne Verkleidung beilegen. Ohne diese Voraussetzung ist keine Teilnahme möglich. Die Datenaufnahme für die Passerstellung erfolgt nur direkt am Fahrzeug durch den Passreferenten des VFV oder dessen Beauftragten. Die Pflicht zum historischen Nachweis des Motorrades liegt beim Antragsteller. Vorhandene Dokumentationsunterlagen über frühere Einsätze bei Wettbewerben sind vom Antragsteller zur Einsichtnahme vorzulegen. Eine Passerstellung kann nicht erfolgen bei Fahrzeugen, die nicht der Zielsetzung (Punkt 1.1) entsprechen, die deutlich über der geltenden Baujahresgrenze des VFV liegen oder deren Substanz eine Baujahreszuordnung innerhalb der Baujahresgrenze ausschließt.

1.4 Auswahlverfahren

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.

1.5 Technische und historische Abnahme

Die technische und historische Abnahme wird im Rahmen des Organisationsablaufs 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 zur Veranstaltung. Die Auslegung der technischen und historischen Richtlinien liegt im Zweifelsfall in den Händen der Technischen und Historischen Kommission des VFV. Insbesondere entscheidet die über eine mögliche Klassenzuordnung, wenn das Fahrzeug historisch einwandfrei innerhalb der Baujahresgrenze nachgewiesen ist, in einzelnen Punkten aber vom technischen Reglement abweicht.

2. Grundlagen der Veranstaltung

2.1 Art der Veranstaltung

Die Veranstaltung ist ein Wettbewerb mit historischen Renn- und Supersportmotorrädern gem. den Technischen Bestimmungen des VFV/DMSB. Neben den nachfolgend aufgeführten Wettbewerbsbestimmungen werden folgende Bestimmungen und Bedingungen, die Bestandteil dieser Ausschreibung sind, zugrunde gelegt:

- a) Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB
- b) Allgemeingültige Bestimmungen für den Strassenrennsport
- c) Veranstaltungsausschreibung
- d) Ausschreibungsbedingungen von Wettbewerbsserien (etwa DHM)

Zu verbindlichen Auskünften über die Veranstaltung ist ausschließlich der Fahrtleiter berechtigt. Die Auslegung der Ausschreibung obliegt jedoch allein den Sportkommissaren.

Die Gleichmäßigkeitsprüfungen finden auf abgesperrten, vom DMSB abgenommenen Strecken statt. Die Rundenlänge bei Rundstrecken sowie die Streckenlänge und der Höhenunterschied bei Bergprüfungen sind in der Ausschreibung anzugeben.

2.2 Teilnehmer

2.2.1 Bewerber

Der Bewerber muss Inhaber einer vom DMSB ausgestellten, gültigen Nat. oder Int. Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz sowie für int. ausgeschriebene Wettbewerbe auch Inhaber einer von der FIM bzw. einer ihrer Mitgliedsföderationen ausgestellten Int. Bewerber-/Sponsor- oder Herstellerlizenz der FIM sein bzw., für Europa-offen ausgeschriebene Wettbewerbe, auch Inhaber einer von einer Mitgliedsföderation der UEM ausgestellten Nat. oder Int. Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz. Sofern im Nennformular kein besonderer Bewerber angegeben ist, gilt der Fahrer auch als Bewerber.

2.2.2 Fahrer/Beifahrer

Der Fahrer/Beifahrer muss Inhaber einer gültigen Fahrer- oder Beifahrer-Lizenz des DMSB (Inter-, B-, C-, Inter-H- oder Veranstaltungslizenz für alle Klassen) sowie für international ausgeschriebene Wettbewerbe auch Inhaber einer von der FIM oder der für den betreffenden Teilnehmer zuständigen Föderation ausgestellten gültigen Internationalen Fahrer- oder Beifahrer-Lizenz der FIM bzw., für Europa-offen ausgeschriebene Wettbewerbe, auch Inhaber einer von einer europäischen Mitgliedsföderation der FIM ausgestellten gültigen Internationalen oder Nationalen Fahrer- bzw. Beifahrer-Lizenz sein.

