

DAM Fahrriichtlinien 2018

Stand: 09.03.2018



Inhaltsverzeichnis

1	Mitgliedschaft.....	9
1.1	Jahresmitgliedschaft.....	9
1.1.1	Mitgliedschaft.....	9
1.1.2	Hauptabteilung.....	10
1.1.3	Jugendabteilung.....	10
1.1.4	Voraussetzung eines Amateursportlers.....	10
1.1.5	Auslandsmitgliedschaft.....	10
1.1.6	Startnummernvergabe.....	10
1.1.7	Klassenwechsel.....	10
1.2	Tagesmitgliedschaft.....	10
1.2.1	Tagesmitgliedschaft.....	10
1.2.2	Menge der Tagesmitgliedschaften.....	10
1.2.3	Punkte.....	10
1.2.4	Aufwandsunterstützung.....	11
1.2.5	Kosten.....	11
1.2.6	Anmeldevoraussetzung.....	11
1.2.7	Minderjährige Fahrer.....	11
1.3	Separate Tageslizenzklassen.....	11
1.3.1	Tageslizenzklassen.....	11
1.3.2	Hubraum.....	11
1.3.3	Fahrzeit.....	11
1.3.4	Altersbegrenzung.....	11
1.3.5	Tagesehrung.....	11
1.3.6	Teilnahmeberechtigung.....	12
2	Kenntnisse u. Beachtung d. Amateursportregeln.....	12
2.1	Sportgericht.....	12
2.2	Fairness.....	12
2.3	DAM und IMBA.....	12
2.4	Unfall Mitteilung.....	12
3	Klasseneinteilung.....	12
3.1	Hauptklassen.....	13
3.1.1	Klasseneinteilung Hauptabteilung.....	13
	Abstieg in National/Junioren.....	13
3.1.2	Fahrzeiten.....	14
3.1.3	Nummernschildfarben.....	14

3.1.4	Doppelstarts / Klassenwechsel.....	15
3.2	Jugendklassen	15
3.2.1	Klasseneinteilung Jugendabteilung	16
3.2.2	Rennregelung.....	17
3.2.3	Fahrzeiten	18
3.2.4	Nummernschildfarben.....	18
3.3	Internationale Klassen	19
3.3.1	Läufe Soloklassen	19
3.3.2	Abstieg in National.....	19
3.3.3	Aufstieg während der Saison	19
3.3.4	Abstieg in National/Junioren	19
3.4	Startnummer und Rückennummer.....	19
3.4.1	Startnummertafel	19
3.4.2	Nummerntafel Werbung.....	19
3.4.3	Rückennummer.....	20
3.5	Einteilung der Startaufstellung.....	20
3.5.1	Läufe	20
3.5.2	Ausscheidungsläufe	20
3.5.3	Startaufstellung	20
3.5.4	Gruppen	20
3.5.5	Anzahl der Starter.....	20
4	Elektromotorräder	20
4.1.1	Motorräder	20
4.1.2	Zustand des Fahrzeugs.....	20
4.1.3	Motoren	20
4.2	Technische Details	21
4.2.1	Spannung.....	21
4.2.2	Steuergeräte.....	21
4.2.3	Output.....	21
4.2.4	Motorkühlungen	21
4.2.5	Nicht zugelassen.....	21
4.2.6	Kategorie MX1.....	21
5	Teilnahme an internationalen Veranstaltungen	21
5.1.1	Teilnahme	21
5.1.2	Fehlen bei IMBA-Veranstaltungen	21
5.1.3	Gastfahrer	22

5.1.4	IMBA-Teilnehmer	22
5.1.5	Jugendklassen in der IMBA	22
6	Fahreranmeldung/Fahrzeugabnahme/Schutzkleidung/ Lautstärkemessung.....	22
6.1.1	Fahreranmeldung	22
6.1.2	Minderjährige Fahrer	22
6.1.3	Vollmachten	23
6.1.4	Beifahrer.....	23
6.1.5	Bei der Anmeldung sind vorzulegen	23
6.1.6	Fahrerkarte	23
6.1.7	Zeiten für Fahreranmeldung und Fahrzeugabnahme	23
6.1.8	Nicht Beachten der Anmelde- /Abnahmezeiten.....	23
6.1.9	Abmeldung.....	23
6.2	Fahrzeugabnahme	23
6.2.1	Abnahme.....	23
6.2.2	Zustand des Fahrzeug.....	23
6.2.3	Abnahmekommission.....	23
6.2.4	DAMCV-Chip	24
6.2.5	Nicht abgenommene Fahrzeuge.....	24
6.2.6	Notschalter.....	24
6.2.7	Kraftstoff.....	24
6.2.8	Defekte Abgasanlage.....	24
6.3	Schutzkleidung.....	24
6.3.1	Schutzkleidung.....	24
6.3.2	Weitere Schutzkleidung.....	24
6.3.3	Zusätzliche Schutzkleidung Jugendabteilung	24
6.3.4	Sturzhelm	24
6.4	Lautstärkemessungen.....	24
6.4.1	Lautstärkemessung	24
6.4.2	Zündkabel	25
6.4.3	Motorräder ohne Leerlaufgetriebe.....	25
6.4.4	Schalldämpfer	25
6.4.5	Messung.....	25
6.4.6	Drehzahl	25
6.4.7	Bei mehr als einem Zylinder.....	25
6.4.8	Mehrfache Vorführung	25
6.4.9	Gültiges Geräuschlimit.....	25

