

Dokument	Seitenzahl
Wichtige Information zum vorliegenden Dokument	2
Motorradsport - DMSG Deutsches Motorradsportgesetz 2024	3
Motorradsport - Lizenzbestimmungen 2024	42
Motorradsport - Übersicht Prädikate 2024	70
Motorradsport - Allgemeine Prädikatsbestimmungen 2024	73
Prädikatsbestimmungen Motocross	78
Motorradsport - Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung 2024	83
Motorradsport - Lizenzpflicht bei Veranstaltungen 2024	88
Motorradsport - Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport 2024	91
Motocross-Reglement	100
Hallen-Stadion-Supercross-Reglement	111
Motorradsport - FIM Kraftstoffbestimmungen 2024	116
Motorradsport - Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen 2024	120
Motorradsport - Nationalfarben für Schutzhelme 2024	133
Motorradsport - DMSB-Schutzhelmbestimmungen 2024	134
Motocross - Technische Bestimmungen 2024	138
Motorradsport - FIM-Bestimmungen für Elektromotorräder	165
dmsj Prädikatsbestimmungen Motocross 2024	177

## **Wichtiger Hinweis zum vorliegenden Dokument**

Das vorliegende Dokument stellt lediglich einen disziplinspezifischen Auszug aus dem Reglement dar.

Das vollständige Reglement finden Sie in den DMSB-Handbüchern Automobil- und Kartsport sowie Motorradsport auf der DMSB-Homepage unter <https://www.dmsb.de/de/medien-service/handbuch>.

## Deutsches Motorrad-Sportgesetz (DMSG) des DMSB 2024

Stand: 06.02.2024

### 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**

Der DMSB hat das Recht, alle Veranstaltungen, die nach dem Deutschen Motorrad-Sportgesetz organisiert sind, zu überwachen.

Die verantwortlichen Sportwarte sind gehalten, etwaigen Hinweisen des DMSB nachzugehen und die notwendigen Maßnahmen zu treffen.

Durch den DMSB autorisierte 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
UB	= Umweltbeauftragter

### Status von Veranstaltungen bzw. Klassen

CS	= Clubsport
E	= Europa-offen
EM	= Europameisterschaft
GP	= Grand Prix / Weltmeisterschaft
I	= International
N	= National
NB	= National B
WM	= Weltmeisterschaft

## **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
- (2) Als DMSB-genehmigungspflichtige Motorsportveranstaltungen gelten grundsätzlich Rennen jeder Art, Leistungsprüfungen, Rekordversuche und Motoballsportspiele, 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 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**

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
- DMSB-Meisterschaften - Level 2
- DMSB-Cups - Level 3

DMSB-Pokale - Level 4

## **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. 8 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 ein FMN, oder eine andere 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 und die Technischen-Kommissare, 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, lizenziertes Leitendes 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 Lizenzantrag 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 Motorrades 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 VII 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 einer Veranstaltung, einem Wettbewerb bzw. einem Wettbewerbsteil (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 einer Motorrad-Veranstaltung 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 betreffenden Trägervereine oder deren Sportabteilung) 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](http://www.dmsbnet.de) (Fristen gemäß DMSB-Reglement motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung) 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 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](http://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 12

für Showprogrammpunkte, hier hat der Veranstalter -soweit notwendig -eigene Maßnahmen zu treffen.

- (3) Soweit Lizenznehmer an Rahmenprogrammunkten 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 13 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-, Berufungsverfahren 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 unentschuldigter 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 <sup>16</sup> 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 22 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. 24  
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-Europa 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 entfällt**

## **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. Fahrtleiters 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 Haftungsausschluss, 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 Haftungsausschluss vereinbart wird.
- (2) Die Teilnehmer erklären den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang 25 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, 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 Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel 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 (0,0 gr/Ltr nach Abzug einer Toleranz von 0,02mg/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 von der Wertung sowie von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung zu disqualifizieren 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; sie können sich zur Ausübung ihrer Tätigkeit Helfern bedienen.

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 lizenzierter 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, lizenzierte 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**

Kein Sportwart darf im Verlauf einer Veranstaltung mehrere lizenzpflichtige Funktionen übernehmen 29 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**

Die Aufgaben und Pflichten der Sportkommissare ihre Befugnisse, ihre Strafgewalt usw. ergeben sich aus den im DMSG getroffenen Festlegungen und den Richtlinien für Sportkommissare. Die Sportkommissare 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 ist es, dafür zu sorgen, dass das DMSG sowie die Bestimmungen der Ausschreibung und alle sonstigen Bestimmungen und Richtlinien eingehalten werden.

Die Sportkommissare 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 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 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 auch von der dem Rennleiter/Fahrtleiter zustehenden Strafbefugnis (Art. 144) Gebrauch machen.

Die Höhe einer von den Sportkommissaren 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 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 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 können Videomaterial und jede geeignete Videoanlage oder jedes geeignete elektronische System mit Aufnahmefunktion als Entscheidungshilfe verwenden.

Dem Sportkommissar 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**

In Fällen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen sind die Sportkommissare 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 vorgeschrieben ist, fällt ein Sportkommissar aus bzw. ist zu Beginn nur ein Sportkommissar anwesend, so ist zur Sicherstellung der in der Regel für jede Veranstaltung vorgeschriebenen Anwesenheit von mindestens zwei Sportkommissaren von dem verbleibenden Sportkommissar 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 vorgesehen ist, dieser Sportwart aus, so ist sinngemäß zu verfahren. Bei Ausfall eines Schiedsrichters ist jedoch, soweit kein Vertreter mit der entsprechenden Sportwarte-Lizenz gefunden werden kann, dieses Amt vom anwesenden Sportkommissar zu übernehmen und ein Vertreter für die vakant gewordene Sportkommissars-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](http://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 Strafentscheidungen 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](mailto: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 31 Teilnahme an Motorradsport-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Fahrleiter entsprechend darüber zu informieren. Der Renn-/Fahrleiter 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](http://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.

### **Art. 127 Überprüfung der Sportwartzulizenzen**

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 Zeitnahmeggerät benutzt, wird suspendiert.

Die Ergebnislisten sind gemäß den 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 35 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 disqualifiziert oder 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 Regelverstoßes)
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 36 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 dieses Artikels) 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 Kaution kann nur erstattet werden, wenn der Protest als begründet anerkannt wird.

Der Protestgegenstand muss eindeutig erkennbar sein und der Protestgrund ist konkret anzugeben.

DMSB-Protest-/Berufungskautions (nicht FIM und FIM-Europe-Prädikatsveranstaltung)

Berufungskautions International	500 €
Protestkaution International	250 €
Berufungskautions National/Europa-offen	350 €
Protestkaution National/Europa-offen	140 €

Protest-/Berufungskautions sowie Geldstrafen sind mehrwertsteuerfrei.

### **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 80 (Kosten für Verbrauchsmaterial (z. B. Dichtungen, Öl etc.) sind hiermit ebenfalls abgegolten).

2. Montagezeiten Demontage und Montage Ein- und Ausbau

<b>Zweitaktmotoren</b>	<b>Std.</b>	<b>Std.</b>
Einzylinder luftgekühlt	2	3
Einzylinder wassergekühlt	3	4
Mehrzylinder mit einzelnen Zylinderköpfen luftgekühlt	3	4
Mehrzylinder luftgekühlt mit durchgehenden Zyl.-Köpfen	4	4
Mehrzylinder wassergekühlt	5	5
<b>Viertaktmotoren</b>	<b>Std.</b>	<b>Std.</b>
Einzylinder ohv (ausgen. Bahnmotoren)	6	4
Einzylinder ohc (ausgen. Bahnmotoren)	8	4
Mehrzylinder 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 Kautions.

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 FIM-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. <sup>39</sup>

Das Berufungsverfahren vor dem CDI und TAI regelt die Disziplinar- und Schiedsgerichtsordnung der FIM.

Straf-, Protest- und Berufungsverfahren betreffend FIM-Meisterschaftsläufe, FIM-Preiswettbewerbe werden durch das FIM-Sportgesetz, die Disziplinar- und Schiedsgerichtsordnung der FIM und auch die Reglements für bestimmte Disziplinen geregelt.

### **Art. 164 Recht auf Berufung bei FIM-Europe-Veranstaltungen**

Für Berufungen gegen Disziplinar-Maßnahmen der FIM-Europe gelten folgende Regularien:

- 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.

Soweit die FIM-Europe die Straf-, Protest- und Berufungsverfahren für ihren Zuständigkeitsbereich geregelt hat, gelten deren Gesetze, Verfahrensordnungen und Reglements.

### **Art. 165 Recht auf Berufung bei internationalen, Europa-offenen und nationalen DMSB-Veranstaltungen**

(1) Bei internationalen, Europa-offenen und nationalen DMSB-Veranstaltungen (betrifft nicht FIM und FIME- Meisterschaften oder Serien) 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 Fax oder jedem anderen elektronischen Kommunikationsmittel eingereicht werden, muss aber durch ein Schreiben vom selben Tag (Poststempel – nicht Freistempler) bestätigt werden. Die Berufungskautions muss diesem Schreiben beigelegt 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 40 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-Lizenzbestimmungen Motorradsport 2024

Stand: 15.12.2023

### 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. 9	Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen
Art. 10	Antragsteller mit ausländischer Staatsangehörigkeit/Freigabe
Art. 11	Minderjährige Antragsteller
Art. 12	Medizinische Untersuchung
Art. 13	Grund- und Zusatzversicherung

##### II. DMSB-LIZENZEN

Art. 14	DMSB-Veranstaltungslizenz (V-Lizenz)
Art. 15	C-Lizenz
Art. 16	Race Card
Art. 17	J-Lizenz
Art. 18	H-Lizenz
Art. 19	B-Lizenz
Art. 20	B-Lizenz Plus (Straßensport)
Art. 21	A-Lizenz

##### III. FIM UND FIM EUROPE LIZENZEN

Art. 22	FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenz (One-event)
Art. 23	FIM-/FIM Europe Meisterschaftslizenz (Jahreslizenz)
Art. 24	FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP (Jahreslizenz)
Art. 25	FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP“ (One-event)

#### C) BEWERBER-LIZENZEN

Art. 26	Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Clubs, Firmen
Art. 27	Int. Team-Bewerber-Lizenz
Art. 28	Pflichten der Veranstalter gegenüber den Bewerbern
Art. 29	Bewerber-Angaben

## **D) SPORTWARTLIZENZEN**

Art. 30	FIM-/ FIM Europe Sportwartlizenzen
Art. 31	Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte
Art. 32	Funktionsbereiche
Art. 33	Zeitlicher Geltungsbereich
Art. 34	Räumlicher Geltungsbereich
Art. 35	Mindestanzahl lizenzierter Sportwarte
Art. 36	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](http://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](http://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](http://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, J- sowie H-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) Clubsport-Wettbewerbe der DMSB Trägervereine/ sonstige Motorsportverbänden/ sonstige Mitglieder.

Mit der Ausgabe der Lizenzen A, B, B-Plus, J und H 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.

Die Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) befindet sich auf der Rückseite der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz.

Für die Teilnahme an Veranstaltungen mit dem ausschließlichen Status National Meeting open to Foreign Participation-NMFP sind zusätzliche Lizenzen der FIM und damit verbunden 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. 9 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](http://www.dmsb.de/de/lizenzen/online-unfallmeldung) zu erfolgen.

## **Art. 10 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](http://www.dmsb.de) zur Verfügung.

## **Art. 11 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) Minderjährige Antragsteller haben bei Erstbeantragung einer Jahreslizenz Fahrer-/Beifahrer-Lizenz eine Kopie der Geburtsurkunde vorzulegen.
- (3) Der Lizenzantrag ist von den gesetzlichen Vertretern zu unterschreiben sowie vom minderjährigen Antragsteller ab dem 7. Lebensjahr.
- (4) Die Beantragung einer Race Card ist ab Vollendung des 8. Lebensjahres (Stichtagsregelung) möglich.

## **Art. 12 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. Bei gesundheitlichen Bedenken kann der untersuchende Arzt eine Freigabe durch den Verbandsarzt des DMSB oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter empfehlen. Dies ist auf dem Lizenzantrag zu vermerken. Die Einschränkung der Gültigkeit der Lizenz bleibt dem DMSB vorbehalten.

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 47

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. 13 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 berechnigte 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 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 50 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](http://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](mailto: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, 51 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. 14 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. 15 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:**

DMSB-Drag -Racing-Pokal (außerhalb DMSB-Prädikatswertung)

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. 16 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](http://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. 17 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. 18 H-Lizenz**

- (1) Die H-Lizenz kann ab Jahrgang 2008 und älter beantragt werden.
- (2) Die H-Lizenz gilt für die Teilnahme an Gleichmäßigkeitsläufen mit historischen Renn- und Sportmotorrädern.

## **Art. 19 B-Lizenz (ausgenommen Straßensport)**

- (1) Die B-Lizenz kann grundsätzlich ab Jahrgang 2012 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. 20 B-Lizenz Plus (Straßensport)**

- (1) Die B-Lizenz Plus kann ab Jahrgang 2012 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](http://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. 21 A-Lizenz**

- (1) Die A-Lizenz kann grundsätzlich ab Jahrgang 2011 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](http://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 „National Meeting open to Foreign Participation – NMFP“ sind zusätzliche FIM-/FIM Europe-Lizenzen gemäß der von der FIM veröffentlichten „VALIDITY OF THE FIM RIDERS' LICENCES AS OF 01.01.2024“ sowie von der FIM Europe veröffentlichten „Continental Championships Compatibility Matrix 2024“ erforderlich.

Die Lizenzen müssen online auf der Homepage des DMSB ([www.dmsbnet.de](http://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. 22 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](http://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. 23 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](http://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. 24 FIM National Meeting open to Foreign Participation-NMFP (Jahreslizenz)**

FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP-Lizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragsteller anzugebende Disziplin ohne FIM-/FIME-Prädikat (eingetragen im National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar) 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](http://www.gemeinsam-gegen-doping.de)) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist.

Mit der Ausstellung einer FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP-Lizenz ist gleichzeitig ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer maßgeblichen, erhöhten Versicherungssummen gewährleistet.

### **Art. 25 FIM National Meeting open to Foreign Participation-NMFP (One-event)**

FIM National Meeting open to Foreign Participation – NMFP-Veranstaltungslizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragsteller anzugebende Disziplin ohne FIM-/FIME-Prädikat (eingetragen im National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar) 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](http://www.gemeinsam-gegen-doping.de)) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist.

Mit der Ausstellung einer FIM National Meeting open to Foreign Participation-NMFP-Veranstaltungslizenz ist gleichzeitig ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer maßgeblichen, erhöhten Versicherungssummen gewährleistet.

## I. BEWERBER-LIZENZEN

### Art. 26 Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Clubs, Firmen

#### (1) Gültigkeit

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.

#### (2) Voraussetzungen

##### **Nationale Team-Bewerberlizenz für Clubs:**

Die Nationale Team-Bewerberlizenz für Clubs kann nur eingetragenen Vereinen erteilt werden. Dem Bewerbertitel sind die Buchstaben e. V. beizufügen. Bei der Beantragung einer Nationalen Team-Bewerberlizenz Clubs ist der Vereinsregisterauszug nachzuweisen.

##### **Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen:**

Die Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen ohne weitere Voraussetzungen erteilt werden. Die Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen wird an natürliche und juristische Personen, die im Handelsregister eingetragen sind, ausgegeben. Sie kann auch Gemeinschaften erteilt werden. Der DMSB behält sich vor, auf besonderen Antrag auch nicht eingetragenen Personen eine Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen zu erteilen. Antragsteller mit Hauptsitz im Ausland müssen den Nachweis über eine Firmen-Niederlassung in Deutschland erbringen.

Bei der Beantragung einer Nationale Team-Bewerber-Lizenz für Firmen ist der Handelsregisterauszug oder Gewerbenachweis nachzuweisen.

### Art. 27 Internationale/FIM Team-Bewerber-Lizenz

Die Lizenzen müssen online auf der Homepage des DMSB ([www.dmsbnet.de](http://www.dmsbnet.de)) beantragt werden und werden von der FIM ausgestellt. Bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen wird diese Lizenz nicht anerkannt. (Ausnahme: FIM-/FIM Europe-Prädikatveranstaltungen)

### Art. 28 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](http://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. 29 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. 30 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. 31 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](http://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
	LS Enduro Stufe B
	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. 32 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. 33 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. 34 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) Die Sportwartlizenzen für Zeitnahme-Kommissare und Drag Racing sind auch im Automobilsport gültig.

- (5) 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:

Sportwart- lizenz	Eingeschlossene Gültigkeit														
	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 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
LS B Enduro														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		

Ein Einsatz als Sportkommissar und anderen Funktionen mit eingeschlossenen Gültigkeiten in Personalunion bei einer Veranstaltung ist nicht zulässig.