2.2.3 Altersgrenze für Fahrer/Beifahrer

Eine uneingeschränkte Teilnahme an den VFV-Läufen ist ab 16 Jahre und bis zum vollendeten 70sten Lebensjahr möglich. Fahrer ab 14 Jahre und bis zum vollendeten 15. Lebensjahr sind ausschließlich in Klasse „F“ und „L“ startberechtigt. Dabei gilt die sogenannte „Stichtagregelung“. Die Höchstaltersgrenze ist auch in den Lizenzbestimmungen des DMSB für die jeweilige Lizenzart geregelt. Nach dem vollendeten 70sten Lebensjahr kann eine weitere Teilnahme nur dann erfolgen, wenn der Lizenznehmer im jeweils vorangegangenen Jahr eine Lizenz besaß und mindestens an einer Veranstaltung teilgenommen hatte. Ohne diese Voraussetzungen kann er nach dem vollendeten 70sten Lebensjahr nur dann eine Lizenz erhalten, wenn ein positives Gutachten eines DMSB-Arztbeschlusses vorliegt.

2.2.4 Teilnehmer mit Tageslizenzen

Ist ein Teilnehmer nicht im Besitz einer gültigen Lizenz gem. 2.2.2, so kann er mit der Nennungsabgabe eine Tageslizenz beantragen. Das ist dann eine C-Lizenz bei Teilnehmern die das 70ste Lebensjahr noch nicht vollendet haben, welche von da an bis zum Saisonende Gültigkeit behält. Bei Teilnehmern, welche das 70ste Lebensjahr vollendet haben, ist dies eine Tages-H-Lizenz, welche nur für die laufende Veranstaltung Gültigkeit besitzt und für deren Erteilung ein ärztliches Gutachten vorliegen muss, welches nicht älter als 8 Tage sein darf.

An ausländische Teilnehmer können Tageslizenzen nur dann vergeben werden, wenn ihre Föderation schriftlich bestätigt, dass für sie keine Lizenz ausgestellt wurde.

Fahrer die bis zum Vorjahr im Besitz einer Volllizenz waren sind von der Nutzung der C - Lizenz ausgeschlossen

2.3 Nennungen

2.3.1 Abgabe der Nennung

Nennungen sind schriftlich oder fernschriftlich, unter Benutzung des offiziellen Nennformulars des DMSB, des VFV oder des Veranstalters, unter Beachtung nachstehender Festlegungen, an den jeweiligen Veranstalter einzusenden:

- Nennungen müssen vollständig ausgefüllt sein und u.a. Namen und Adresse des Fahrers/Beifahrers und ggf. Bewerbers sowie die Nummern der Fahrer/Beifahrer-Lizenzen und ggf. Bewerber-Lizenz enthalten. Des weiteren müssen die Nummern des Fahrzeugpasses und des Transponders angegeben werden.
- Nennungen müssen vom Fahrer und ggf. Beifahrer sowie ggf. Bewerber bzw. seinem bevollmächtigten Vertreter unterschrieben sein. Bei Nennungen von Minderjährigen (bei nicht vollendetem 17. Lebensjahr) ist außerdem die Unterschrift des/der gesetzlichen Vertreter(s)/in, sowie seine/ihre Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich.
- Bei international oder Europa-offen ausgeschrieben Veranstaltungen müssen Nennungen von ausländischen Bewerbern und/oder Fahrern/Beifahrern den Genehmigungsvermerk der für sie zuständigen FMN tragen, es sei denn, Fahrer/Beifahrer sind im Besitz einer separaten Einzelstartgenehmigung für die Veranstaltung oder einer Dauerstartgenehmigung der betr. FMN (in diesen Fällen ist die Einbehaltung der Einzelstartgenehmigung bzw. einer Kopie der Dauerstartgenehmigung notwendig). Fehlt der Vermerk der FMN und kann eine Startgenehmigung bis zur Abnahme nicht vorgelegt werden, ist ein Start nicht möglich.
- 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 Föderation, welcher bei der historischen Abnahme vorzulegen ist und dessen Genehmigung bedarf.
- Unvollständig ausgefüllte bzw. formlos schriftlich oder fernschriftlich eingereichte Nennungen müssen vor Ort vom Fahrer/Beifahrer ergänzt bzw. auf ein offizielles Nennformular übertragen werden.
- Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken bzw. Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen
- Mit Abgabe der Nennung unterwerfen sich Bewerber, Fahrer und Beifahrer den Bedingungen dieser Wettbewerbsbestimmungen (s. Punkt 2.1) sowie allen von der Fahrtleitung oder den Sportkommissaren ggf. noch zu erlassenden Ausführungsbestimmungen..