6.4.10	Umgebungsgeräusch bei Kontrolle.....	25
6.4.11	Messgeräte	26
6.4.12	Toleranzen	26
6.4.13	Geräuschkontrolle während und nach einer Veranstaltung	26
6.4.14	Richtlinien für die Benutzung von Geräuschemessgeräten	26
7	Training.....	27
7.1.1	Nicht Anmeldung, nicht Abnahme.....	27
7.1.2	Trainingsbeginn.....	27
7.1.3	Abnahme vor dem Training	27
7.1.4	Pflicht- und Zeittraining	27
7.1.5	Transponderpflicht beim Training.....	27
7.1.6	Nachtraining.....	27
7.1.7	Motorräder	27
7.1.8	Doppelstarter	27
7.1.9	Probefahren auf dem Veranstaltungsgelände.....	27
8	Gefährdung oder Behinderung	28
8.1.1	Gefährdung oder Behinderung	28
9	Verlassen der Rennstrecke während des Rennens.....	28
9.1.1	Verlassen der Rennstrecke während des Rennens.....	28
10	Flaggenbedeutung.....	28
10.1.1	Weiß-rot kariert:	28
10.1.2	Schwarz-weiß kariert:.....	28
10.1.3	Grüne Flagge:	28
10.1.4	Gelbe Flagge	28
10.1.5	Blaue Flagge	29
10.1.6	Gelb mit schwarzer 1.....	29
10.1.7	Rote Flagge	29
10.1.8	Weißer Flagge	29
10.1.9	Schwarze Flagge	29
11	Start/Startmaschine/Startplätze.....	29
11.1.1	Startphase.....	29
11.1.2	Startvarianten	29
11.1.3	Einfahrt zur Startanlage bzw. Einführungsrunde	29
11.1.4	Startfreigabe	30
11.1.5	Defekte Motorräder.....	30
11.1.6	Max. Startverzögerung.....	30

11.1.7	Fehlstart	30
11.1.8	Startwiederholung.....	30
11.2	Startmaschine	30
11.2.1	Mindestbreite	30
11.2.2	Zugelassene Startmaschinen	30
11.3	Startplätze.....	31
11.3.1	Reihenfolge der Startaufstellung.....	31
11.3.2	Eingang zum Vorstart.....	31
11.3.3	Raum hinter Startmaschine.....	31
12	Maschinenwechsel	31
12.1	Maschinendefekt.....	31
12.1.1	Defekt	31
12.1.2	Maschinenwechsel während des Laufes	31
12.1.3	Ersatzmaschine.....	31
12.1.4	Gebrauch der Ersatzmaschine	32
13	Tageswertung/Meisterschaftswertung/Tagesehrung/ Meisterschaftsehrung.....	32
13.1.1	Tageswertung.....	32
13.2	Meisterschaftswertung	32
13.2.1	Berechtigt zur Meisterschaftswertung	32
13.2.2	Meisterschaftswertung für Beifahrer	33
13.2.3	Meisterschaftswertung DAM Master	33
13.3	Tagesehrung/Siegerehrung	33
13.3.1	Siegerehrung	33
13.3.2	Siegerkranz, Sachpreise.....	33
13.4	Meisterschaftsehrung.....	33
13.4.1	Meisterschaftsehrung.....	33
14	Übertretung der Fahrerrichtlinien	33
14.1.1	Übertretung.....	33
14.1.2	Hausrecht.....	34
15	Proteste	34
15.1.1	Fahrerprotest	34
15.1.2	Offiziellen Protest.....	34
15.1.3	Einreichen des Protestes.....	34
15.1.4	Wer kann einen Protest einreichen.....	34
15.1.5	Protestzeit	34
15.1.6	Protest gegen Rennstrecke.....	34