**Art. 35 Mindestanzahl lizenzierter Sportwarte**

		Pflicht-Sportkommissar	Sportkommissar	Schiedsrichter/ Judge	Race Director	Rennleiter	Fahrtleiter	Veranstaltungsekretär	Leiter d. Streckensicherung	Umweltbeauftragter <sup>5</sup>	Pflicht-Technischer Kommissar	Technischer Kommissar	Zeitnahme-Kommissar <sup>7</sup>	Leitender Rennarzt		
<b>Straßensport</b>	DHM		A				A	X	A	C <sup>5</sup>		1xA/ 1xB	B			
	DLM / DLC			A			A		X	A	C <sup>5</sup>		2xB	A		
	IDM	2xA	B		X	A <sup>8</sup>		X	A	C <sup>5</sup>	3xA	2xA/ 1xB	A	A		
	Pokal/Cup			B		X	A		X	A	C <sup>5</sup>		2xB	A		
	Prädikatfrei	International		A			A		X	A			2xA	A		
		EU-offen		B			A		X	A			2xA	A		
National			B			A			A			2xB	A			
<b>Mini Moto</b>	Prädikatfrei	EU-offen		B		A		X				B				
		National		B		A						B				
<b>Motocross</b>	DM-Prädikate		A	A			A		X	LS Stufe A oder RL Stufe B	C <sup>5</sup>		A <sup>1</sup>	A		
	Pokal/Cup		A	B			B		X		C <sup>5</sup>		B <sup>1</sup>	A		
	Stadion/Hallencross				A	X	A							A <sup>1</sup>	A	
	Freestyle Motocross Prädikatfrei			1	4		A							A <sup>1</sup>	-	
	Freestyle Motocross Show				0		A							A <sup>1</sup>	-	
	Freestyle Motocross				3		A							A <sup>1</sup>	-	
	Prädikatfrei	International		1xA/1 xB			A		X					A <sup>1</sup>	A	
		EU-offen		1xA/1 xB			A		X					A <sup>1</sup>	A	
		National		B			B							B <sup>1</sup>	A	
<b>SuperMoto</b>	Prädikat-Veranstaltung		A	B			A		X	A	C <sup>5</sup>	A	1xA/ 1xB <sup>1</sup>	A		
	Prädikatfrei	International		A			A		X				A <sup>1</sup>	A		
		EU-offen		A			A		X				A <sup>1</sup>	A		
		National		B			B						B <sup>1</sup>	A		
National B			B					B				B				
<b>Enduro</b>	DEM, International		A	2xA		A		A	X	B <sup>6</sup>	C <sup>5</sup>	A	A <sup>2</sup>	A		
	DEC/Pokal/Cup			2xA				A	X	B <sup>6</sup>	C <sup>5</sup>		A <sup>2</sup>	A		
	National B			B					B				B			



		Pflicht-Sportkommissar	Sportkommissar	Schiedsrichter/ Judge	Race Director	Rennleiter	Fahrtleiter	Veranstaltungssekretär	Leiter d. Streckensicherung	Umweltbeauftragter <sup>5</sup>	Pflicht-Technischer Kommissar	Technischer Kommissar	Zeitnahme-Kommissar <sup>7</sup>	Leitender Rennarzt	
Bahnsport	Speedway/	Prädikat-Veranstaltung	A	A		A		X		C <sup>5</sup>		A	A <sup>4</sup>		
		Prädikatfrei	International		A		A		X				A	A <sup>4</sup>	
			EU-offen		B		B		X				B	B <sup>4</sup>	
		National		B		B						B	B <sup>4</sup>		
		1. Bundesliga		A <sup>3</sup>	A		A		X		C <sup>5</sup>		A	A <sup>4</sup>	
	Langbahn/	Prädikat-Veranstaltung		A	A		A		X		C <sup>5</sup>		A	A <sup>4</sup>	
		Prädikatfrei	International		A	A		A		X			A	A <sup>4</sup>	
EU-offen				B	B		B		X			B	B <sup>4</sup>		
	National		B	B		B					B	B <sup>4</sup>			
Trial	Prädikat-Veranstaltung	A					A	X		C <sup>5</sup>		A			
	Prädikatfrei		A				B	X				B			
Motoball	Prädikat-Veranstaltung			2xB											
	Prädikatfrei	EU-offen		2xB											
		National			2xB										
E-Bike	Prädikatfrei	International										A <sup>9</sup>			
		EU-offen										B <sup>9</sup>			
		National										B <sup>9</sup>			
Drag Racing	Prädikat-Veranstaltung		B			A		X	A			A	A		
	Prädikatfrei	EU-offen		B		A		X	A			A	A		
		National		B		A		X	B			A	A		

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:

<sup>1</sup> > 100 Teilnehmer = 3TK

< 100 Teilnehmer = 2TK

<sup>2</sup> > 200 Teilnehmer = 3TK

< 200 Teilnehmer = 2TK

<sup>3</sup> nur Finale

<sup>4</sup> nur, wenn Zeitnahme eingesetzt wird

<sup>5</sup> Umweltlizenz der Stufe C ab 2024 für alle DMSB-Prädikatsveranstaltungen empfohlen. Ab 2025 Umweltlizenz der Stufe A für alle DMSB-Prädikate verpflichtend. Ab 2026 Umweltlizenz der Stufe A für alle DMSB-genehmigten Veranstaltungen verpflichtend.

<sup>6</sup> LS B Enduro

<sup>7</sup> auch FMN/FIM >Timekeeper< License

<sup>8</sup> auch FMN/FIM >Clerk of the Course< License

<sup>9</sup> mit Zusatzqualifikation "Technische Kontrollen an E-Bikes"

## Art. 36 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 67 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](http://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](mailto: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. Durchfahrtscheine 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. Durchfahrtscheinen 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.

## DMSB-Motorradsport-Prädikate 2024

Stand: 11.12.2023

### 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)

dmsj – Internationale Deutsche Junioren Meisterschaft Straßensport

#### II. SuperMoto

Internationale Deutsche SuperMoto-Meisterschaft S1	(Level 1)
DMSB-SuperMoto-Meisterschaft S2	(Level 2)
DMSB-SuperMoto-Pokal S3	(Level 4)

dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft Klasse Rookies  
dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft Klasse Junioren

#### 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)

dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft Klasse 125ccm  
dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft Klasse 85ccm  
dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft Klasse 65ccm

#### **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)
DMSB-Trial-Ü50-Senioren-Pokal	(Level 4)
DMSB-Hallen-Trial-Pokal	(Level 4)

dmsj – Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft  
dmsj – Deutscher Jugend-Trial-Cup  
dmsj – Deutscher Jugend-Trial-Pokal  
dmsj – Deutscher Schüler-Trial-Pokal

#### **V. Enduro**

Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E1, E2 und E3	(Level 1)
Deutsche Enduro-Mannschaftsmeisterschaft	(Level 1)
DMSB-Enduro-Meisterschaft Klasse E1 B, E2 B und E3 B	(Level 2)
DMSB-Enduro-Senioren-Cup	(Level 3)
DMSB-Enduro-Super-Senioren-Cup	(Level 3)
DMSB-Enduro-Damen-Cup	(Level 3)
DMSB-Enduro-Mannschaftspokal	(Level 4)

dmsj – Deutsche Enduro-Junioren-Meisterschaft  
dmsj – Enduro-Jugend-Cup

#### **VI. Bahnsport**

Deutsche Speedway-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Speedway-Mannschaftsmeisterschaft	(Level 1)
DMSB-Speedway-U21-Meisterschaft	(Level 1)
DMSB-Speedway-Paar-Cup	(Level 3)
DMSB-Ice-Speedway Meisterschaft	(Level 2)
Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo	(Level 1)
DMSB-Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen	(Level 2)
DMSB-Langbahn-Pokal Solo	(Level 4)
DMSB-Langbahn-Pokal Seitenwagen	(Level 4)

dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior A  
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior B  
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior C  
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior BII 85 ccm  
dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft / Junior A PW50

**VII. Motoball**

Deutsche Motoball-Meisterschaft

(Level 1)

dmsj - Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft

**VIII. MiniMoto**

dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft Klasse Honda Junior

dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft Klasse Ohvale Junior

dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft Klasse Ohvale MiniGP 160

dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft Klasse Ohvale MiniGP 190

dmsj – Deutsche Pocket-Bike Meisterschaft



## Allgemeine DMSB-Prädikatsbestimmungen Motorradsport 2024

Stand: 11.12.2023 - 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](http://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](http://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 gezeitete Sonderprüfungen á 3 km oder mind. 2 gezeitete Sonderprüfungen über mind. 12 km Gesamtdistanz: volle Punkte
- am Fahrtag mindestens 2 gezeitete Sonderprüfungen á 3 km oder mindestens 1 gezeitete 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 Prädikatsbestimmungen geregelt.
- (3) Wird ein Teilnehmer von der Wertung eines Prädikatlafes 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. Punkteverteilung**

- (1) Die Auswertung der Ergebnislisten und die Punkteverteilung erfolgt durch den DMSB bzw. Promoter gem. den Prädikatsbestimmungen. Der DMSB bzw. Promoter kann in Fällen eines offensichtlichen Irrtums auch nach Veröffentlichung die Punkteverteilung 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 Punkteverteilung 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.

		Kriterien <sup>1)</sup>							
Level	Prädikate	Mindestanzahl VA/Jahr	Mindestanzahl Fzg. / Ø pro Klasse	Mindestanzahl Zuschauer /Ø pro VA <sup>2)</sup>	TV-Übertragung/ Livestream <sup>3)</sup>	Unterbau vorhanden	Mindest-Anwartschaft in Jahre (Bestehen der Serie im jeweiligen Level)	Mindestlizenzstufe	Mannschafts-Prädikate
1	(Internationale) Deutsche Meisterschaft	5	10	500	obligatorisch	Ja	2	A-Lizenz	Ja
2	DMSB-Meisterschaft	3 <sup>4)</sup> 5 <sup>5)</sup>	10	200	---	Ja	2	A- oder B-Lizenz	Ja
3	DMSB-Cup	2 <sup>4)</sup>	8	100	---	Ja	1	A- oder B/B-Plus-Lizenz	Ja
4	DMSB-Pokal	1	6	100	---	Ja	---	B- oder J-Lizenz <sup>6)</sup>	Ja

<sup>1)</sup> Diese Kriterien gelten grundsätzlich für alle Disziplinen. Das DMSB-Präsidium kann auf begründeten Antrag Abweichungen hiervon beschließen

<sup>2)</sup> Falls Kriterium nicht erfüllt: alternativ TV/Livestream/Print Medien sowie Mindestzuschauerzahl: 300

<sup>3)</sup> Falls Kriterium nicht erfüllt: alternativ Mindestzuschauerzahl: 2000

<sup>4)</sup> Bei Ein-Tages-Veranstaltungen (keine Serien) mit tlw. unabhängigen Vorrunden (z.B. DMSB Langbahn Meisterschaft) zählen auch die Vorrunden (z.B. SBM/NBM)

<sup>5)</sup> Ausnahme: DMSB-Speedway-Meisterschaft, DMSB-Speedway U21 Meisterschaft, DMSB-Eisspeedway-Meisterschaft

<sup>6)</sup> J-Lizenz: Ausschließlich Mini Moto

## DMSB-Motocross-Prädikatsbestimmungen 2024

Stand: 05.12.2023 – 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 Prädikatsläufen der Meisterschafts-Klassen sind eine Zeitnahme mit Computerauswertung sowie ein Ergebnismonitor im Helferraum *oder ein Livetiming im Internet* 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 FIM-Europe Lizenz.*

Außerhalb der Prädikatwertung sind auch Fahrer mit DMSB V-Lizenz startberechtigt.

#### Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen

*Start- und Wertungsberechtigt sind Fahrer und Beifahrer mit FMN A-/B- oder FIM-Europe Lizenz.*

*Außerhalb der Prädikatwertung sind auch Fahrer und Beifahrer mit DMSB V-Lizenz startberechtigt.*

#### 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 Motorrads/ 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 79 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 werden 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 Punktegleichheit 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 Punktegleichheit 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

*Alle Angaben zu Reisekostenvergütung, Punktegeldern, Nenngeldern und Siegerehrungen werden in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibung zur Deutschen Motocross Meisterschaft (DMX) veröffentlicht.*

### 9. Titelvergabe

Für die Jahresendwertung werden alle dafür ausgeschriebenen Veranstaltungen gewertet. Der Fahrer/Beifahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt nachfolgende Titel: <sup>81</sup>

Klasse ADAC MX Masters

**„Internationaler Deutscher Motocross-Meister 2024“**

Klasse Deutsche Motocross-Meisterschaft-Open

**„Deutscher Motocross-Meister Open 2024“**

Klasse Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250

**„Deutscher Motocross-Junioren-Meister 250 2024“**

Klasse Deutsche Motocross-Quad-Meisterschaft

**„Deutscher Motocross Quad Meister 2024“**

Klasse Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen

**„Deutscher Motocross-Meister Seitenwagen Fahrer 2024“**

**„Deutscher Motocross-Meister Seitenwagen Beifahrer 2024“**

Klasse DMSB-Motocross-Pokal

**„Siegerin DMSB-Motocross-Pokal Ladies 2024“**

**„Klasse DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen 2024“**

**„Sieger DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen Fahrer 2024“**

**„Sieger DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen Beifahrer 2024“**

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.

## Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung

### Motorradsport 2024

Stand 08.12.2023

#### 1. Präambel

Der DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V von der FIM als alleiniger Träger der Sporthoheit (FMN-Fédération Motocyclisme National) anerkannt und ist berechtigt, das Sportgesetz in seinem nationalen Territorium zur Anwendung zu bringen und den Motorradsport in allen unter der Autorität seines eigenen Landes liegenden Gebieten zu überwachen.

Der DMSB übt die Sporthoheit für den Motorradsport für das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus.

Wettbewerbe des internationalen und nationalen Lizenzsports in Deutschland müssen über eine Veranstaltungsgenehmigung des DMSB verfügen.

Für die motorsportrechtliche Genehmigung hat der Veranstaltungsausschreiber die Ausschreibungsunterlagen gemäß DMSB-Vorgaben fristgerecht zur Prüfung an den DMSB einzureichen. Der DMSB hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens seine Sporthoheit in Bezug auf die Reglements unter Beachtung der allgemeinen Bedingungen zur Anwendung des Sportgesetzes auszuüben und die Ausschreibungen zu den Veranstaltungen entsprechend zu genehmigen. Sollte der DMSB feststellen, dass die zur motorsportrechtlichen Genehmigung eingereichte Ausschreibung einer Veranstaltung nicht den Bestimmungen entspricht, hat er ebenso das Recht die Veranstaltung unter Auflagen zu genehmigen oder die motorsportrechtliche Genehmigung einer Veranstaltung unter Angaben von Gründen zu verweigern.

Die motorsportrechtliche Genehmigung einer Veranstaltung erfolgt grundsätzlich nur an Clubs der DMSB-Trägervereine, die sonstigen Motorsportverbände des DMSB und sonstigen Mitglieder des DMSB.

Der DMSB genehmigt Wettbewerbe im Rahmen einer Veranstaltung mit folgenden Status:

- Status National B
- Status National
- Status Europa-offen
- Status International

Für die nachfolgenden Veranstaltungen ist gemäß DMSB-Positionspapier die Genehmigungsbefugnis - soweit ein Veranstalter keine DMSB-Genehmigung beantragt - an die DMSB-Trägervereine, die sonstigen Motorsportverbände des DMSB und sonstigen Mitglieder des DMSB delegiert:

Status lizenzpflichtiger Clubsport

#### **Status International**

Offen für Teilnehmer, die im Besitz einer FIM International Meetings Lizenz sind. Die Veranstaltung muss im FIM International Open Calendar eingetragen sein. Sie kann zusätzlich auch im FIM Europe Open Calendar eingetragen werden.

#### **Status Europa-offen**

Offen für Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer FIM- Europe Mitgliedsorganisation sind. Die Veranstaltung muss im FIM Europe Open Calendar eingetragen sein.

#### **Status National**

Offen für Teilnehmer, die im Besitz einer Lizenz des DMSB sind. Die Veranstaltung muss im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sein.

## **2. Veranstaltungsgenehmigung**

### **Terminanmeldung**

Bis zu den unten genannten Fristen muss eine Online-Anmeldung der Veranstaltung im DMSBnet erfolgen:

FIM-Prädikatsveranstaltungen:

Anmeldung bis 15. September 2024 für Veranstaltungen des Jahres 2026

Motorradspport-Termine mit DMSB-Prädikat:

Anmeldung bis 15. September des Vorjahres

Motorradspport-Termine ohne DMSB-Prädikat:

Anmeldung bis 1. November des Vorjahres

Der DMSB bestätigt und veröffentlicht nach abschließender Prüfung den Termin.

### **Genehmigungsprozess**

Für eine motorsportrechtliche Genehmigung muss die Ausschreibung einer Veranstaltung grundsätzlich die folgenden Informationen enthalten, um eine motorsportrechtliche Genehmigung seitens des DMSB zu ermöglichen:

- Name, Art und Beschreibung der oder des geplanten Wettbewerbe(s).
- Ort und Datum der Veranstaltung.
- Status der Veranstaltung
- Die Bezeichnung der oder des Veranstalter(s).
- Die Zusammensetzung des Organisationskomitees unter Angabe der dem Organisationskomitee zugehörigen Personen und dessen Anschrift.
- Eine ausführliche Beschreibung der geplanten Wettbewerbe (Länge und Fahrtrichtung der Strecke, Kategorien und Klassen der zugelassenen Motorräder, Kraftstoff, gegebenenfalls Begrenzung der Nennungen und/oder der Anzahl der zum Start zugelassenen Motorräder.)
- Alle die Nennungen betreffenden zweckdienlichen Angaben: Adresse für die Zusendung, Datum und Uhrzeit des Nennbeginns und des Nennschlusses, gegebenenfalls die Höhe der Nennfelder.
- Datum, Uhrzeit und Art des Starts.
- Der Ort der Offiziellen Aushangtafel oder der elektronischen Aushangtafel.
- Eine ausführliche Aufstellung der Preise.
- Die Namen der Sportkommissare und anderer Offizieller.
- Einen Vermerk, dass die Veranstaltung den Bestimmungen des Sportgesetzes und für den Fall, dass ein solches vorhanden ist, den Bestimmungen des Nationalen Sportreglements unterliegt.
- Erinnerung an die Bestimmungen des Sportgesetzes im Hinblick auf Proteste.
- Die erforderlichen Lizenzen.
- Die Art, wie die Wertung erfolgt.
- Ort und Zeitpunkt für die Veröffentlichung der vorläufigen und endgültigen Ergebnisse.
- Alle zweckdienlichen Angaben über die Versicherung.
- Eine Bestimmung zur eventuellen Verlegung oder Absage eines Wettbewerbs.

Um die Einhaltung der Vorgaben zu gewährleisten, stellt der DMSB entsprechende wettbewerbsspezifische Ausschreibungsformulare für Veranstaltungen zur Verfügung.

Das Ausschreibungsformular ist vom Veranstalter min. 30 Tage vor der Veranstaltung im DMSBnet hochzuladen. Sollten in der Veranstaltungsausschreibung die vom DMSB vorgegebenen Angaben unvollständig oder fehlerhaft sein, so können diese Änderungen bis max. 14 Tag vor der Veranstaltung nachgereicht werden. Sollten diese notwendige Angaben nach Ablauf der Frist eingereicht werden, so behält sich der DMSB grundsätzlich vor eine Veranstaltungsgenehmigung nicht zu erteilen.

Zusätzlich werden ggf. folgende Einverständniserklärungen benötigt:

- eine schriftliche Einverständniserklärung des Reglementeigentümers bei Nutzung von sportlichen und/oder technischen Bestimmungen von Dritten

- eine schriftliche Einverständniserklärung des Serienausschreibers bei Nutzung der Ergebnisse/Wertungen von Dritten

In DMSB-genehmigten Veranstaltungs-Ausschreibungen werden grundsätzlich nur DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen FMN genehmigte Serien aufgeführt.

Hiervon ausgenommen sind Serien/Wertungen der DMSB-Trägervereine, der sonstigen Motorsportverbände des DMSB und sonstigen Mitglieder des DMSB, sofern die aktuellen DMSB-Bestimmungen eingehalten werden.

Serien/Wertungen mit dem Status Clubsport können nicht in DMSB genehmigten Veranstaltungs-Ausschreibungen aufgeführt werden.

Der DMSB erteilt nach motorsportrechtlicher Prüfung die Veranstaltungsgenehmigung (motorsportrechtliches Genehmigungsschreiben) und vergibt eine disziplinspezifische Genehmigungsnummer (NMN= National Meeting Number) für die Veranstaltung bestehend aus dem Kürzel der Disziplin, der spezifischen Nummer der Veranstaltung und der aktuellen Jahreszahl.

Erst nach der erfolgten motorsportrechtlichen Genehmigung durch den DMSB darf die Veranstaltungs-Ausschreibung in der sportrechtlich genehmigten Fassung durch den Veranstalter veröffentlicht werden.