2.3.2 Mehrfachnennungen

Die Nennung eines Fahrers in mehr als zwei Klassen ist ausgeschlossen. Im Nennformular darf jeweils nur ein Bewerber namhaft gemacht werden.

2.3.3 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.

2.3.4 Tageslizenzen

Ist ein Fahrer/Beifahrer nicht im Besitz einer nach 2.2.2 gültigen Lizenz, kann er im Nennformulars eine Tageslizenz (C-Lizenz) beantragen. In diesem Fall muss „Tageslizenz“ in dem für die Lizenznummer vorgesehenen Feld vermerkt werden.

2.3.5 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 EUR 25.- erheben.

2.3.6 Nenngeld

Das Nenngeld ist der Nennung als Scheck beizufügen oder zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. In diesem Fall ist der Nennung eine Kopie des Überweisungsträgers beizufügen bzw. die fristgerechte Überweisung vor Ort zu belegen. Wird oder wurde das Nenngeld erst zu einem späteren Zeitpunkt entrichtet, kann der Veranstalter einen Nenngeldaufschlag von EUR 25.- erheben.

2.3.7 Nennbestätigung

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb zweier Wochen 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.

2.4 Auflistung der Nennfelder

Das Nennfeld ist klassenbezogen und wie folgt festgelegt:

Klasse B	= EUR 125.-
Klasse C, E	= EUR 135.-
Klasse F – L	= EUR 145.-
Klasse M, N, P	= EUR 165.-
Klasse R – X	= EUR 160.-
Klasse Y, Z	= EUR 170.-
Klasse A, O, Q	= EUR 180.-

Doppelstarter in den Soloklassen = EUR 200.-

Doppelstarter in den Gespannklassen = EUR 240.-

2.5 Verwaltungsgebühr / DHM-Teilnahme

Fahrer, welche an Gleichmäßigkeitsläufen teilnehmen wollen, die gleichzeitig Läufe zur DHM (Deutsche Historische Motorradmeisterschaft) sind, haben mit Abgabe ihrer Nennung eine saisonal einmalige Verwaltungsgebühr in Höhe von EUR 25.- zu entrichten.

Fahrer, welche an der DHM teilnehmen und dafür gewertet werden wollen, haben diese Verwaltungsgebühr als Einschreibgebühr bis spätestens 31.3. des Jahres an das Veranstaltungsssekretariat zu überweisen und zwar in Form einer Banküberweisung oder eines Verrechnungsschecks unter dem Verwendungszweck „Einschreibung, Klasse, Name, Vorname“. Nur eingeschriebene Teilnehmer werden für die DHM gewertet, Nachnennungen hierfür sind nicht möglich.

2.6 Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen des VFV/DMSB für historische Renn- und Supersportmotorräder entsprechen und ordnungsgemäß unter dem Namen des betreffenden Fahrers abgenommen wurden. Die Motorräder müssen mit einem VFV-Fahrzeugpass dokumentiert bzw. vom VFV vorläufig registriert sein. Ansonsten wird gem. 2.3.1 verfahren.

2.7 Klasseneinteilung der Motorräder

Historische Renn- und Supersportmotorräder werden nach Klassen gem. den Technischen Bestimmungen des VFV/DMSB eingeteilt.

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 generell ausgeschlossen.

2.8 Fahrerausrüstung

Folgende Fahrerausrüstung ist obligatorisch:

- Schutzhelme, die den anerkannten Prüfnormen des FIM-Artikels 01.70 entsprechen. Dies sind vor allem Helme nach der ECE- Norm 22. Diese müssen stets dem vom DMSB vorgegebenen Nachtrag zu dieser Norm entsprechen (etwa ECE 22.05 = 5. Nachtrag). Die ECE-Norm muss am Helm klar ersichtlich sein.
- Brille aus splitterfreiem Glas, splitterfreies Visier oder Integralhelm.
- 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.
- Lederhandschuhe und Lederstiefel (Beifahrer ggf. Turnschuhe)
- Die Verwendung eines Rückenprotektors wird empfohlen.