15.1.7	Proteste gegen Rundenzählliste/Transponderzählliste	34
15.1.8	Zeugen	34
15.1.9	Protestunterlagen	34
15.1.10	Einspruch	35
15.1.11	Gebühren	35
15.1.12	Lautstarke Proteste	35
15.1.13	Protest wegen Hubraum.....	35
15.1.14	Widerspruch gegen Protest wegen Hubraum	35
15.1.15	Ort der Überprüfung	35
15.1.16	Gebühren nach Überprüfung innerhalb der zulässigen Grenze.....	35
15.1.17	Gebühren nach Überprüfung oberhalb der zulässigen Grenze.....	35
15.1.18	Entschädigung bei Überprüfung innerhalb der zul. Grenze	35
15.1.19	Prüfkosten bei Überprüfung innerhalb der zulässigen Grenze.....	35
15.1.20	Sportgerichtsverhandlung.....	36
	Das Sportgericht welches durch den Sportleiter einberufen wird, hat zeitnah eine entsprechende Verhandlung zu führen. Den betroffenen Personen ist das Protokoll dieser Verhandlung entsprechend auszuhändigen.....	36
16	Strafen.....	36
16.1.1	Art der Strafen.....	36
17	Sportleitung.....	36
17.1.1	Zusammensetzung der Sport- und Rennleitung bei DAM-Veranstaltungen	36
17.2	Sportleiter.....	36
17.2.1	Aufgaben des Sportleiters	36
17.3	Sportkommissare.....	37
17.3.1	Aufgaben der Sportkommissare.....	37
17.4	Rennleiter.....	37
17.4.1	Aufgaben des Rennleiters	37
17.5	Zeitnahme	38
17.5.1	Aufgaben der Zeitnahme	38
17.6	Fahrerobmann.....	39
17.6.1	Aufgaben des Fahrerobmannes.....	39
17.7	Streckenposten	39
17.7.1	Aufgaben der Streckenposten	39
17.8	Safetyfahrer	40
17.8.1	Aufgaben des Safetyfahrers.....	40
18	Sportgericht	40

18.1.1	Funktion des Sportgerichts.....	40
18.1.2	Entscheidung.....	40
18.1.3	Zusammensetzung.....	40
19	Verantwortlichkeit und Haftungsausschluss der Teilnehmer.....	40
19.1.1	Haftungsausschluss.....	40
19.1.2	Entbindung von der Schweigepflicht.....	41
19.1.3	Haftung.....	42
20	Verhalten der Fahrer.....	42
20.1.1	Fahren auf dem Veranstaltungsgelände.....	42
20.1.2	Fahrzeuge außer Motocross Motorräder.....	42
20.1.3	Ausscheiden während des Rennens.....	42
20.1.4	Missachtung der gelben Flagge.....	42
20.1.5	Alkohol und andere stimulierende Mittel.....	42
20.1.6	Vorteil durch Verlassen der Strecke.....	42
20.1.7	Innenraum und Sicherheitszone.....	42
20.1.8	Verhalten von Anhängern (Fans).....	43
21	Zusatzbestimmungen.....	43
21.1.1	Fremde Hilfe.....	43
21.1.2	Erlaubte Hilfe.....	43
21.1.3	Ziellinie.....	43
21.1.4	Witterungsverhältnisse.....	43
21.1.5	Abfälle.....	43
21.1.6	Erdreich.....	43
21.1.7	Reinigen durch Druckreiniger.....	44
21.1.8	Reinigen an öffentlichen Gewässern und Bachläufen.....	44
21.1.9	Stromerzeuger.....	44
21.1.10	Absperrungen im Fahrerlager.....	44
21.1.11	Parken.....	44
21.1.12	IMBA-Trikots bzw. Verbands- Trikots.....	44

Fahrerichtlinien 2018 Moto-Cross

Die Fahrerichtlinien haben Gültigkeit bis zur Neufassung!

Fahrerichtlinien:

Die MCVE ist für die Erstellung und Erneuerung der Fahrerichtlinien zuständig. Die Überwachung erfolgt durch den DAMCV. Überwachung sowie die Einhaltung der Fahrerichtlinien im Deutschen Amateur Motorsport ist dem DAMCV bzw. der MCVE tätig, die vom DAMCV mit der Durchführung der Rennläufe laut der jeweils gültigen Richtlinien beauftragt ist.

Die Teilnahme an den Veranstaltungen, welche unter Führung der DAM durch deren Mitgliedsvereine durchgeführt werden, setzt voraus, dass die Teilnehmer nachfolgende Bedingungen erfüllen.

1 Mitgliedschaft

Jeder Fahrer und Beifahrer verpflichtet sich mit seiner Unterschrift auf dem Mitgliedsantrag, oder mit dem Online Antrag auf der Website des DAMCV, die nachfolgenden Fahrerichtlinien anzuerkennen und zu befolgen.