Nach Veröffentlichung der motorsportrechtlich genehmigten Veranstaltungsausschreibung sind Änderungen, nur noch mit einem vom DMSB genehmigten Bulletin möglich.

Der DMSB erhebt nach motorsportrechtlicher Prüfung der Veranstaltungsausschreibung die Veranstaltungsgebühr gemäß aktueller Preisliste. Eine Absage der Veranstaltung nach bereits erfolgter Genehmigung hat keine Erstattung der Veranstaltungsgebühr zur Folge.

Hinweis: Nach der motorsportrechtlichen Genehmigung sind die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen/Erlaubnisse für die geplante Veranstaltung einzuholen. Die Strecke, auf der die Veranstaltung (Wettbewerb) durchgeführt wird, muss die vom DMSB festgesetzten disziplinbezogenen Sicherheitskriterien (inkl. DMSB-Streckenlizenz, falls für die Disziplin erforderlich) erfüllen.

Ausnahmen von den Bestimmungen sind nur mit vorheriger Zustimmung des DMSB möglich. Es besteht keine Verpflichtung des DMSB zur motorsportrechtlichen Genehmigung einer Veranstaltung, wenn diese nicht den Vorgaben und/oder den Bestimmungen des DMSB entspricht.

### **3. Einreichung von Veranstaltungsunterlagen:**

Bis zu den unten genannten Fristen müssen die geforderten Unterlagen der Veranstaltung schriftlich an den DMSB übermittelt werden

- Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen 1 Tag nach der Veranstaltung im Original postalisch an die DMSB-Geschäftsstelle gesendet werden.
- Der Medizinische Unfallbericht ist 1 Tag nach der Veranstaltung durch den vor Ort behandelnden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich per E-Mail an [unfallmeldung@dmsb.de](mailto:unfallmeldung@dmsb.de) zu senden.

Diese Unterlagen sind durch den Veranstalter im DMSBnet hochzuladen:

Versicherungsbestätigung und ggf. behördliche Erlaubnis: 7 Tage vor der Veranstaltung  
(Ohne den Nachweis einer bestehenden Veranstaltungsversicherung und der behördlichen Erlaubnis darf die Veranstaltung nicht durchgeführt werden. Die Mindestversicherungsdeckungssummen sind im DMSB-Handbuch, grüner Teil aufgeführt. Der Abschluss höherer Versicherungssummen wird empfohlen.)

Schlussbericht: unmittelbar nach der Veranstaltung  
Offizielle Ergebnisse: 1 Tag nach der Veranstaltung  
Incident Report 10 Tage nach der Veranstaltung

Ohne den Nachweis einer bestehenden Veranstaltungsversicherung und der behördlichen Erlaubnis 85 darf die Veranstaltung nicht durchgeführt werden. Die Mindestversicherungsdeckungssummen sind im

DMSB-Handbuch, grüner Teil aufgeführt. Der Abschluss höherer Versicherungssummen wird empfohlen.

Sollten diese Unterlagen vor der Veranstaltung nicht fristgerecht beim DMSB eingehen, behält sich der DMSB das Recht vor die Veranstaltungsgenehmigung zu widerrufen.

#### **4. Ausschreibung einer ausländischen Fahrzeugklasse**

Für eine Veranstaltung sind ausschließlich Fahrzeugklassen zulässig, die vom DMSB, von der FIM oder einem ausländischen FMN für das betreffende Jahr genehmigt wurden. DMSB-Ausnahmeregelungen, z.B. Verbote sind zu beachten.

Handelt es sich um eine Fahrzeugklasse eines ausländischen FMN, so muss in der Veranstaltungsausschreibung ein Technischer Kommissar für die Klasse aus dem betreffenden Land benannt werden, sowie die zugehörigen technischen Bestimmungen in deutscher oder englischer Sprache inkl. dem Terminkalender beigelegt werden. Die Klasse muss von einem FMN genehmigt sein. Diese FMN-Genehmigung ist dem DMSB nachzuweisen.

Die Genehmigung von Klassen durch einen anderen FMN zieht jedoch keine generelle Startgenehmigung der entsprechenden Klasse bei Veranstaltungen in Deutschland nach sich. Der DMSB behält sich das Recht vor, Klassen unter Angabe von Gründen abzuweisen.

Insbesondere die FIM- und DMSB-Sicherheitsbestimmungen für Fahrzeuge und Fahrerbekleidung, sowie die FIM-Geräuschbestimmungen müssen eingehalten werden.

#### **5. Rahmenprogramm**

Im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen sind zusätzliche Programmpunkte, wie z.B. VIP-, Taxi-, Show- und ähnliche Sonderfahrten, kein Bestandteil der motorsportrechtlich genehmigten Veranstaltung und sie müssen separat versichert werden.

Nehmen Lizenznehmer an diesen Rahmenprogrammpunkten teil, entfällt der mit der Lizenz verbundene Sportunfall-Versicherungsschutz für diese Teilnahme (siehe DMSB-Lizenzbestimmungen).

Bei Paraden und Demonstrationen sind die aktuellen DMSB-Bestimmungen, insbesondere die FIM- und DMSB-Sicherheitsbestimmungen für Fahrzeuge und Fahrerbekleidung, sowie die FIM-Geräuschbestimmungen einzuhalten.

#### **6. DMSB-Delegats**

Der DMSB behält sich das Recht vor, DMSB-Delegats zu Veranstaltungen zu entsenden, um bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen, insbesondere Prädikatsveranstaltungen die Einhaltung der DMSB-Bestimmungen sicherzustellen. Der DMSB-Delegats wird grundsätzlich in der Veranstaltungsausschreibung benannt.

Der DMSB-Delegats übt im Rahmen der Veranstaltungen die folgenden Verantwortlichkeiten und Befugnisse aus:

Der DMSB Delegats:

- Fungiert als Ansprechpartner des DMSB vor Ort für DMSB-Offizielle/ Sportwarte, Verantwortliche des Promotors, Veranstalter, Hersteller, Teamvertreter und Teilnehmer.
- Koordiniert die DMSB-Offiziellen vor Ort (Abstimmung und Verbesserung interner Arbeitsprozesse, Teambuildingmaßnahmen)
- Ist für Veranstalter und Promoter im Bereich Kommunikation mit Teams, Fahrern, Medien beratend tätig.
- Ist im Rahmen der Veranstaltung zeichnungsberechtigt für Bulletins und andere offizielle Dokumente. Er ist befugt, Bulletins, Klarstellungen des Veranstalters etc. mit zu erarbeiten und zu genehmigen.
- Ist bei allen offiziellen Meetings der Veranstaltung wie Fahrerbesprechung und Besprechungen der Teamvertreter etc. teilnahmeberechtigt.
- Ist bei Verhandlungen der Sportkommissare teilnahmeberechtigt.
- Ist berechtigt, den Race Director/ Rennleiter/ Rallyeleiter während der Rennen in der Rennleitung zu unterstützen.

- Hat die Weiterentwicklung der Reglements auf Grundlage der während der Veranstaltungen getroffenen Entscheidungen sicherzustellen.

## Lizenzpflicht – Motorradsport Veranstaltungen 2024

Stand: 14.12.2023

### FIM UND FIM EUROPE PRÄDIKATSVERANSTALTUNGEN

Straßensport  
SuperMoto  
MiniMoto  
Motocross  
Trial  
Enduro  
Bahnsport

Für die Teilnahme an FIM- und FIM-Europe Prädikatsveranstaltungen sind zusätzliche FIM-/FIM Europe-Lizenzen gemäß der von der FIM veröffentlichten „VALIDITY OF THE FIM RIDERS' LICENCES AS OF 01.01.2024“ sowie von der FIM Europe veröffentlichten „Continental Championships Compatibility Matrix 2024“ erforderlich.

Die FIM- und FIM-Europe Prädikatsveranstaltung muss im FIM World Championship-Kalender oder FIM Europe Continental Championship-Kalender eingetragen sein.

Voraussetzung für den Erhalt der FIM-/FIM Europe-Lizenzen ist eine Nationale Lizenz des DMSB:

- A-Lizenz für die betreffende Disziplin
- B-Lizenz für Damen-Wettbewerbe, Senioren-Wettbewerbe bzw. Vintage-Klassen
- B- oder J-Lizenz für Jugend-Wettbewerbe oder
- C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike

### FIM NATIONAL MEETING OPEN TO FOREIGN PARTICIPATION-NMFP

Straßensport  
SuperMoto  
MiniMoto  
Motocross  
Trial  
Enduro  
Bahnsport

#### **Veranstaltungen ausschließlich eingetragen im FIM National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar**

Diese Veranstaltungen können als National-Meeting open to Foreign Participation-NMFP Veranstaltung ausgeschrieben werden. Die Veranstaltung können ausschließlich im FIM National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar eingetragen sein.

Die Teilnehmer müssen im Besitz einer National-Meeting open to Foreign Participation – NMFP-Lizenz gemäß der von der FIM veröffentlichten „VALIDITY OF THE FIM RIDERS' LICENCES AS OF 01.01.2024“

Voraussetzung für den Erhalt der NMFP-Lizenzen ist eine Nationale Lizenz des DMSB:

- A-Lizenz für die betreffende Disziplin
- B-Lizenz für Damen-Wettbewerbe, Senioren-Wettbewerbe bzw. Vintage-Klassen
- B- oder J-Lizenz für Jugend-Wettbewerbe oder
- C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike

#### **Veranstaltungen eingetragen im FIM National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar und FIM Europe Open Calendar**

Diese Veranstaltungen können als National-Meeting open to Foreign Participation-NMFP Veranstaltung ausgeschrieben werden. Die Veranstaltung können im FIM National Meetings Open To Foreign Participation-Calendar und im FIM Europe Open Calendar eingetragen sein.

Die Teilnehmer müssen im Besitz einer



- National Meeting open to Foreign Participation-NMFP-Lizenz gemäß der von der FIM veröffentlichten „VALIDITY OF THE FIM RIDERS‘ LICENCES AS OF 01.01.2024“
- oder
- Nationalen Lizenz DMSB oder einer anderen FIM- Europe Mitgliedsorganisation sein.

## **FIM EUROPE EUROPA-OFFEN**

Straßensport  
SuperMoto  
MiniMoto  
Motocross  
Trial  
Enduro  
Bahnsport  
Motoball  
E-Bike  
EX-Bike

### **Veranstaltungen eingetragen im FIM Europe Open Calendar**

Diese Veranstaltungen können als Europa-offene Veranstaltung ausgeschrieben werden. Die Veranstaltung muss im FIM Europe Open Calendar eingetragen sein.

Die Teilnehmer müssen im Besitz einer Nationalen Lizenz und Startgenehmigung des DMSB oder einer anderen FIM- Europe Mitgliedsorganisation sein.

## **DMSB NATIONALER STATUS**

Straßensport  
SuperMoto  
Minimoto  
Motocross  
Stadioncross und Hallencross  
Trial  
Enduro  
Bahnsport  
Motoball  
E-Bike  
EX-Bike

### **Veranstaltungen eingetragen im Nationalen Sportkalender des DMSB**

Diese Veranstaltungen können als Nationale Veranstaltungen ausgeschrieben werden. Die Veranstaltung muss im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sein. Teilnehmer müssen im Besitz einer Lizenz des DMSB sein.

Der Nationale Lizenzsport liegt vollständig in der Verantwortung des DMSB.

## **CLUBSPORT**

- Straßensport
- Motocross (MX inkl. SX und FX)
- SuperMoto
- Enduro
- Trial
- Bahnsport
- Motoball
- Drag Racing (Junior Drag Bike, E.T. Bike, Super Gas Bike, Super Comp Bike)
- Street Legal Racing (straßenzugelassene Fahrzeuge bis 9.00 Sek. ¼ Meile)

Teilnehmer müssen im Besitz einer Lizenz des DMSB sein. Clubsport-Wettbewerbe obliegen grundsätzlich der Zuständigkeit der DMSB-Trägervereine/sonstigen Motorsportverbänden/sonstigen Mitgliedern.

## **LIZENZFREIER BREITENSPORT**

Für Breitensport-Veranstaltungen sowie Veranstaltungen der Motorrad-Touristik sind keine Lizenzen vorgeschrieben. Sie werden vom DMSB nicht reglementiert. Der lizenzfreie Breitensport wird von den DMSB-Trägervereinen (ADAC, AvD und DMV), sonstiger Mitgliedsverband (ADMV), und sonstige Mitglieder (ACV, PCD, VFV) und sowie fünfzehn Landesmotorsportfachverbände geregelt. Die Unfallversicherung der DMSB-Lizenz hat keine Gültigkeit bei einer Teilnahme an lizenzfreien Breitensportveranstaltungen.

## **AUSLANDSSTARTGENEHMIGUNG FÜR DMSB-LIZENZINHABER**

Mit der Ausgabe der Lizenzen A, B, B-Plus, J und H 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.

Die Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) befindet sich auf der Rückseite der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz.

Für die Teilnahme an Veranstaltungen mit Status „National Meeting open to Foreign Participation – NMFP“ sind zusätzliche Lizenzen der FIM und damit verbunden 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.

## DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradspport (BRM) 2024

Stand: 07.12.2023 – 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 Motorradspportveranstaltungen. Diese Bestimmungen haben für alle vom DMSB genehmigten Veranstaltungen Gültigkeit. *Die in diesen Bestimmungen vorgesehenen Vorgaben zur Streckensicherung sind als Mindestanforderungen zu verstehen, der Veranstalter muss im Einzelfall prüfen, ob aufgrund der individuellen Umstände der konkreten Motorsportveranstaltung ggf. noch weitere Maßnahmen zu treffen sind.*

### 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 lizenziertes 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 Notfalkoffer/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 Motorradsport 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 Veranstaltungspolicen 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 m<sup>2</sup> Grundfläche).

### **3.11 Pit Lane Ground Post**

1 Arzt, 1 RA oder NotSan 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 Motorradspport**

Lizenz Rennarzt/Anwärter LRA/ Leitender Rennarzt im Motorradspport  
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 (Vorraussetzung für die ärztliche Tätigkeit im Motorsport alternativ zur Zusatzbezeichnung „Notfall-medizin“)

**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 m<sup>2</sup> 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“

**Schaufeltrage** = 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 Notfallkrankwagen (Typ B) [kleiner von den Abmessungen und geringer ausgestattet als ein RTW]

**Typ C** = Krankenwagen Typ A2 mit erweiterter medizinischer technischer Ausstattung oder Notfallkrankwagen Typ B

**Vakuum-Matratze** = Matratze, die sich durch Vakuum stabilisieren lässt

**Zusatzbezeichnung „Notfallmedizin“** = Qualifizierung durch die Ärztekammer (Vorraussetzung für die ärztliche Tätigkeit im Motorsport alternativ zum Fachkundenachweis „Rettungsdienst“)

## DMSB Motocross-Reglement 2024

Stand: 08.12.2023 – 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. 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

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 Motorrades müssen die Fahrer dafür Sorge tragen, dass das Zündkabel zum Ankleben des Geräuscmessgerätes 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 Geräuscmessung 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 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 *In allen Freien- und Zeittrainingsabschnitten ergeben sich die maximal zulässigen Starterzahlen aus der Angabe in der Streckenlizenz.* 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 102 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. 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 Wertungslauf 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 **20 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 103 Reservefahrer ersetzt.

### 8.3 Besichtigungsrunde

Vor Beginn eines Laufes ist eine Besichtigungsrunde durchzuführen. Die Teilnahme *für Fahrer und Reservefahrer* 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. *Der Einsatz der Reservefahrer kann bis zur Beendigung der Startaufstellung erfolgen.*

### 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.

*Ausnahme Ladies Klasse: In der Ladies Klasse darf beim Start ein Klotz o.ä. zur Abstützung (Stehhilfe) benutzt werden, auch wenn eine zweite Startreihe vorhanden ist. Benutzt eine Teilnehmerin der Ladies Klasse in der ersten Startreihe einen Klotz o.ä. zur Abstützung (Stehhilfe), darf der unmittelbar dahinter liegende Startplatz der zweiten Startreihe nicht belegt 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 und der Start wird wiederholt.



### **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 Abbruches 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 Staubentwicklung 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 notwendiger 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 *dürfen* Sprünge nicht versucht werden.

Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung der gelben Flagge: *Beim ersten Verstoß bei der betreffenden Veranstaltung erfolgt eine Rückversetzung des/der betreffenden Teilnehmer(s) im Endklassement des betreffenden Trainings oder Rennens um 2 Positionen. Bei jedem weiteren Verstoß während derselben Veranstaltung erfolgt eine Rückversetzung um 10 Plätze im Endklassement.*

Bei einer nach Auffassung des Rennleiters/Race Directors und/ oder der Sportkommissare zusätzlichen Behinderung oder maßgeblichen Gefährdung des Strecken- oder Rettungspersonalen oder wiederholter Missachtung bleibt an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten.

### **Weißer- Flagge mit diagonalem rotem Kreuz (gehalten) bzw. Rot-Weiß blinkendes Licht:**

Medizinisches Personal auf der Strecke, Weiterfahrt mit äußerster Vorsicht. Die Fahrer dürfen nicht springen und müssen die Sprünge im Rollen passieren. Überholverbot bis hinter die Unfallstelle.

Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung der Weißer- Flagge mit diagonalem rotem Kreuz: *Beim ersten Verstoß bei der betreffenden Veranstaltung erfolgt eine Rückversetzung des/der betreffenden Teilnehmer(s) im Endklassement des betreffenden Trainings oder Rennens um 2 Positionen. Bei jedem weiteren Verstoß während derselben Veranstaltung erfolgt eine Rückversetzung um 10 Plätze im Endklassement.*

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, Überwindung 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 Stadioncross und Hallencross (Supercross)-Reglement 2024/25

Stand: 18.10.2023 – 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 2T/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)
- *C- Lizenz Klassen (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 8 bis 13 Jahren*
- *SX5 von 6 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 112 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 113

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 *Rennleiter*, 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 114 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.