2.9 Flaggen- bzw. Lichtzeichen

Flaggen- und Lichtzeichen sind uneingeschränkt zu befolgen. Ihre Bedeutung sowie die Ahndung bei Missachtung sind in den allgemeinen Bestimmungen für Straßensport geregelt.

2.10 Unerlaubte Hilfsmittel

Während der gesamten Dauer einer Veranstaltung ist es unter Androhung von Teilnahme- bzw. Wertungsausschluss untersagt, technische Geräte am Fahrer oder Fahrzeug mitzuführen, welche geeignet sind, bei einer Gleichmäßigkeitsprüfung Hilfe zu leisten.

3. Durchführung der Veranstaltung

3.1 Abnahme

3.1.1 Dokumentenabnahme

Die Dokumentenabnahme erfolgt vor der historischen und technischen Abnahme. Es sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Nennungsbestätigung
- Gültige Fahrer/Beifahrer-Lizenz (s. Punkt 2.2.2) und ggf. Original oder Kopie der FIM-/DMSB-Bewerber-Lizenz.
- Startgenehmigung bzw. Dauerstartgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen

Eine Dokumentenabnahme am Veranstaltungsort entfällt, wenn bereits alle zu prüfenden Dokumente mit Abgabe der Nennung eingereicht und positiv geprüft wurden. In diesem Fall erhält der Teilnehmer mit der Nennbestätigung auch Blatt 2 zugeschickt, womit er sich direkt bei der historischen und technischen Abnahme

melden kann.

Falsche Angaben zum Fahrzeug (z.B. Hubraum) führen zum Ausschluss von der Veranstaltung und ggf. weitergehender Bestrafung durch die Sportkommissare oder Den DMSB

3.1.2 Historische Abnahme

Die historische Abnahme erfolgt vor der technischen Abnahme. Es sind vorzulegen:

- Der VFV-Fahrzeugpass bzw. bei ausländischen Startern ein dementsprechendes Dokument der jeweiligen Föderation oder der Nachweis einer vorläufigen Registration beim VFV.

3.1.3 Technische Abnahme

Bei der technischen Abnahme sind vorzulegen bzw. vorzuführen:

- Blatt 2 der Nennbestätigung (wird im Regelfall mit der Nennbestätigung zugeschickt, spätestens aber bei der Dokumentenabnahme überreicht)
- Fahrer/Beifahrer-Lizenz (wird bis Ende der Veranstaltung einbehalten)
- Schutzhelm
- Das genannte, technisch einsatzbereite Motorrad in gereinigtem Zustand.

Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

3.1.4 Ersatzfahrzeug

Wird ein Fahrzeug als Folge eines technischen Defektes oder Sturzes während des Trainings oder des 1. Laufes einer Veranstaltung unbrauchbar, kann der Teilnehmer im Falle eines vorhandenen Ersatzfahrzeugs auf dieses zurück greifen. Dazu ist eine technische Abnahme dieses Ersatzfahrzeugs notwendig, welche von einem während der Veranstaltung stets verfügbaren technischen Kommissar durchgeführt wird.

3.2 Fahrertausch

Ist der Austausch eines Fahrers/Beifahrers in den Gespannklassen erforderlich, dann ist der Bewerber (in der Swg.-Klasse auch der Fahrer) verantwortlich, dass die ausgetauschte Person vor der Dokumentenabnahme das Nennformular unterzeichnet.

Ein Bewerber kann nicht gegen einen anderen ausgetauscht werden.

3.3 Ärztliche Untersuchung

Der Fahrtleiter ist berechtigt, von jedem Fahrer/Beifahrer jederzeit eine ärztliche Untersuchung zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichen Befund kann der Fahrer/Beifahrer vom Training und Wettbewerb ausgeschlossen werden.

3.4 Fahrerbesprechung

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht.

3.5 Training

3.5.1 Rundstrecke

Vorgeschrieben ist mindestens ein Trainingslauf über wenigstens 2 Runden aber nicht weniger als 5 Minuten. Die Zeitnahme erfolgt per Transponder, um eine nach Sicherheitsaspekten sinnvolle Startaufstellung vornehmen zu können. Fahrer, welche diesen Trainingslauf nicht absolviert haben, werden zum Wettbewerb nicht zugelassen.