## Kraftstoffbestimmungen der FIM 2024

Stand: 23.11.2023 – 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/m <sup>3</sup>	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

Diolfine 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 <sup>3</sup>
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**

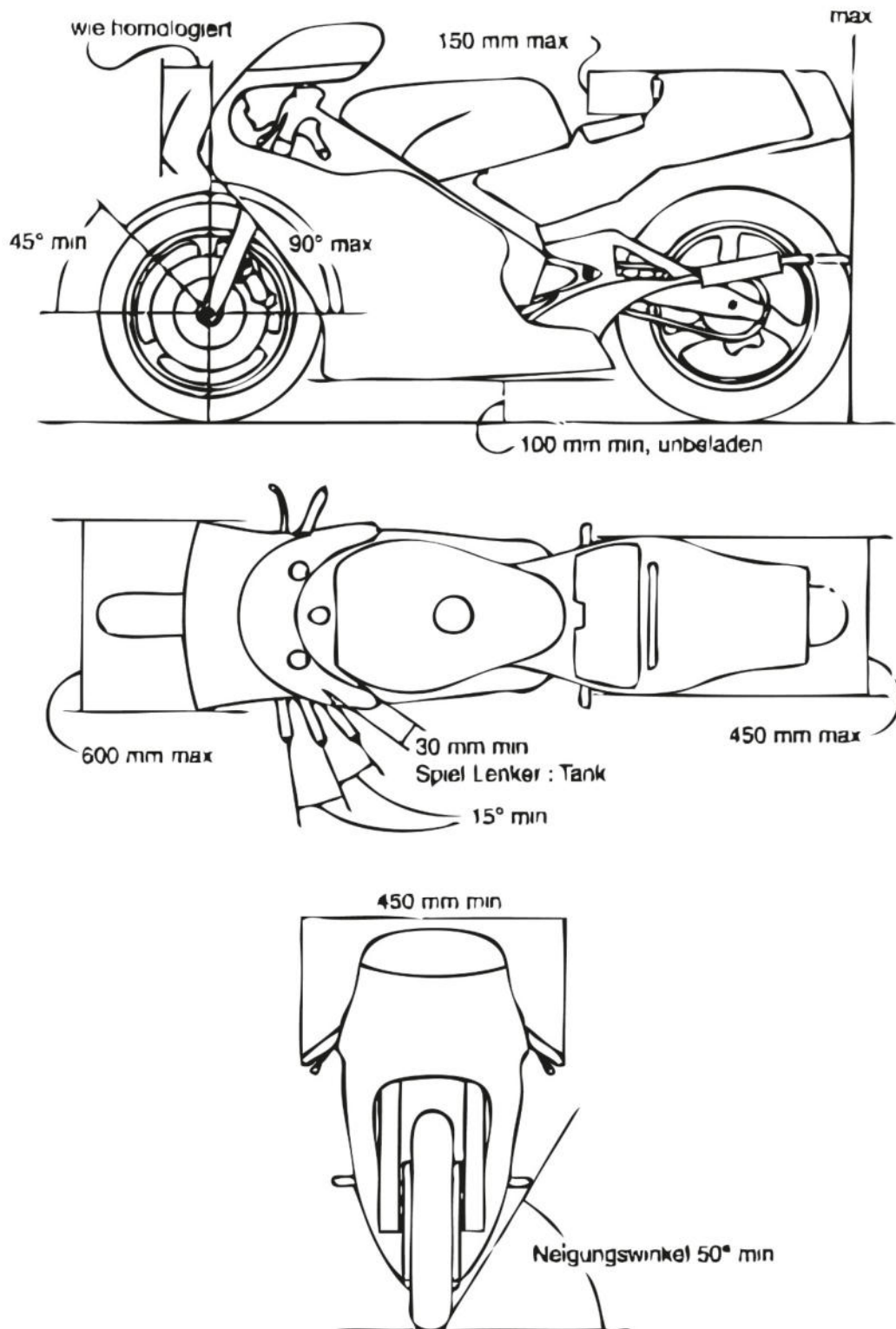
Innerhalb von 48 Stunden nach Erhalt der Ergebnisse aus der Analyse der Probe A und / oder B muss der Fahrer/das Team der FIM/DMSB sowie dem FIM/DMSB-Offiziellen mitteilen, ob eine Gegenprobe aus der C-Probe gefordert wird.

**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

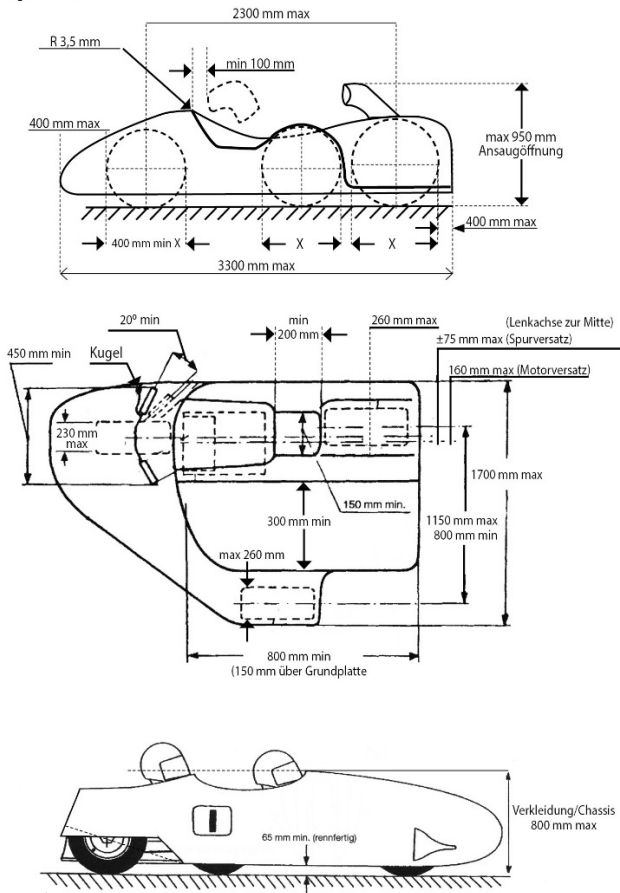
Abbildung A - Motorrad für Straßenrennen





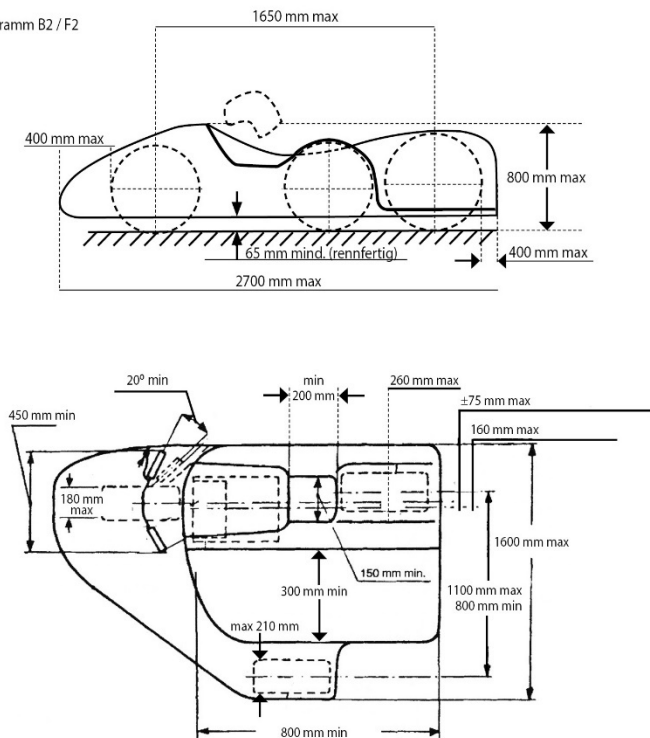
**Abbildung B1 / F1 – Gespann für Straßenrennen**

Diagramm B1 / F1

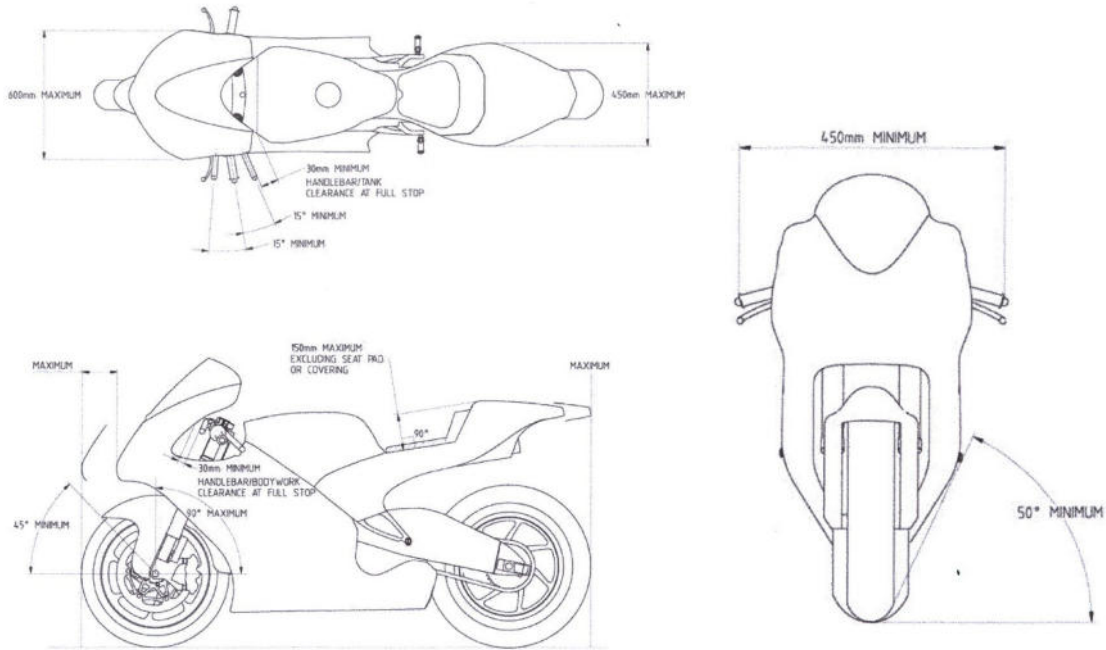


**Abbildung B2 / F2 – Gespann für Straßenrennen**

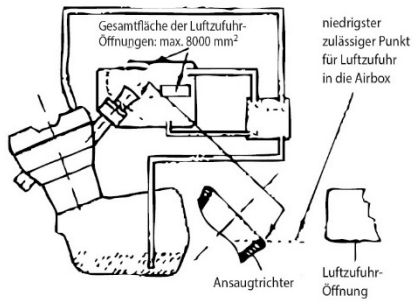
Diagramm B2 / F2



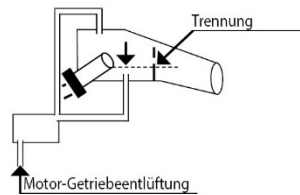
**Abbildung C – Sportproduktionsmotorrad**



**Geschlossenes Motorenlüftungssystem für alle 4-Taktmotorräder**



**F1/F2 Gespanne Alternativ zu Abb. C**



**Abbildung C1 – Sportproduktionsmotorrad Verkleidung**

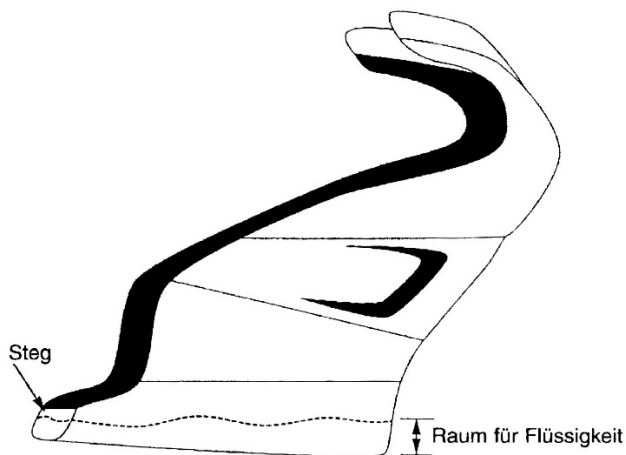


Abbildung D – Trial-Motorrad

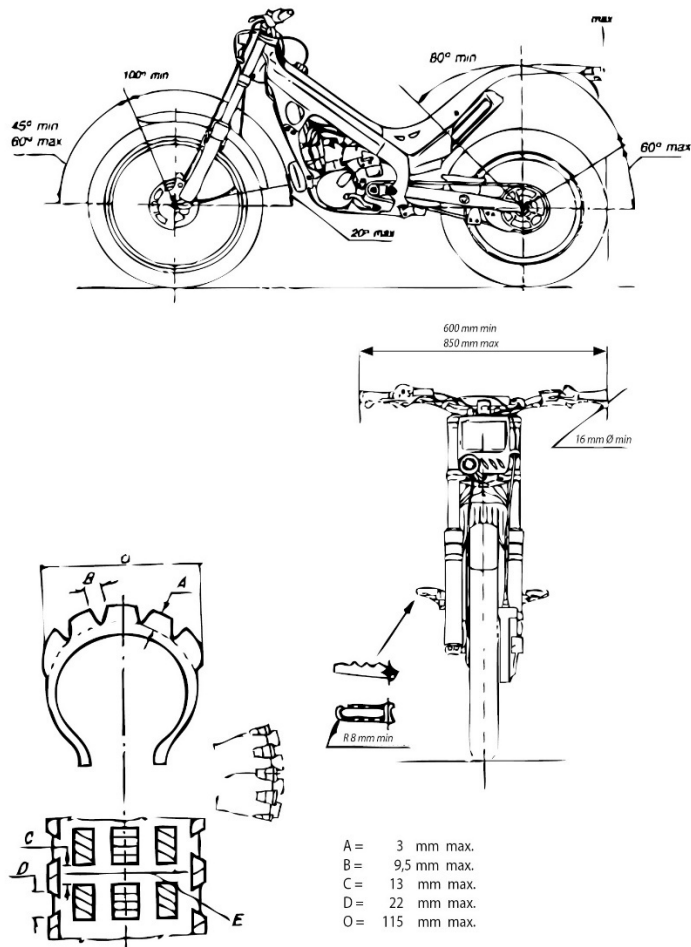


Abbildung E – Motocross-Motorrad

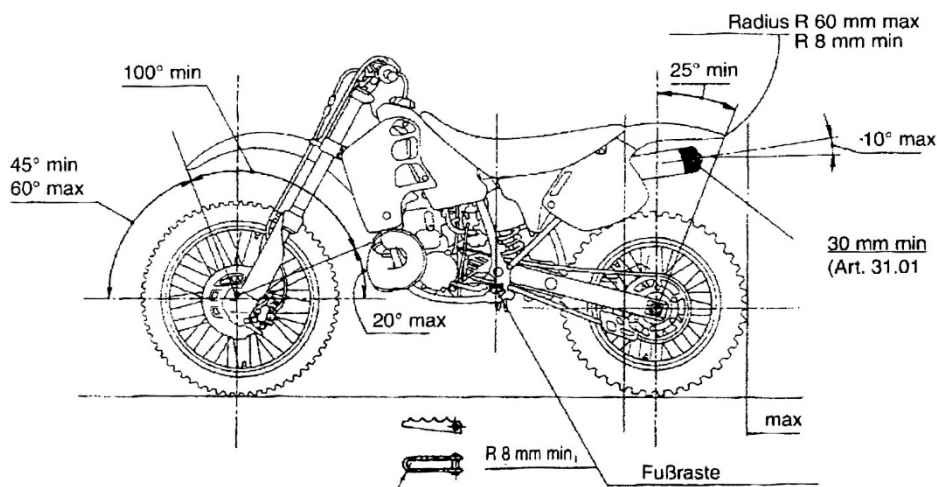


Abbildung E – Motocross-Motorrad

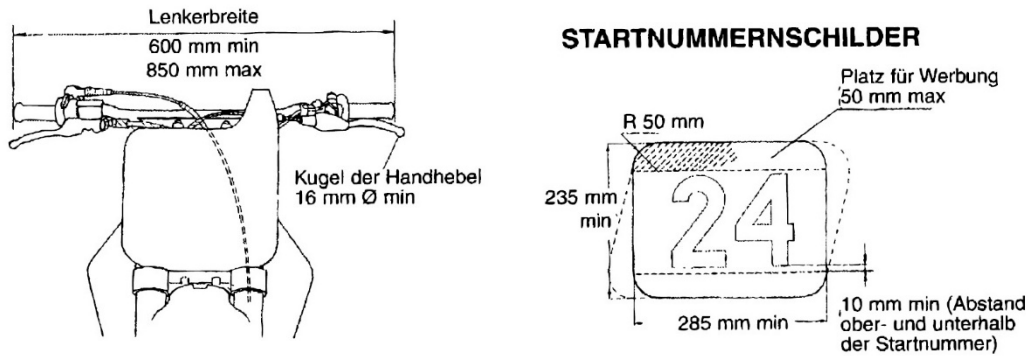
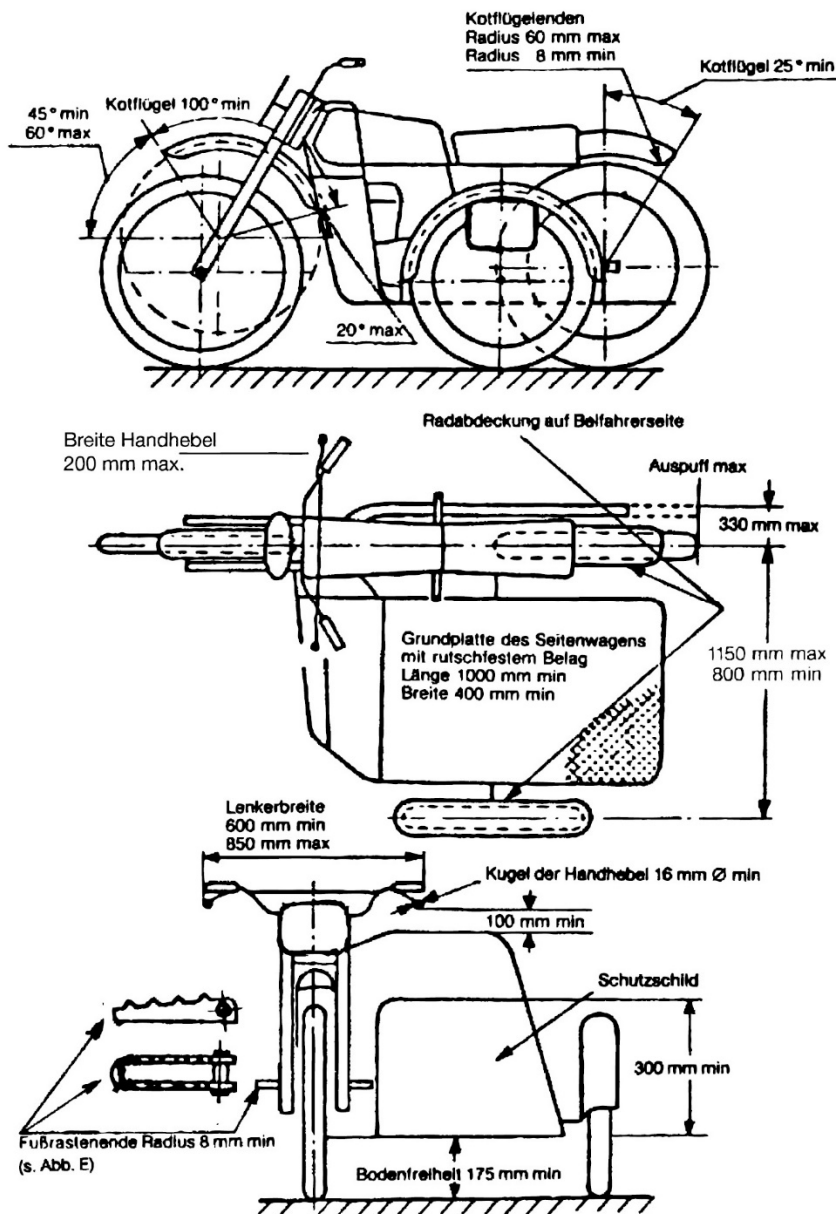
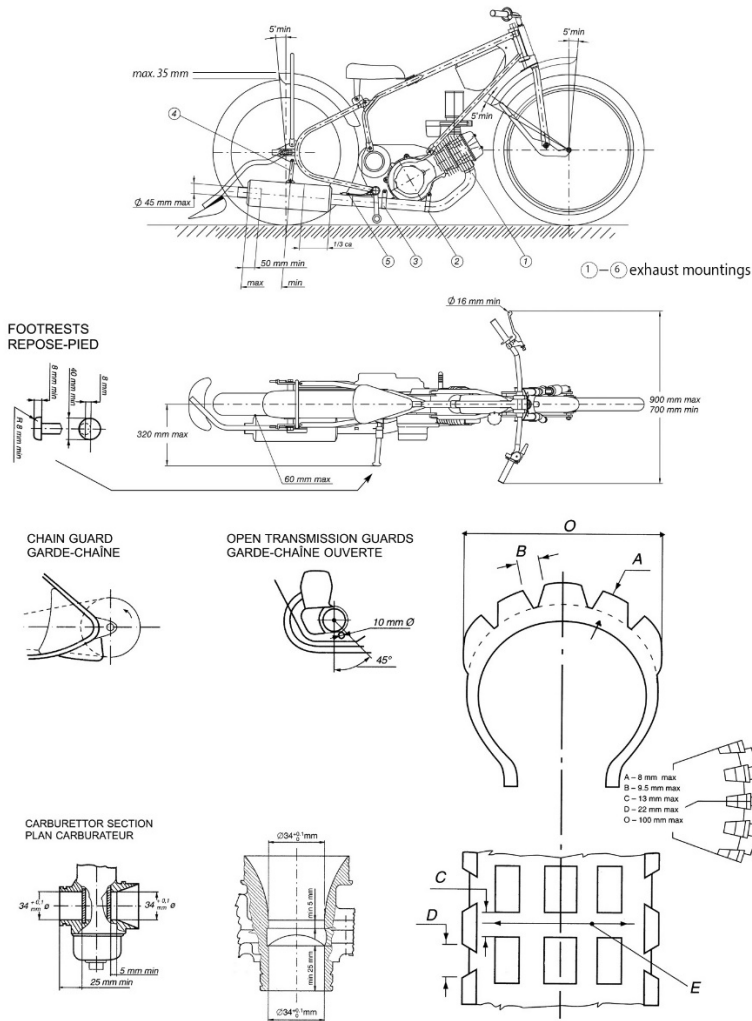


Abbildung F – Motocross-Gespann



**Abbildung G – Speedway-Motorrad**



**Abbildung G2 – Deflektor**

TERE TO DEFLECTOR CLEARANCE / INSTALLATION ANGLE  
ESPACE ENTRE LE PNEU ET LE DEFLECTEUR / ANGLE DE MONTAGE

Dirt deflector  
FIM article 58.03

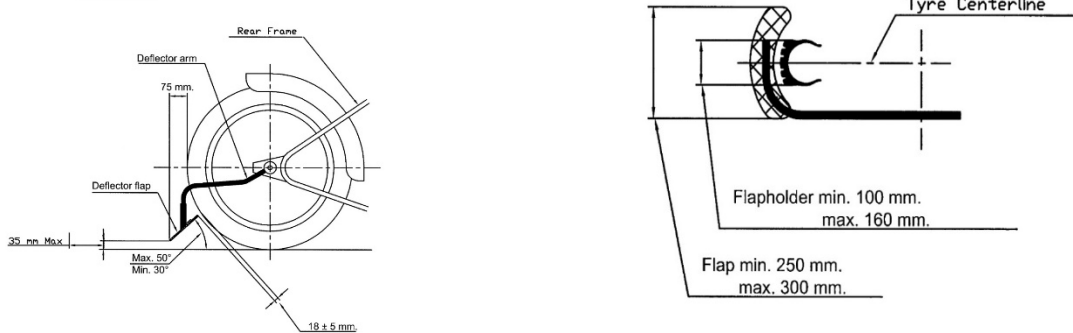


Abbildung H – Ice Racing-Motorrad

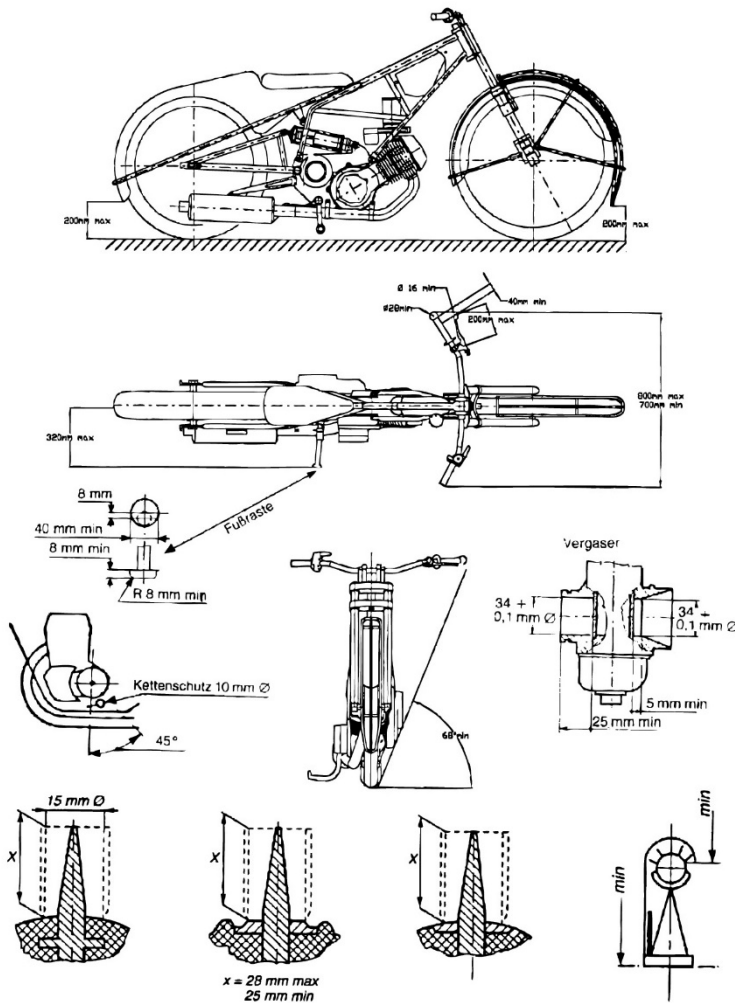


Abbildung I – Motoball-Motorrad

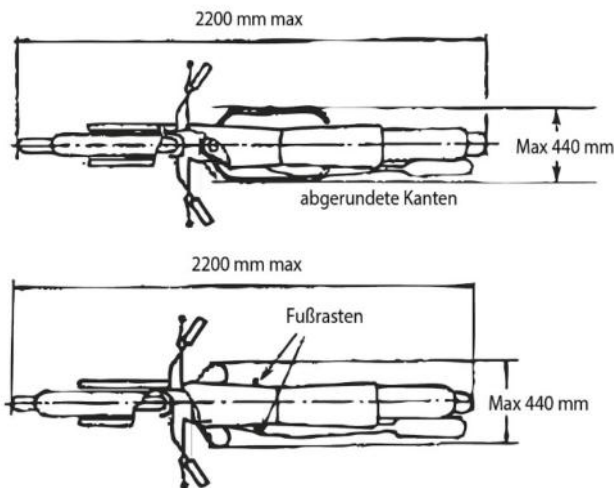
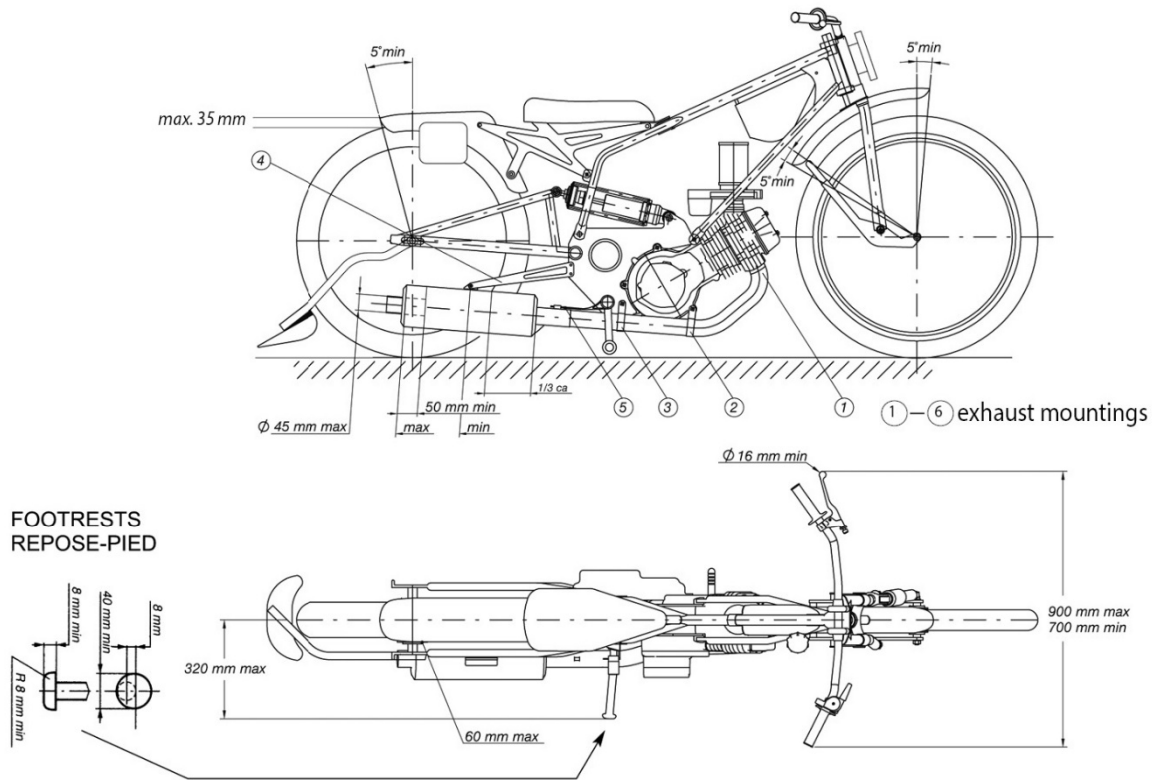
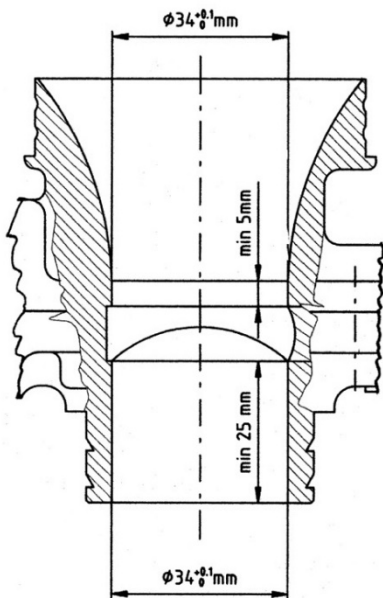


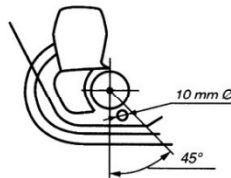
Abbildung K – Langbahn-Motorrad



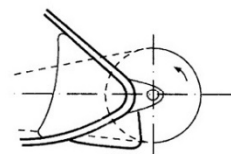
CARBURETTOR SECTION  
PLAN CARBURATEUR



OPEN TRANSMISSION GUARDS  
GARDE-CHAÎNE OUVERTE



CHAIN GUARD  
GARDE-CHAÎNE



CARBURETTOR SECTION  
PLAN CARBURATEUR

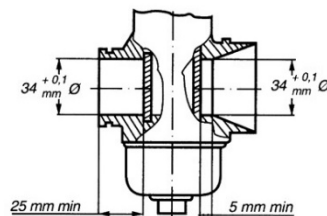


Abbildung L – Gespann für Bahnrennen

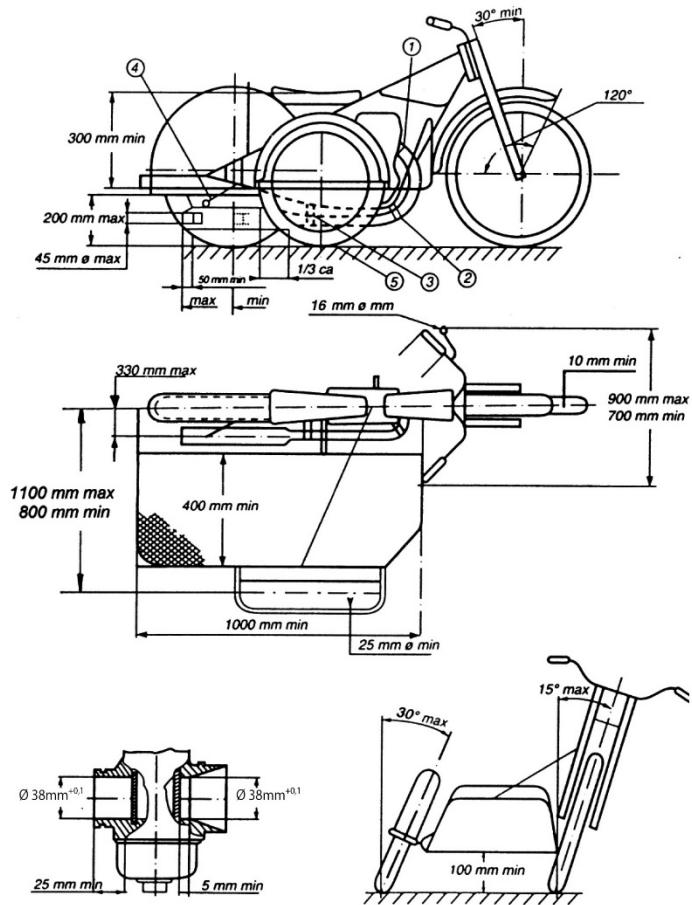


Abbildung M – Schneemobil

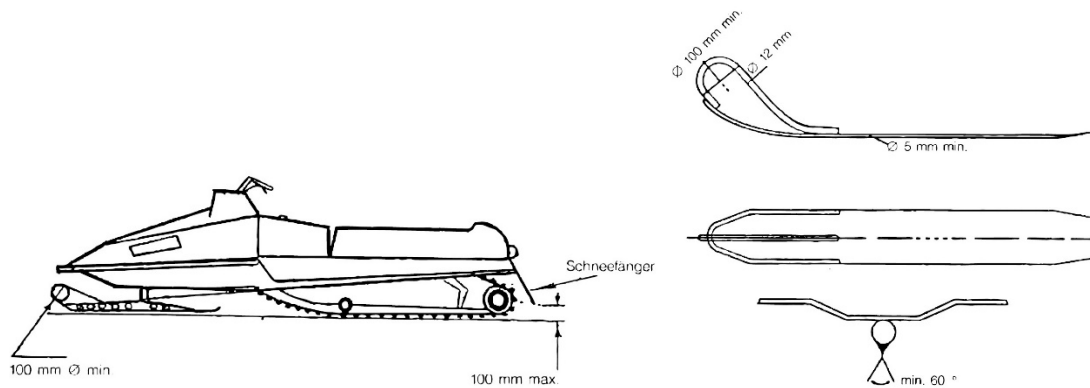




Abbildung N – Enduro-Gespann

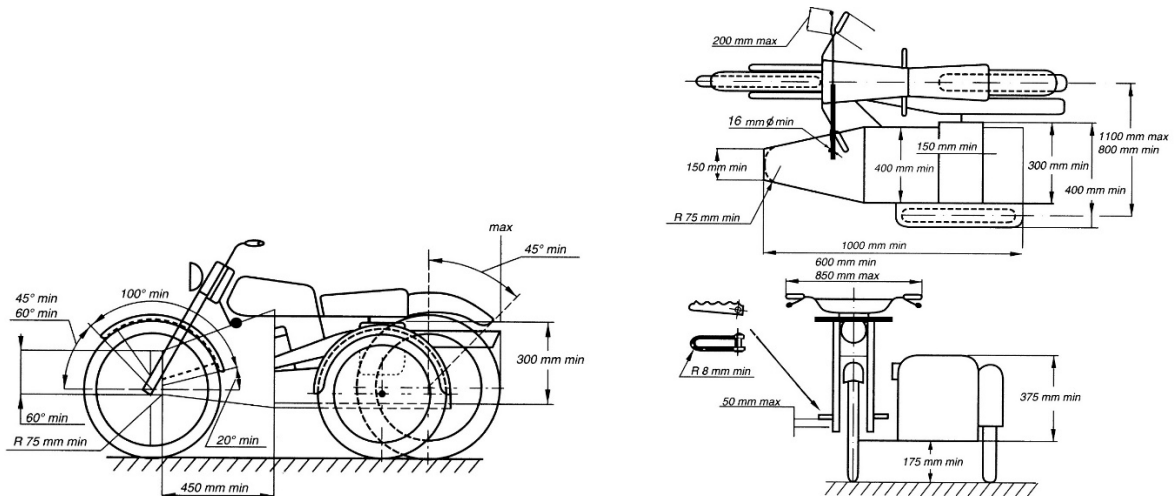
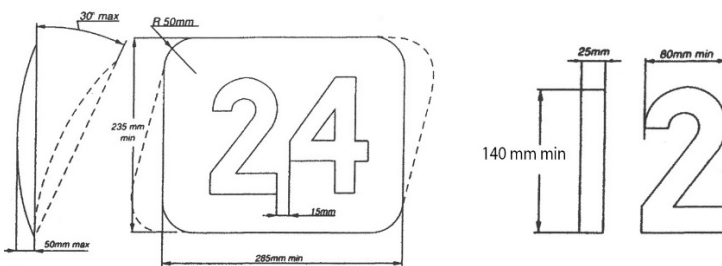