3.5.2 Bergprüfung

Vorgeschrieben sind mindestens zwei Trainingsläufe mit oder ohne Zeitnahme. Fahrer, welche diese Trainingsläufe nicht absolviert haben, werden zum Wettbewerb nicht zugelassen.

3.6 Start

3.6.1 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.

Bei Änderung des Zeitplans aus aktuellem Anlass gelten die durch Lautsprecher bekannt gemachten Zeiten.

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 den Gespannen und bei besonderen Veranstaltungen auch in den Soloklassen, kann ein Start mit stehendem Motor erfolgen.

Aus Sicherheitsgründen kann der Start auch einzeln aus der Boxengasse erfolgen.

Wird anders als mit laufendem Motor gestartet, wird dies rechtzeitig durch Aushang und/oder über Lautsprecher bekannt gegeben.

Fahrer, die im Falle eines Schiebestarts ihr Motorrad nicht selbst anschieben können, starten mit Schiebehilfe aus der letzten Startreihe, 10 Sekunden nach Start des übrigen Feldes.

3.6.2 Frühstart

Bei Frühstart eines Fahrers erhält dieser eine Verwarnung, bei grober Missachtung des Startzeichens kann ein Ausschluss aus der Wertung erfolgen. Ist der Frühstart mit einer Gefährdung Dritter verbunden, erfolgt der Ausschluss aus der Wertung.

3.6.3 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. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Anordnung durch den Fahrleiter.

3.6.4 Startaufstellung

Die Startaufstellung bei Rundstrecken bzw. Startreihenfolge bei Bergprüfungen wird vom Fahrleiter festgelegt und ist rechtzeitig durch Aushang im Fahrerlager und im Fahrleitungsbüro 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.

3.7 Wertung

3.7.1 Rundstrecke

Die Gesamtdistanz (Rundenzahl) bzw. die Fahrzeit von Gleichmäßigkeitsprüfungen, die auf einer Rundstrecke zur Durchführung kommen, sind in der Veranstaltungsausschreibung, Teil B, bekannt zu geben.

Es gelten folgende Wertungskriterien:

Ausgehend von der Zeit der 2.Runde (Richtzeit) der Gleichmäßigkeitsprüfung werden aus Sicherheitsgründen die direkt darauf folgenden Runden gewertet.

Die Anzahl der Wertungsrunden richtet sich nach der Streckenlänge, sie beträgt

bei einer Streckenlänge bis 2km = 6 Runden,

bei einer Streckenlänge über 2km aber weniger als 3km = 4 Runden

bei einer Streckenlänge über 3km aber weniger als 4km = 3 Runden

bei einer Streckenlänge über 4km = 2 Runden.

Fahrer, die nach dem Abwinken des ersten Fahrers der Gleichmäßigkeitsprüfung nicht innerhalb von 5 Minuten die Ziellinie passieren und nicht mit der Zielflagge abgewinkt werden, werden in der Ergebnisliste als ausgefallen aufgeführt.

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,

Vorname, Wohnort, Fahrzeug und Baujahr des Fahrzeugs angegeben sein.

Die Zeitmessung erfolgt ausschließlich mit Transpondern und erfasst die gefahrenen Zeiten auf 1/100 Sekunde.

Sobald der erste Fahrer nach Absolvierung der vorgeschriebenen Rundenzahl bzw.

Fahrzeit, die in der Veranstaltungsausschreibung oder aber rechtzeitig vor dem Start

bekannt gegeben wird, die Ziellinie passiert, wird er, sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – mit der schwarz-weiß-karierten Flagge abgewinkt.

3.7.2 Bergprüfung

Bergprüfungen sind in mindesten 2 Läufen durchzuführen. Maßgebend ist die in der Veranstaltungsausschreibung 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 mindestens 1/10 Sekunde gemessen. Für Reihenfolge und Ergebnisliste gelten die Kriterien der Rundstrecke.

3.7.3 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.

Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Strecke abstellen. Jedes Anhalten in bzw. unmittelbar vor oder nach einer Kurve ist verboten. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen.