Abbildung O – Startnummernschilder



Zugelassene Startnummertypen

**Futura Heavy**  
**0123456789**

**Futura Heavy Italic**  
**0123456789**

**Universa Bold**  
**0123456789**

**Universa Bold Italic**  
**0123456789**

**Oliver Med.**  
**0123456789**

**Oliver Med. Italic**  
**0123456789**

**Franklin Gothic**  
**0123456789**

**Franklin Gothic Italic**  
**0123456789**

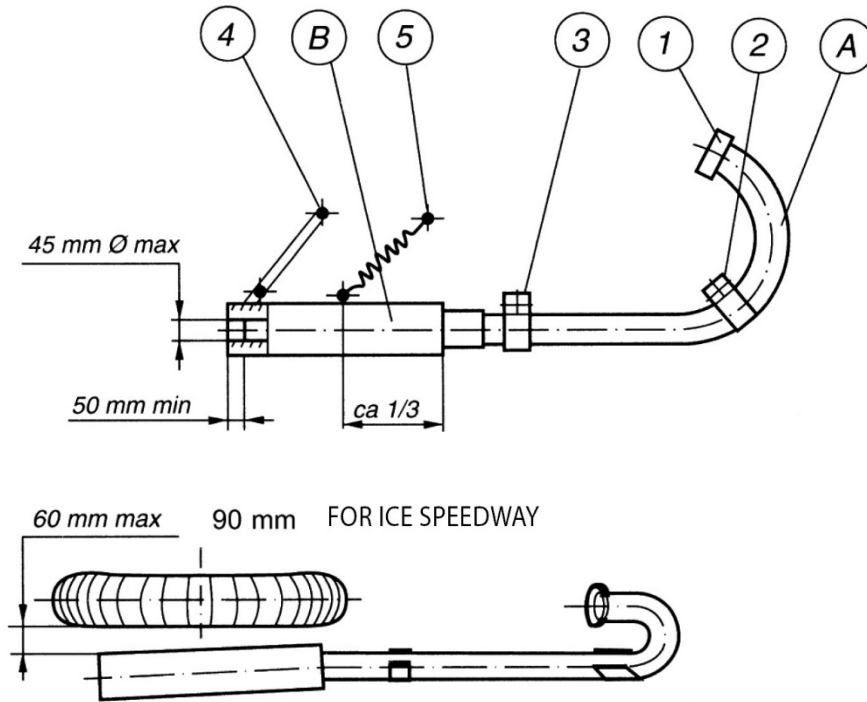
Zugelassen bei der IDM sind:

**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**

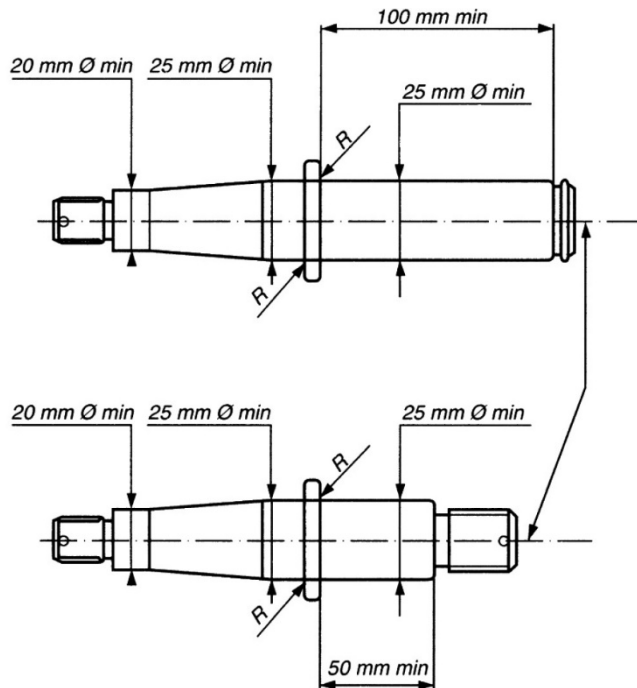


Abbildung R – Achs- und Radaufhängung bei Bahn-Gespannen

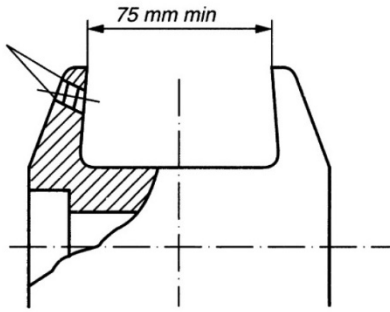
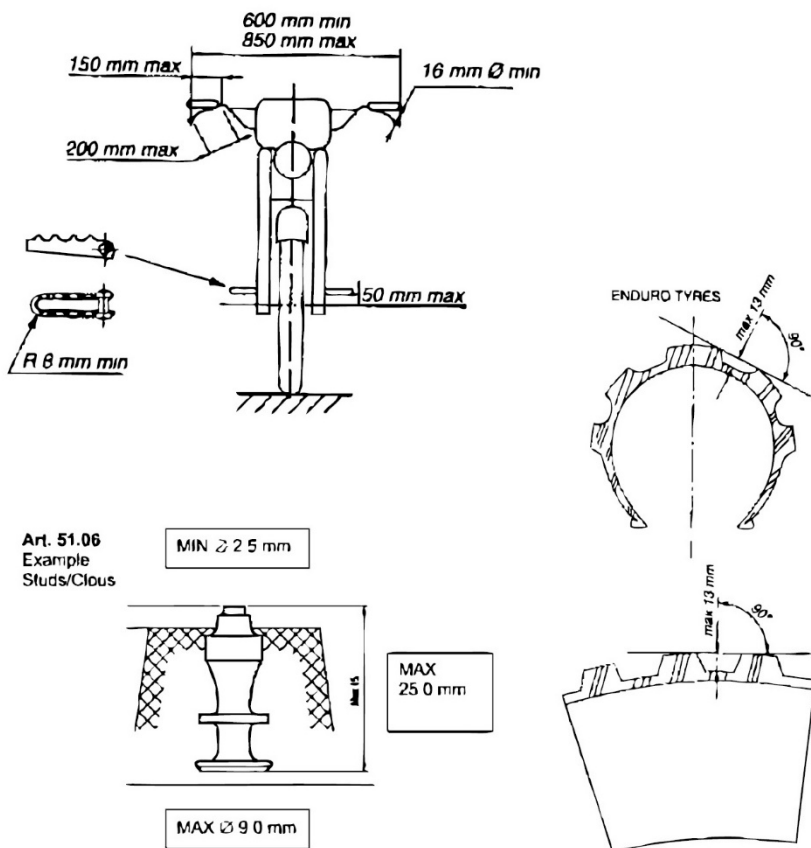
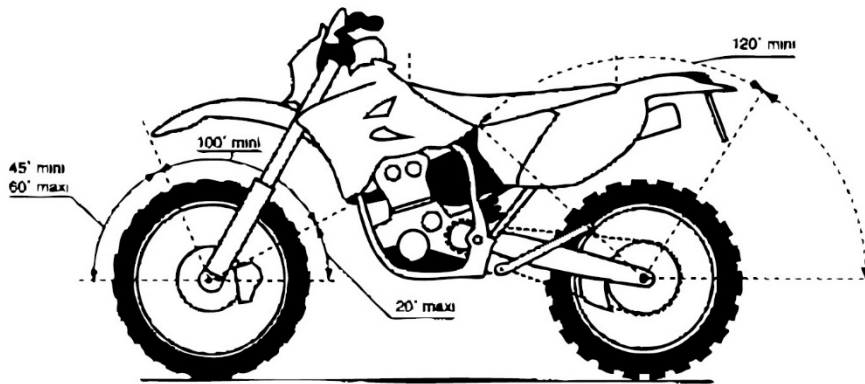
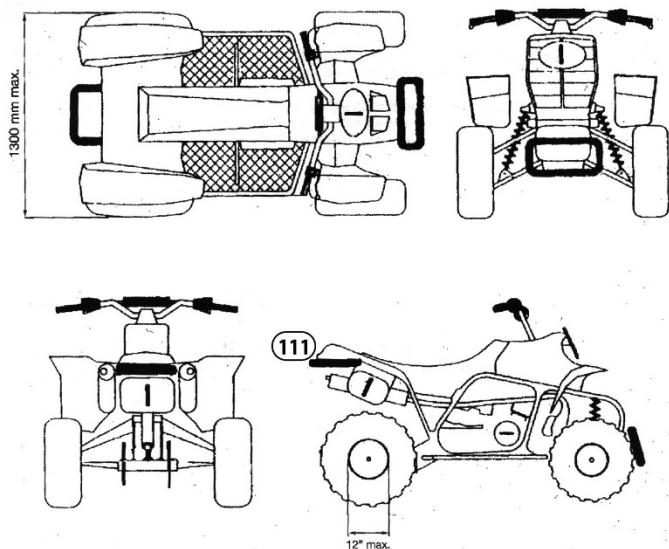


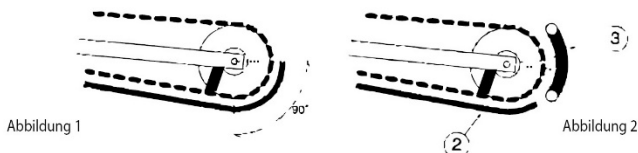
Abbildung S – Enduro-Motorrad, Enduro-Reifen (hinten) und Spikes



### 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.

## Nationalfarben für Schutzhelme

### Nachstehende Nationalfarben sind genehmigt:

Andorra	FMA	weiß mit blauen, gelben und roten Querstreifen
Argentinien	CAMOD	weiß mit blauen Querstreifen
Australien	MA	Grüne und gelbe Seiten, rot, weiß und blau Darstellung der australischen Flagge über der Oberseite
Belgien	FMB	gelb
Brasilien	CBM	gelb und grün
Bulgarien	BMF	grün und rot
Chile	FMC	Rot mit blauen und weißen Bändern und weiß Sterne
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	AMOTOE	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, gelbem und rotem Streifen mit Nationalembem
Russland	MFR	weiß mit rotem Rand und einem vertikalen roten Streifen mit Stern
San Marino	FSM	weiß mit dem Nationalembem 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 Nationalembem oder die Farben der Nationalflagge in der Größe eines Quadrates mit 75 mm Seitenlänge aufweisen.

## DMSB-Schutzhelmbestimmungen

Stand: 14.11.2023 – 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.

<b>FIM</b>	<b>FRHPhe-01, <i>FRHPhe-02</i></b>
<b>Europa:</b>	<b>ECE 22-05 „P“, „NP“, „J“ oder ECE 22-06 „P“, „NP“, „J“</b>
<b>Japan:</b>	<b>JIS T 8133:2015</b>
<b>USA:</b>	<b>SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R</b>

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

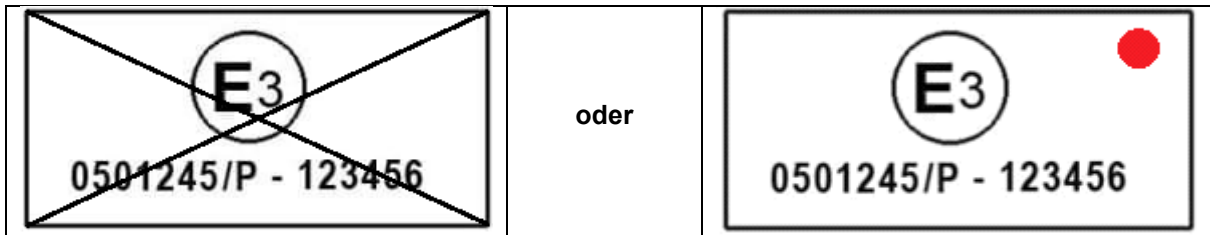
Von DMSB-Lizenznehmern dürfen nur Schutzhelme benutzt werden, die nachweisbar die in diesen Bestimmungen unter Ziff. 1.1 getroffenen Festlegungen erfüllen.

### 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**

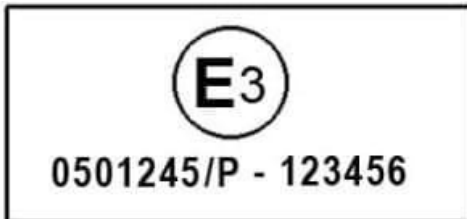


Eine Liste FIM-homologierter Helme ist unter [www.frhp.org](http://www.frhp.org) verfügbar.

**FIM FRHPhe-02**

Eine Liste FIM-homologierter Helme ist unter [www.frhp.org](http://www.frhp.org) verfügbar.

**ECE (Europa)**

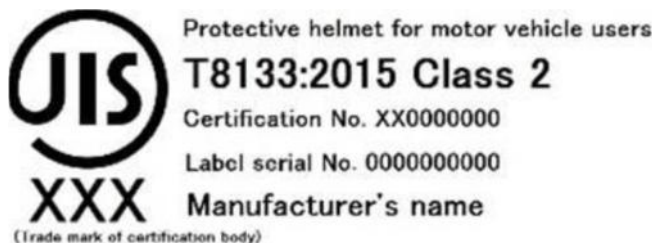


**E3** In welchem Land der Helm geprüft wurde. (hier E<sub>3</sub> = Italien)

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.

## Technische Bestimmungen für Motocross und Schneemobilrennen 2024

Stand: 07.12.2023 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

### INHALT

- 01.01 EINFÜHRUNG
- 01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
- 01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
- 01.07 KLASSENEINTEILUNG
- 01.11 MESSEN DES 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 ANERKANNTE INTERNATIONALE 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, 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 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 140 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 AUSPUFFROHRE / 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 Motorrades 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 Lenkansschlägen (Lenkungsdämpfer 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.<sup>4</sup>

### **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 Einlasstrankt 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 Lenkermitte 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 ausreichenden 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/cm<sup>2</sup> (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-Bestimmungen für Elektromotorräder](#)

## 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 Sattelmitte 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:

*50/65/85ccm:*

*Höhe der Ziffern: 100 mm*

*ab 125ccm:*

*Höhe der Ziffern: 130 mm*

Bei den seitlichen Startnummernschildern müssen folgende Mindestabmessungen eingehalten werden:

*50/65/85ccm:*

*Höhe der Ziffern: 80 mm*

*Ab 125ccm:*

*Höhe der Ziffern: 100 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 langarmigem 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 kniehohe Stiefel oder anderes festes Schuhwerk.

### 65.04 Augenschutz

*Die Fahrer/Beifahrer müssen eine Schutzbrille tragen. Die Verwendung von Brillen, Helmvisieren und „Roll Offs“ oder „Tear Offs“, die am Helm verbleiben, ist ebenfalls erlaubt, Die Verwendung von Abreißvisieren ist verboten.*

*Die Brillen, Schutzbrillen und Visiere müssen aus nichtsplitterndem Material hergestellt sein. Ein Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (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.

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 ANERKANNTEN INTERNATIONALE PRÜFNORMEN 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 M 2020D oder SNELL M 2020R

*FIM: FRHPhe-02*

Siehe auch blauer Teil dieses Handbuchs.

*Im FIM-Bereich sind FIM-homologierte Helme gemäß FIM-Prüfnorm FRHPhe-02 ab dem 01.01.2025 streng empfohlen und ab dem 01.01.2026 vorgeschrieben. Alle anderen Helmnormen werden dann unzulässig sein.*

### **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 Abnahmekarte eingetragen 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 Hauptrahmen).

#### **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 156

---

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 Geräuschkontrolle verantwortliche Technische Kommissar (Obmann der Geräuschkontrolle) 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 Geräuschkontrollausrüstung 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, Geräuschkontrollgerät oder Kalibrator bei der Technischen Abnahme ausfallen, müssen zwei Sets der jeweiligen Ausrüstung bereitstehen.

### **80.04**

Geräuschkontrollmessungen 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 Bremsscheibe kann im DMSB-Bereich entfallen, sofern keine so genannte „Wave-Bremsscheibe“ 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.

## FIM-Bestimmungen für Elektromotorräder

Stand: 16.10.2023 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

### INHALT

- 01 EINLEITUNG
  - 01.01 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
  - 01.02 DEFINITION EINES PROTOTYPS
  - 01.03 DEFINITION DES RAHMENS EINES SOLO-MOTORRADS
  - 01.04 ALLGEMEINE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN
- 02 ELEKTRISCHE ANFORDERUNGEN
  - 02.01 ELEKTRISCHE SICHERHEIT
  - 02.02 ELEKTRISCHE BAUTEILE
  - 02.03 MAXIMALE SPANNUNG DES STROMBUSSES
  - 02.04 HOCHSPANNUNGSSYMBOLS (Anwendung der Klasse B)
  - 02.05 ISOLIERUNG (Anwendung der Klasse B)
  - 02.06 STROMANZEIGE(N)
  - 02.07 HAUPTSTROMKREISUNTERBRECHER- "NOTAUS"
  - 02.08 SICHERUNGEN (ÜBERSTROMSCHUTZSCHALTER)
  - 02.09 KONDENSATOREN
  - 02.10 MOTORABSCHALTUNG(EN) (HÄNGT VON DER KATEGORIE AB, INSBESONDERE FÜR DAS SICHERUNGSBAND).
  - 02.11 AKKUMULATOR/RESS (WIEDERAUFLADBARES ENERGIESPEICHERSYSTEM)
  - 02.12 AUFLADEN DES AKKUMULATORS
  - 02.13 BEFESTIGUNG DES AKKUMULATORS
- 03 AUSRÜSTUNG FÜR DAS PERSONAL BEIM BETRIEB DES ELEKTRISCHEN STROMKREIS DES MOTORRADES (Anwendung der Klasse B)
- 04 TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNGEN
  - 04.01 ÜBEREINSTIMMUNG
  - 04.02 ÜBERPRÜFUNGEN

Alle Hinweise auf das männliche Geschlecht in diesem Dokument dienen lediglich der Vereinfachung und beziehen sich auch auf das weibliche Geschlecht, sofern der Zusammenhang es nicht anders vorgibt.

## **01 EINLEITUNG**

Die FIM-Bestimmungen für Elektromotorräder sind für elektrische, polyvalente Geländemotorräder bestimmt (keine elektrisch unterstützte E-Bikes).

Das technische Konzept eines elektrischen polyvalenten Geländemotorrads ist ein Motorrad, das durch einen Elektromotor ohne Pedale angetrieben wird und das für das Fahren auf verschiedenen Oberflächen ausgelegt ist.

Das technische Konzept ist Solo-Motorrädern vorbehalten, die durch einen Elektromotor ohne Pedale und durch die Wirkung eines Rades in Kontakt mit dem Boden angetrieben werden.

Um faire Wettbewerbe zu gewährleisten, können jederzeit Änderungen an diesem technischen Reglement vorgenommen werden.

### **01.01 KONSTRUKTIONSFREIHEIT**

Ein Motorrad muss den Bestimmungen des FIM-Reglements, der Ausschreibung sowie einer Reihe von spezifischen Bedingungen, welche die FIM für bestimmte Wettbewerbe verlangen kann, entsprechen. Es gibt keine Beschränkungen bezüglich der Marke, der Konstruktion oder des Typs des verwendeten Motorrads.

### **01.02 DEFINITION EINES PROTOTYPS**

Ein Motorrad-Prototyp ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsanforderungen des FIM-Sportgesetzes und seiner Anhänge entsprechen muss, wie sie für die Art des Wettbewerbs gelten, in dem es eingesetzt werden soll.

### **01.03 DEFINITION DES RAHMENS EINES SOLO-MOTORRADS**

Die Struktur oder Strukturen, die dazu dient bzw. dienen, einen Lenkmechanismus an der Vorderseite der Maschine mit der Motor-Getriebe-Einheit und mit allen Komponenten der Hinterradaufhängung zu verbinden.

### **01.04 ALLGEMEINE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN**

Alle Motorräder müssen in jeder Hinsicht allen Anforderungen für den Rennsport entsprechen, wie sie in den Allgemeinen Technischen Bestimmungen der FIM festgelegt sind, sofern im Folgenden nicht anders angegeben.

Zum Zweck der folgenden technischen Bestimmungen besteht der Stromkreis aus allen Teilen der elektrischen Ausrüstung, die für den Antrieb des Motorrads verwendet werden. Der Bordstromkreis besteht aus allen Teilen der elektrischen Ausrüstung, die für die Signalgebung, Beleuchtung oder Kommunikation verwendet werden. Der Akkumulator ist definiert als jegliches Bordgerät, das zur Speicherung der vom Ladegerät gelieferten elektrischen Energie dient.

Die Rückgewinnung von Energie, die durch die kinetische Energie des Fahrzeugs erzeugt wird, ist zulässig.

Die Verwendung einer externen Energiequelle, in welcher Form auch immer, mit dem Ziel, die Leistung des Fahrzeugs zu verbessern, ist streng verboten.

Die folgenden Bestimmungen beziehen sich auf alle Fahrzeuge, die an den FIM-Wettbewerben für Elektromotorräder teilnehmen.

Sie sollten auch bei allen nationalen Wettbewerben angewendet werden, es sei denn, der FMNR (Nationaler Motorradverband) hat etwas anderes bestimmt.

Für einige Wettbewerbe können weitere Vorgaben vorgeschrieben sein, die entweder im entsprechenden FIM-Anhang oder in der Ausschreibung für den jeweiligen Wettbewerb aufgeführt sind. Was die Materialprüfung betrifft, so muss im Zweifelsfall eine Probe des betreffenden Teils entnommen und in einem Materialprüflabor analysiert werden.

## **02 ELEKTRISCHE ANFORDERUNGEN**

### **02.01 ELEKTRISCHE SICHERHEIT**

Es muss sichergestellt sein, dass die verwendeten Bauteile unter keinen Umständen zu Verletzungen führen können, weder im Normalbetrieb noch in vorhersehbaren Störfällen.

Es muss sichergestellt sein, dass die zum Schutz von Personen oder Gegenständen verwendeten Bauteile ihre Funktion über einen angemessenen Zeitraum hinweg zuverlässig erfüllen können.

Es muss sichergestellt sein, dass ein einzelner Fehlerpunkt in der elektrischen Anlage unabhängig von den Bedingungen (Regen usw.) im Normalbetrieb keine lebensgefährlichen elektrischen Schläge verursachen kann.

Es dürfen keine freiliegenden stromführenden Teile in der Spannungsklasse B (>60 V in DC / >30 V rms in AC) vorhanden sein. Die Schutzelemente (Schlitten, Schutzabdeckungen usw.) gegen direktes Berühren dürfen nicht ohne Werkzeug entfernt werden können.

### **02.02 ELEKTRISCHE BAUTEILE**

Alle Teile der elektrischen Ausrüstung müssen mindestens gemäß der Schutzart IP66D geschützt sein (staubdicht, spritzwassergeschützt, kein Eindringen von Gegenständen). Freiliegende Stecker/Drähte müssen im Falle eines Unfalls gegen Abrieb geschützt sein (seitliche Abdeckungen).

### **02.03 MAXIMALE SPANNUNG DES STROMBUSSES**

Die maximal zulässige Spannung im Hauptstromkreis beträgt:

<b>KLASSE A</b>	Trial-Motorräder: 60 V DC & 30 V AC (rms) (pulsierend DC < 60V)
<b>KLASSE B</b>	420 V DC und 300 V AC (rms) 800 V DC und 600 V AC (rms) für MotoE 1500 V DC & 1000 V AC (rms) (max. Spannung für Klasse B) für Land-Geschwindigkeit-Weltrekorde

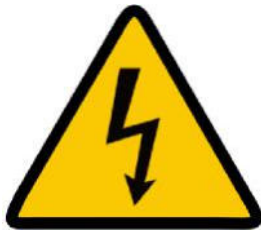
Ein sekundärer Energiebus kann für die Energieversorgung der kritischen Systeme mit einer maximalen Spannung von 60 V DC oder 30 V AC - pulsierend DC <60V verwendet werden.

Die sekundäre Energie darf nicht zum Laden der Hauptbatterie oder zur Mitwirkung an der Traktion verwendet werden.

### **02.04 HOCHSPANNUNGSSYMBOL (Anwendung der Klasse B)**

Symbole, die vor "HOCHSPANNUNG" warnen, müssen auf oder in der Nähe der Schutzabdeckungen der elektrischen Ausrüstung angebracht werden; alle Symbole müssen aus einem schwarzen Lichtblitz innerhalb eines gelben Dreiecks mit schwarzem Rand bestehen.

Die Seiten des Dreiecks müssen mindestens 80 mm lang sein, können aus praktischen Gründen aber auch größer sein.



Das Kabel oder die äußere Umhüllung von Stromkreisen der Spannungsklasse B, die sich nicht in Gehäusen oder hinter Absperrungen befinden, müssen orange gekennzeichnet sein.

### **02.05 ISOLIERUNG (Anwendung der Klasse B)**

Jeder Teil der elektrischen Ausrüstung (Klasse B) muss gegenüber allen stromführenden Teilen und der Systemerdung elektrisch isoliert sein.

Die Isolierung der Leitungen kann jederzeit vom Technischen Kommissar überprüft werden. Bei Hochspannungs- oder Hochstromkabeln ist eine doppelte Isolierung erforderlich. Die technischen Datenblätter der verwendeten Kabel sind unter allen Umständen maßgebend.

In der Klasse B muss die Abschirmung des Stromkreises mit der Masse des Fahrzeugs verbunden sein. Das Isolationsüberwachungssystem dient als Instrument zur Feststellung eines Isolationsfehlers.

Bei Klasse B müssen die Plus- und Minusleitungen von der Batterie gegenüber dem Chassis isoliert sein, um mindestens der maximalen Batteriespannung standzuhalten. Die Anforderungen an den Isolationswiderstand von 100 Ohm/V für Gleichstrom bzw. 500 Ohm/V für Wechselstrom erlauben Körperströme von 10 mA bzw. 2 mA.

Bei Klasse B muss ein Isolationsüberwachungssystem eingesetzt werden, um den Zustand der Isolationsbarriere zwischen dem Klasse-B-System und dem Chassis zu überwachen.

Alle elektrisch leitenden, nicht stromführenden Teile müssen mit der Systemerdung verbunden sein.

Für die Klasse B ist es zwingend erforderlich, dass alle wesentliche leitfähigen Teile des Körpers mit dem Motorradchassis und den Kabeln oder leitenden Teilen potentialgleich sind. Der Widerstand zwischen den freiliegenden stromführenden Teilen, die von einer Person gleichzeitig berührt werden können, muss < 0,1 Ohm betragen.

In Fällen, in denen die Spannung des Stromkreises 60 V DC oder 30 V AC (rms) übersteigt, muss der Stromkreis durch einen geeigneten Isolator vom Bordnetz getrennt sein.

Isoliermaterial, das keine ausreichende mechanische Festigkeit aufweist, d. h. Farbanstriche, Emaille, Oxide, Faserbeschichtungen (getränkt oder nicht) oder Isolierbänder, ist nicht zulässig.

Wenn nach den erstmaligen technischen Kontrollen eine Reparatur vorgenommen werden muss (z. B. mit Klebeband), muss der Technische Kommissar die Übereinstimmung der Reparatur erneut überprüfen.

Elektrische Kabel und Ausrüstungen müssen vor jeglichem Risiko einer mechanischen Beschädigung (Steinschlag, mechanisches Versagen, ...) sowie vor jeglichem Risiko eines Brandes oder elektrischen Schlages geschützt werden.

Jeder Teil der elektrischen Ausrüstung, einschließlich der Kabel und Leitungen, muss einen angemessenen Isolationswiderstand zwischen stromführenden Teilen und dem Chassis aufweisen.

### **02.06 STROMANZEIGE(N)**

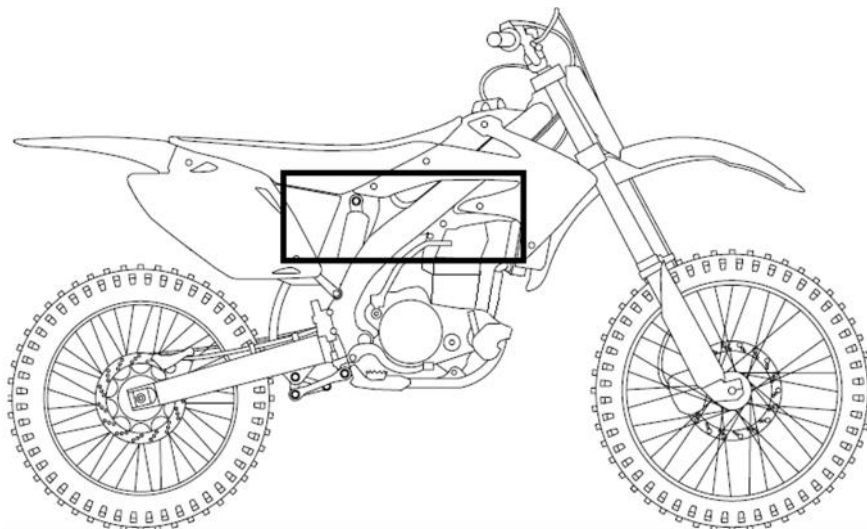
Es müssen mindestens drei deutlich sichtbare Anzeigen vorhanden sein:



EINE Leuchte oder eine Anzeige auf der Instruktionstafel/dem Armaturenbrett (im gekennzeichneten Bereich, siehe nachstehende Abbildung).



ZWEI Leuchten (z. B. LED-Repeater) müssen aus einer Entfernung von 10 Metern auf beiden Seiten des Motorrads sichtbar sein (in dem gekennzeichneten Bereich, siehe nachstehende Abbildung). Diese beiden Seitenleuchten müssen vor jeglichem Kontakt (Fahrer, Umgebung usw.) geschützt werden.



LED-Farbstrategie: Die Anzeigen warnen, wenn sich das Motorrad in folgendem Zustand befindet:

- SICHER: GRÜN (Strom EIN, Spannung > 60V DC und Fahrmodus ist AUS).
- SICHER IM FAHRMODUS EIN: anders als GRÜNE oder ROTE Dauerleuchten (Beispiele: GRÜNES BLINKEN oder GELBES ODER WEISSES DAUERLICHT). Anzeige auf dem Armaturenbrett: GO

### MotoE™ Motorrad Sicherheitseinrichtungen

Anzeigen des Armaturenbrettes, wenn das Motorrad **aktiv\*** ist



Kontrollleuchte AN zeigt an, dass das Motorrad und der Gasgriff aktiv sind.

rot blinkende Leuchten werden automatisch aktiviert, wenn das Motorrad aktiv ist und die Geschwindigkeit weniger als 3 km/h beträgt

**\*solange das GO-Symbol grün leuchtet, ist das Motorrad aktiv**

- NICHT SICHER: ROT oder KEIN LICHT (in einem gefährlichen Zustand (Isolationsfehler usw.))

Nur für die Klasse B: Die Anzeigen müssen eine Spannung im Stromkreis von mehr als 60 V Gleichstrom anzeigen - für Fahrbereitschaft oder Interventionen.

### 02.07 HAUPTSTROMKREISUNTERBRECHER- "NOTAUS"

Der Hauptstromkreisunterbrecher muss sich vom Trennschalter trennen und die Spannung des Hauptbusses unter 60 V ableiten. Dieses System wird als Hauptstromkreisunterbrecher oder "Not-Aus" bezeichnet.

Niederspannungsspeicher, die für Niederspannungsstromkreise vorgesehen sind, z. B. Hilfsstromkreise, müssen nicht durch den Hauptstromkreisunterbrecher (Not-Aus) getrennt werden, sofern sie vollständig von den Hauptstromspeichern getrennt sind.

Der Stromkreisunterbrecher des Fahrers muss für den Fahrer zugänglich sein, wenn er auf dem Motorrad sitzt. Der Stromkreisunterbrecher für den Fahrer muss vom Hauptstromkreisunterbrecher getrennt sein.

Im Falle einer Notabschaltung muss der Hauptstromkreisunterbrecher Plus und Minus der Batterie trennen, nicht das Motordrehmoment, die aktive Entladung ermöglichen und die Hilfsbatterie vom Hilfsstromkreis trennen.

## **02.08 SICHERUNGEN (ÜBERSTROMSCHUTZSCHALTER)**

Ein Überstromschutzschalter ist ein Gerät, das den elektrischen Strom, in das es installiert ist, automatisch unterbricht, wenn die Stärke dieses Stroms einen bestimmten Grenzwert über eine bestimmte Zeitspanne überschreitet.

Die Sicherungen dürfen auf keinen Fall den Hauptstromkreisunterbrecher (Not-Aus) ersetzen. Die Sicherungen müssen im Inneren des Akkupacks angebracht sein.

Die Sicherungen werden während des Ladevorgangs verwendet.

## **02.09 KONDENSATOREN**

Die Spannung an den zum Stromkreis gehörenden Kondensatoren sollte innerhalb von 5 Sekunden nach dem Öffnen des Hauptstromkreisunterbrechers oder dem Auslösen der Überstromschutzschalters des Akkumulators unter 60 Volt fallen. Es kann eine aktive Entladung verwendet werden.

Aus EMV-Gründen werden kapazitive Kopplungen zwischen dem Klasse-B-Potenzial und dem elektrischen Chassis verwendet. Der Hersteller muss dem Technischen Kommissar die EMV-Eigenzertifizierung (oder die Zertifizierung eines externen Labors) vorlegen.

Die durch die Entladung verursachte Energie für den Gleichstrom muss  $< 0,2$  J sein.

Für Wechselstrom-Körperströme, die durch kapazitive Kopplungen bei Berührung von Wechselstrom-Hochspannung verursacht werden, darf der Wechselstrom 5 mA nicht überschreiten.

## **02.10**

### **MOTORABSCHALTUNG(EN) (HÄNGT VON DER KATEGORIE AB, INSBESONDERE FÜR DAS SICHERUNGSBAND).**

Alle Motorräder müssen mit einem funktionsfähigen Trennschalter ausgestattet sein, der aktiviert wird, wenn der Fahrer das Motorrad verlässt. Dieses Trennsystem muss den Motor abstellen. Dieser Trennschalter (d. h. das Sicherungsband) muss vom Motorrad aus am Handgelenk des Fahrers befestigt werden.

Dieser Motor-Ausschalter muss mit einem Sicherungsband von ausreichender Länge (max. 1 m) und Stärke betätigt werden. Sobald der Fahrer vom Motorrad absteigt, muss das Sicherungsband vom Trennschalter und vom Motor gelöst werden. Das Sicherungsband muss fest mit dem Trennschalter verbunden sein, so dass es nicht versehentlich gelöst werden kann, sondern nur, wenn der Fahrer das Motorrad verlässt.

Der Trennschalter darf nicht mit Klebeband, Klebstoff, Kabel oder anderweitig fest montiert werden.

## **02.11 AKKUMULATOR/RESS (wiederaufladbares Energiespeichersystem)**

Der Typ, die Abmessungen und das Gewicht des/der Akkumulatoren dürfen zwischen dem offiziellen Training und dem Rennen nicht verändert werden.

Alle elektrischen Geräte an Bord des Fahrzeugs müssen von den offiziellen Akkumulatoren des Fahrzeugs mit Energie versorgt werden, es sei denn, es handelt sich um Geräte, die ursprünglich von Trockenbatterien, kleinen Akkumulatoren oder eigenen Solarzellen angetrieben wurden

Für den Unterstützungsbetrieb muss die Batterie durch mindestens zwei unabhängige Systeme (Relais, ...) und Trennvorrichtung vom Stromkreis isoliert werden können.

Im Falle eines Relaisausfalls trennt der Elektrotechniker mit entsprechender PSA die Batterie. Das Batteriesystem muss Überspannung vermeiden.

Ein Falltest ist erforderlich (1 m Höhe, dann Laden/Entladen bei 1 C). Der Hersteller muss den Falltest (mit 6 verschiedenen Aufprallpunkten) durchführen und dem Technischen Kommissar das Formular zur Selbstzertifizierung dieses Tests vorlegen.

Ein Spritzwassertest (oder bei Regen) ist erforderlich, dann ein Entlade-/Ladezyklus.

Das Batteriegehäuse muss verhindern, dass sich im Inneren des Gehäuses eine Konzentration von zündfähigem Gas/Luft, Staub/Luft oder Wasserstoff bildet. Der Wasserstoffausstoß darf nicht übermäßig sein.

Das BMS (Batterie Management System) muss vor Überspannung, Unterspannung, Überstrom, Über- und Untertemperatur schützen und ein thermisches Durchgehen bei Überladung oder Batterieausfall verhindern.

Das BMS ist ein Sicherheitssystem, das interne Fehler erkennt und dann die Leistungsreduzierung (Laden oder Entladen) bis zur Abschaltung auslösen kann.

**WICHTIG:** Als Bedingung für die Teilnahme muss zusammen mit der Nennung zum Rennen für die Maschine ein Sicherheitsdatenblatt vorgelegt werden, das alle relevanten Details über die Chemie des Akkumulators, die Gefahren für Mensch und Umwelt, die Handhabung und die spezifischen Brandrisiken sowie Vorsichtsmaßnahmen enthält.

## **02.12 AUFLADEN DES AKKUMULATORS**

Die Energieversorgung wird im Fahrerlager zu den Zeiten und an den Orten bereitgestellt, wie vom Veranstalter des Rennens festgelegt.

Das Aufladen erfolgt geschützt vor Sonne und Regen in einem belüfteten Bereich.

Das Aufladen darf nur mit der vom Rennveranstalter zur Verfügung gestellten Energieversorgung erfolgen.

Das Ladesystem muss von der Maschine getrennt sein und allen elektrischen Sicherheitsanforderungen entsprechen, einschließlich thermischer Überlastauslöser, Sicherungen und mit einem Fehlerstromschutzschalter ausgestattet sein.

Der Ladevorgang muss immer unter der Kontrolle des BMS erfolgen.

Das Antriebssystem ist während des Ladevorgangs ausgeschaltet oder das Ladekabel ist ohne Strom angeschlossen. Keine Bewegung des Motorrads während des Ladevorgangs (Fahrmodus AUS).

Keine Tätigkeit während des Ladevorgangs (kein mechanischer oder elektrischer Eingriff).

Das Ladegerät muss über die Erdung des Netzes mit der Masse des Motorrads verbunden sein. Das Antriebssystem des Motorrads muss vor Beginn des Ladevorgangs auf Erdungsfehler überprüft werden. Das Ladegerät muss über eine Sicherung zum Schutz des Ladekabels verfügen.