Jeder Verstoß gegen diese Fahrregeln führt zum Ausschluss.

Reparaturen dürfen außerhalb der Boxen während der Veranstaltung nur vom Fahrer und ggf. Beifahrer mit den an Bord befindlichen Mitteln durchgeführt werden. Die Inanspruchnahme fremder Hilfe wird mit Wertungsausschluss geahndet.

Falls ein Fahrer, aus welchen Gründen auch immer, die Strecke verlässt, muss er, um den Lauf wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit verminderter Geschwindigkeit wieder kurzfristig auf die Strecke einfahren oder er muss aufgeben.

Das Motorrad darf auf der Strecke (ausgenommen Schiebehilfe am Ende des Starterfeldes) nur durch den Fahrer bzw. Beifahrer in Gang gebracht werden. Fremde Hilfe führt unweigerlich zum Ausschluss. Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und der Gleichmäßigkeitsprüfung – ausgenommen während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss. Andernfalls erfolgt Ausschluss oder Wertungsverlust.

3.7.4 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. Dann sind alle Fahrer verpflichtet, in die Boxengasse bzw. in den Startaufstellungsbereich zurückzukehren. (wird bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben)

Fahrer, welche in diesem Fall ins Fahrerlager zurückkehren, fallen aus der Wertung. Zuwiderhandlungen werden mit Ausschluss bestraft.

Die Wiederaufnahme eines abgebrochenen Trainings ist dann notwendig, wenn das unter 3.5.1 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 Wertungsläufe nicht komplett absolviert haben.

Dabei gilt die erste, aus der Boxengasse gestartete Runde, als Einführungsrunde. Darüber hinaus hat der Teilnehmer keinen Anspruch auf ausschreibungsgemäss vorgesehene Fahrzeiten bzw. -Runden.

3.7.5 Schlusskontrolle

Der Veranstalter hat das Recht, nach Beendigung der Gleichmäßigkeitsprüfung jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer die eine Überprüfung verweigern oder sich der Schlusskontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen und dem DMSB gemeldet. Im Zusammenhang mit dieser Festlegung gilt für alle Teilnehmer das gesamte Fahrerlager bis zum Ablauf der Protestfrist von einer Stunde als „Parc Ferme“.

3.7.6 Schlichtung

Kommt im Teilnehmerfeld der Verdacht des reglementwidrigen oder unfairen Verhaltens auf, ist der zuständige Fahrersprecher Ansprechpartner für eine Klärung bzw. Schlichtung. Führt dies zu keinem befriedigenden Ergebnis, werden vom Fahrersprecher die Sportleiter/Fahrtleiter zur Problemlösung mit einbezogen.

4. Tageswertung und Meisterschaftswertung

4.1 Tageswertung

Die Tageswertung erfolgt klassenweise und/oder wertungsgruppenweise nach den Durchführungsbestimmungen unter 3.7. 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 dementsprechende Ergebnislisten des aktuellen DHM - Standes zusammenfassen und an den DMSB weitergeben.

4.2 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, daß 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 (s. Punkt 3.7.1) eines Fahrers/Beifahrers aus allen ausgeschriebenen DHM-Läufen.

Sollte ein Fahrer infolge von Startverzicht oder Ausfall bei einem Wertungslauf zu keinem Ergebnis kommen, wird der Summe seiner eingefahrenen Differenzzeiten jeweils ein Zuschlag von 12 Sekunden zugerechnet.

4.3 Titelvergabe

Klassenübergreifend erhalten der Fahrer bzw. bei Gespannen der Fahrer und der Beifahrer, welche in ihrer Klasse bei allen DHM-Läufen über das laufende Sportjahr die geringste Summe an Differenzzeiten eingefahren haben, den Titel:

„Deutscher Historischer Motorrad-Meister (Jahr)“

bzw.

„Deutscher Historischer Motorrad-Meister-Beifahrer (Jahr)“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich klassenübergreifend nach der ansteigenden Summe der Differenzzeiten.

Bei Zeitgleichheit entscheidet das höhere Lebensalter des Fahrers. Alle Läufe zur DHM werden gewertet. Diese sind aus dem VFV- bzw. DMSB-Terminkalender ersichtlich.