## **02.13 BEFESTIGUNG DES AKKUMULATORS**

Der Akkumulator muss sicher im Fahrzeug eingebaut und gegen Kurzschluss und Auslaufen geschützt sein. Der Akkumulator muss mit Metallklammern mit isolierender Beschichtung am Rahmen oder Fahrgestell befestigt werden (nur für Klasse B).

Die Befestigungsart muss so gestaltet sein, dass sich weder der Akkumulator noch die Befestigungsvorrichtung selbst oder ihre Verankerungspunkte - selbst bei einem Aufprall - lösen können. Der Standort des Akkumulators muss durch eine solide Trennwand vom Fahrer getrennt sein. Jedes Gehäuse des Akkumulators muss über ein eigenes Kühl- und/oder Entlüftungssystem verfügen. Bei modularen Batteriesystemen wird ein Hitzeschild zwischen den Modulen in Form einer 172 adiabatischen Abschirmung oder eines intumeszierenden Materials dringend empfohlen.

Beim Einbau des Akkumulators muss sichergestellt werden, dass im Falle eines Lecks oder einer Explosion einer Akkumulatorzelle der Inhalt vom Fahrer ferngehalten wird und die Sicht des Fahrers oder die sichere Handhabung der Maschine in keiner Weise beeinträchtigt wird.

Die Batterie muss so in das Motorrad eingebaut sein, dass sie sich nicht versehentlich oder unbeabsichtigt lösen kann. Die Batterie darf nicht herausgeschleudert werden, wenn das Motorrad kippt.

### 03

## AUSRÜSTUNG FÜR DAS PERSONAL BEIM BETRIEB DES ELEKTRISCHEN STROMKREIS DES MOTORRADES (Anwendung der Klasse B)

Ausrüstung, die in jeder Box verwendet werden muss (und mit der man vertraut sein muss) (vom Team zur Verfügung gestellt, es sei denn, es wurde je nach Meisterschaft/Veranstalter/Promoter anders vereinbart):

- Handschuhe: Klasse 0 CEI 60903-2002 oder CEI 60903-2003 (bis 1000 V) - Klasse 1 (über 1000 V.)
- Festes Schuhwerk mit isolierten Sohlen
- Schutzbrille (Helm oder Visier)
- CO<sub>2</sub>-Feuerlöscher für HV-Systeme (mind. 1 mit gültiger Zertifizierung) - optional
- F500-Feuerlöscher für Lithium-Ionen-Batterien (mindestens 1 mit gültiger Zertifizierung)
- Isoliermatte: CEI 61111 - Klasse 0 um jedes Motorrad herum
- Nothaken: CEI 61230

Für die Hauptgarage:

- Automatischer Defibrillator
- Erste-Hilfe-Kasten für Verletzungen





**HINWEIS:**

- Die Mannschaft muss ihre eigene PSA (Persönliche Schutzausrüstung) für ihr Personal zur Verfügung stellen (es sei denn, es wurde je nach Meisterschaft/Veranstalter/Promoter anders vereinbart).
- Der nationale Verband muss sicherstellen, dass seine Offiziellen ordnungsgemäß mit der gleichen PSA ausgestattet sind wie oben aufgeführt.
- 

## 04 TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNGEN

Als Bedingung für die Zulassung müssen alle an Bord des Motorrades vorhandenen Sicherheitselemente genau beschrieben und bei den technischen Überprüfungen vorgelegt werden.

Der Technische Kommissar prüft sowohl die Maschine als auch den Fahrer auf Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften sowie auf die Verwendung einer ordnungsgemäßen technischen Konstruktionsweise und auf das Vorhandensein einer angemessenen elektrischen Isolierung und eines Wetterschutzes. Das Motorradmodell muss den EMV-Vorschriften ECE-R10 entsprechen (empfohlen). Beschädigte Maschinen müssen nach dem Rennen oder dem Training zur Überprüfung der Technischen Kontrolle vorgeführt werden. In solchen Fällen ist der Bewerber dafür verantwortlich, dass sowohl seine Maschine als auch seine Kleidung vor der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung erneut überprüft und genehmigt werden. Wenn Aufkleber/Markierungen verwendet werden, muss ein neuer Aufkleber/eine neue Markierung angebracht werden.

Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, sicherzustellen, dass die im Wettbewerb verwendete Maschine elektrisch, mechanisch und strukturell in einem sicheren Zustand ist.

Im Falle von Streitigkeiten ist die Entscheidung des Technischen Kommissars endgültig.

### 04.01 ÜBEREINSTIMMUNG

Jeder Bewerber ist verpflichtet, gegenüber den Technischen Kommissaren der Veranstaltung nachzuweisen, dass sein Fahrzeug jederzeit mit den vorliegenden Bestimmungen und den für die Veranstaltung geltenden Bestimmungen in vollem Umfang übereinstimmt.

### 04.02 ÜBERPRÜFUNGEN

Die technischen Überprüfungen vor dem offiziellen Training und vor dem Rennen sollten mindestens eine Stunde dauern, nach dem Rennen mindestens 30 Minuten.

Die technischen Überprüfungen müssen in Übereinstimmung mit dem Verfahren und den Zeiten durchgeführt werden, wie in den CEB-Bestimmungen und in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

Nachfolgend ein Beispiel für die mindestens durchzuführenden Überprüfungen:

<b>URSPRÜNGLICHE TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNGEN</b>	<b>CHECK</b>	<b>MARKIERUNG</b>
<b>MOTORRAD</b>		
Marke + Modell	X	
Rahmen	X	X
Trennschalter (Sicherungsband)	X	
Selbstschließendes Gasgriff	X	
Bremsen (vorne und hinten)	X	
LED-Farbstrategie je nach Zustand des Motorrads	X	
Kennzeichnung der elektrischen Teile der Klasse B (gelbes Dreieck)	X	
Direkt zugängliche Klasse-B-Leitungen (orangefarben)	X	
Batterie Ausgangsspannung	X	
Gewicht + Ballast	X	
Befestigung der Batterie	X	X
Schutz für das Vorgelegewellen-Ritzel und das hintere Ritzel	X	
Lenkerenden + Schutz + Hebel	X	
Schutz für die vordere und hintere Bremsscheibe	X	
<b>ELEKTRISCHE SCHUTZAUSRÜSTUNG DER TEAMMITGLIEDER (Klasse</b>		
Elektrische Ausrüstung für eine Person (Akkreditierung)	X	
VAT (Spannungsabfallprüfer)	X	
Notfall-Haken: CEI 61230	X	
Isoliermatten: CEI 61111 - Klasse 0	X	
Schutzbrille (Helm oder Visier)	X	
Handschuhe: Klasse 0 CEI 60903-2002 oder CEI 60903-2003 (bis 1000 V) - Klasse 1 (über 1000 V.)	X	
Robuste Schuhe/Stiefel mit isolierten Sohlen	X	
CO <sub>2</sub> -Feuerlöscher für HV-Systeme	X	
F500-Feuerlöscher für Lithium-Ionen-Batterien	X	
Automatischer Defibrillator (für die Hauptgarage)	X	
Erste-Hilfe-Kasten für Verletzungen (für die Hauptgarage)	X	
<b>SCHUTZAUSRÜSTUNG FÜR DEN FAHRER</b>		
Fahrerhelm(e)	X	X
Brust- und/oder Rückenprotektor für den Fahrer	X	X
Schutzkleidung für den Fahrer (Stiefel, Handschuhe, Anzüge)	X	

- Das Motorrad muss einer allgemeinen Überprüfung in Übereinstimmung mit den Vorschriften der FIM unterzogen werden. Auf abgenommenen Motorrädern wird ein Aufkleber oder eine Farbe an der Vorderseite des Hauptrahmens angebracht.
- Die technischen Überprüfungen werden nur durchgeführt, wenn das Formular für die technische Überprüfung des Motorrads vom Fahrer oder seinem Mechaniker vorgelegt wird.
- Für die Technische Überprüfung nach dem Rennen muss sichergestellt werden, dass die während des Rennens eingesetzten und ausgewählten Maschinen direkt in den Closed Parc (Parc Fermé) gebracht werden.



### III. BESONDERE MOTORRAD-PRÄDIKATSBESTIMMUNGEN

#### 3. dmsj – Deutsche Jugend Motocross Meisterschaft 2024

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt die „**dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft 2024**“ aus:

##### **Art. 1 – Veranstaltungen**

Die Prädikatläufe der Klassen sind aus dem Motorradsport-Terminkalender bzw. den ergänzenden Termin-Veröffentlichungen der/s dmsj/DMSB ersichtlich. Bei Ausfall einer Veranstaltung behält sich der DMSB vor, eine Ersatzveranstaltung zu benennen.

##### **Art. 2 – Teilnehmer / Nennungen / Strafen**

Die **dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft 2024** wird in den Klassen 125 ccm, 85 ccm und 65 ccm ausgeschrieben. Die Ausschreibung kann national oder Europa-offen erfolgen. Die dmsj behält sich vor einen Pflichtkommissar zu benennen.

Berechtigt zur Teilnahme in Wertung der Klasse 125 ccm sind nur Jugendliche der Jahrgänge 2011 bis 2007, die im Besitz einer gültigen B/J-Lizenz des DMSB sind (Jahrgang 2006 sowie Fahrer mit C-Lizenz sind startberechtigt, werden jedoch nur in der Tageswertung berücksichtigt).

Berechtigt zur Teilnahme in Wertung der Klasse 85ccm sind nur Jugendliche der Jahrgänge 2014 bis 2008, die im Besitz einer gültigen B/J-Lizenz des DMSB sind.

Berechtigt zur Teilnahme in Wertung der Klasse 65ccm sind nur Jugendliche der Jahrgänge 2016 bis 2012, die im Besitz einer gültigen B/J-Lizenz des DMSB sind.

Alle Starter mit B/J-Lizenz des DMSB werden für die dmsj – Deutsche Jugend-Motocross Meisterschaft gewertet. Eine separate Einschreibung in die Meisterschaft ist nicht erforderlich.

Die Veranstalter sind verpflichtet, vorrangig alle form- und fristgerecht eingegangenen Nennungen von eingeschriebenen DMSB-Lizenznehmern zu bestätigen, soweit das Nennungsergebnis die gemäß Streckenabnahmeprotokoll zugelassene Starterzahl nicht um mehr als 100% überschreitet. Bei Ablehnung von Nennungen behält sich die dmsj ein Einspruchsrecht vor. Außerhalb der Prädikatwertung können C-Lizenznehmer des DMSB bzw., auch Lizenznehmer der gemäß dem Status der Klasse in Frage kommenden Mitgliedsföderationen der FIM oder FIM Europe teilnehmen, wenn keine fristgerechten Nennungen wertungsberechtigter Fahrer abgelehnt wurden. Neben der Lizenz ist von Lizenznehmern anderer Föderationen eine für die Veranstaltung gültige Startgenehmigung vorzulegen, diese kann ggf. auch auf der Lizenz aufgedruckt sein. Unabhängig hiervon ist die zulässige Zahl nicht in Wertung teilnehmender Fahrer bei Durchführung gemäß Pkt. 8.8 des DMSB-Motocross-Reglement auf max. 25% bzw. bei Durchführung gemäß Pkt. 8.9 dieser Bestimmungen auf max. 50% der für die Strecke zugelassenen Starterzahl begrenzt.

***Bei Verstößen gegen die vorliegenden Bestimmungen, das Technische Reglement, Sonderbestimmungen, bei Unsportlichkeit, insbesondere unsportlicher Fahrweise, kann je nach Schwere des Vergehens Ausschluss aus der Wertung der betreffenden Veranstaltung sowie mit einer Zeit oder Platzstrafe für den entsprechenden Lauf (alle Klassen) erfolgen. Darüber hinaus kann durch das Sportgericht ein Ausschluss aus der Jahreswertung veranlasst werden.***

##### **Art. 3 – Dauerstartnummern**

Dauerstartnummern für die Klassen werden von der dmsj vergeben. Infos dazu werden auf [www.dmsj.org](http://www.dmsj.org) veröffentlicht. Teilnehmer der Europameisterschaften dürfen mit den Farben der jeweiligen Startnummern-Hintergründe und Startnummern teilnehmen

#### **Art 4 – Technische Bestimmungen / Technische Abnahme**

Zugelassen sind in der Klasse 125 ccm Motorräder über 100 ccm bis 125ccm mit 2-Takt Motoren, die den Techn. Bestimmungen der FIM / des DMSB entsprechen müssen.

Zugelassen sind in der Klasse 85ccm Motorräder über 65 ccm bis 85ccm mit 2-Takt Motoren (Groß- od. Kleinrad), die den Techn. Bestimmungen der FIM /des DMSB entsprechen müssen.

Zugelassen sind in der Klasse 65ccm Motorräder über 50 ccm bis 65ccm mit 2-Takt Motoren, die den Techn. Bestimmungen der FIM / des DMSB entsprechen müssen.

Ein Start mit einem modifizierten 65ccm Motorrad in der 85ccm Klasse ist nicht erlaubt.

Die Fahrerausrüstung muss ergänzend der Vorschriften gemäß Pkt. 5 des DMSB-Motocross-Reglement Hose, Jersey, Stiefel, *Knie-, Schulter und Ellbogenprotektoren* enthalten sowie die technischen Bestimmungen des DMSB erfüllen. Im Übrigen gelten die Festlegungen gemäß Pkt. 4 des DMSB-Motocross-Reglement.

#### **Art. 5 – Training / Qualifikation / Startaufstellung**

Das Training muss gemäß Pkt. 7.1 des DMSB-Motocross-Reglement erfolgen. Vorgeschrieben ist sowohl ein freies Training als auch ein Zeittraining von jeweils 20 Minuten für die Klassen 125 ccm, 85ccm und 15 Minuten für die Klasse 65ccm. Zwischen dem freien Training und dem Zeittraining bzw. zwischen dem Zeittraining und dem 1. Wertungslauf muss eine Pause von mindestens 60 Minuten liegen. *In allen Freien- und Zeittrainingsabschnitten ergeben sich die maximal zulässigen Starterzahlen aus der Angabe in der Streckenlizenz.*

Qualifikation und Startaufstellung für die Wertungsläufe ergibt sich aus Pkt. 8.8 sowie 8.9 bzw. 8.10 des DMSB-Motocross-Reglement.

#### **Art. 6 – Durchführung**

Bei den Veranstaltungen sind in der Klasse 125ccm 2 Halbfinalläufe und 1 Wertungslauf über jeweils 20 Minuten plus 2 Runden gemäß Pkt. 8.9 des DMSB-Motocross-Reglement durchzuführen, wenn die Zahl der Teilnehmer die gemäß Streckenabnahmeprotokoll für das Rennen zugelassene maximale Starterzahl um mehr als 20% übersteigt.

Bei den Veranstaltungen sind in der Klasse 85ccm 2 Halbfinalläufe und 1 Wertungslauf über jeweils 20 Minuten plus 2 Runden gemäß Pkt. 8.9 des DMSB-Motocross-Reglement durchzuführen, wenn die Zahl der Teilnehmer die gemäß Streckenabnahmeprotokoll für das Rennen zugelassene maximale Starterzahl um mehr als 20% übersteigt.

Bei den Veranstaltungen sind in der Klasse 65ccm 2 Halbfinalläufe und 1 Wertungslauf über jeweils 12 Minuten plus 2 Runden gemäß Pkt. 8.9 des DMSB-Motocross-Reglement durchzuführen, wenn die Zahl der Teilnehmer die gemäß Streckenabnahmeprotokoll für das Rennen zugelassene maximale Starterzahl um mehr als 20% übersteigt.

Bei geringerer Teilnehmerzahl erfolgt die Durchführung in der 125ccm Klasse in 2 Wertungsläufen à 20 Minuten plus 2 Runden gemäß Pkt. 8 und 8.8 des DMSB-Motocross-Reglement.

Bei geringerer Teilnehmerzahl erfolgt die Durchführung in der 85ccm Klasse in 2 Wertungsläufen à 20 Minuten plus 2 Runden gemäß Pkt. 8 und 8.8 des DMSB-Motocross-Reglement.

Bei geringerer Teilnehmerzahl erfolgt die Durchführung in der 65ccm Klasse in 2 Wertungsläufen à 12 Minuten plus 2 Runden gemäß Pkt. 8 und 8.8 des DMSB-Motocross-Reglement.

Zwischen den beiden Läufen ist ein Abstand von mindestens 75 Minuten einzuhalten.

Vor Beginn jedes Wertungslaufes ist eine Besichtigungsrunde durchzuführen. Bei extremer Witterung kann auf Entscheidung des Rennleiters von der Besichtigungsrunde abgesehen werden.

Die Teilnahme an dieser Besichtigungsrunde ist Pflicht. Fahrer, die daran nicht teilnehmen, werden zum Start dieses Wertungslaufes nicht zugelassen

## Art. 7 – Punktgeld/ Ehrenpreise

*Alle Angaben zu Reisekostenvergütung, Punktegeldern, Nenngeldern und Siegerehrungen werden in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung zur Deutschen Motocross Meisterschaft (DMX) veröffentlicht.*

## Art. 8 – Wertung / Qualifikation / Prädikatswertung

Auf Grundlage der Tageswertung erhalten bei jeder Veranstaltung unter Berücksichtigung der Platzierung in den Wertungsläufen 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 Veranstaltung, deren Durchführung laut Austragungsbedingungen gemäß Pkt. 8.8 des DMSB-Motocross-Reglement vorgesehen war, aufgrund der tatsächlichen Starterzahl gemäß Pkt. 8.9 dieser Bestimmungen durchgeführt, so werden bei dieser Veranstaltung für den Wertungslauf die doppelte Anzahl der vorgenannten Punkte vergeben.

Bei Punktegleichheit in der Veranstaltungswertung entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf.

Muss bei einer Veranstaltung ein Lauf gekürzt oder vorzeitig abgebrochen werden, so wird der Lauf nur gewertet, wenn zum Zeitpunkt des Abbruches 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.

## Art. 9 – Titel

Der Endstand der **dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft 2024** ergibt sich aus Addition der errungenen Meisterschaftspunkte bei den Veranstaltungen. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt den Titel:

- „dmsj – Deutscher Jugend-Motocross-Meister Klasse 125ccm 2024“ bzw.
- „dmsj – Deutscher Jugend-Motocross-Meister Klasse 85ccm 2024“ bzw.
- „dmsj – Deutscher Jugend-Motocross-Meister Klasse 65ccm 2024“

In allen Prädikatklassen ergibt sich die weitere Platzierung aus der Höhe der insgesamt erreichten Meisterschaftspunkte. Bei Punktegleichheit in der Jahresendwertung entscheidet die Mehrheit der besseren Plätze. Wenn dann immer noch Gleichstand besteht, entscheiden die Wertungspunkte im letzten, vorletzten, drittletzten usw. Lauf.