1.1 Jahresmitgliedschaft

1.1.1 Mitgliedschaft

Ein Fahrer kann nur eine MCVE Mitgliedschaft über einen der angeschlossenen Vereine erwerben. Die MCVE entscheidet über die Aufnahme. Eine ausgestellte MCVE Mitgliedschaft gilt vom 01.01. bis 31.12. eines Jahres. Das ist unabhängig davon, ob die Lizenz als Karte vorliegt. Bevor ein Fahrer an den Start geht, muss die Mitgliedschaft bei der MCVE-Geschäftsleitung bezahlt sein (Gutschrift auf Konto, Bar oder Scheck). Eine Vorlage der Überweisungsquittung ist nur gültig, wenn sie von der Bank als „Bezahlt“ abgestempelt wurde. Die Geschäftsführung schickt zum ersten Rennen der kooperierenden Verbände eine entsprechende Liste mit den gelösten Lizenzen an diese Verbände.

Eine Rückgabe der Lizenz ist jederzeit möglich, der gezahlte Mitgliedsbeitrag kann nicht zurückerstattet werden. Mit Ausnahme dessen, dass zum Zeitpunkt der Rückgabe schon ein Rennen unter Verwendung einer Abfahrtsbescheinigung, ein Rennen bei einem kooperierenden Verband oder einem Rennen beim DAMCV teilgenommen wurde.

Dem Antrag ist ein aktuelles Passbild beizufügen. Ärztliche Atteste, sowie eine Kopie des Personal-, oder Kinderausweises können verlangt werden. Für die Klassen 50 ccm Mini bis 85 ccm ist dem Antrag eine Ausweiskopie (Kinderausweis) oder eine Kopie der Geburtsurkunde (bei Erstantrag) in jedem Fall beizufügen.

Der Antrag ~~wird~~ kann online auf der Homepage des DAMCV ausgefüllt werden. Es werden am ersten Renntag der Saison keine Lizenzen ausgestellt.

1.1.2 Hauptabteilung

Mitglied in der Hauptabteilung können alle Fahrer ab Jahrgang 2004 werden. Bis zur Volljährigkeit ist die Zustimmung der Eltern oder des gesetzlichen Vertreters auf dem Mitgliedsantrag schriftlich oder im Onlineverfahren zu bestätigen.

1.1.3 Jugendabteilung

Mitglied in der Jugendabteilung können alle Fahrer ab Jahrgang 2013 werden. Bis zur Volljährigkeit ist die Zustimmung der Eltern oder des gesetzlichen Vertreters auf dem Mitgliedsantrag schriftlich zu bestätigen.

Entsprechend der Jahrgänge aus den einzelnen Klassen der Jugendabteilung.

1.1.4 Voraussetzung eines Amateursportlers

Alle Fahrer müssen die Voraussetzung eines Amateursportlers erfüllen, d. h. der Antragsteller darf nicht seinen Lebensunterhalt hauptsächlich durch das Ausüben des Moto-Cross Sports bestreiten.

1.1.5 Auslandsmitgliedschaft

Sollten Fahrer aus IMBA angeschlossenen Ländern eine DAM-Mitgliedschaft erwerben wollen, benötigen sie von ihrem Landesverband eine Freistellung.

1.1.6 Startnummernvergabe

Seit 2007 erfolgt die Startnummernvergabe nach Eingangstempel auf dem Mitgliedsantrag. Wer seinen Mitgliedsantrag bis zum ~~31.01~~ 31.03. des Jahres bei der jeweiligen Geschäftsstelle eingereicht hat und die Klasse nicht wechselt, kann seine Startnummer vom Vorjahr behalten. Wer später einreicht, muss damit rechnen, dass seine Startnummer anderweitig an neue Mitglieder vergeben wurde.

1.1.7 Klassenwechsel

Bei einem Klassenwechsel besteht kein Anrecht auf Erhalt der Startnummer.

1.2 Tagesmitgliedschaft

1.2.1 Tagesmitgliedschaft

Tagesmitgliedschaften können in allen Klassen vergeben werden. Tagesmitglieder, die in der Tageswertung unter den ersten 3 (drei) enden, können ab dem nächsten Rennen nur eine Tagesmitgliedschaft für die nächst höheren Klassen erwerben.

Die Sport- und Rennleitung kann aufgrund der Startzahlen entscheiden, ob in einer Klasse Tageslizenzen zugelassen werden.

1.2.2 Menge der Tagesmitgliedschaften

Es werden jedoch nur so viele Tagesmitgliedschaften vergeben, dass es nicht zu Ausscheidungsläufen kommt. Die Entscheidung darüber wird durch die Sport- und Rennleitung gefällt.

1.2.3 Punkte

Tagesmitglieder erhalten keine Meisterschaftspunkte.

1.2.4 Aufwandsunterstützung

Aufwandsunterstützung für Tagesmitglieder wird nicht gezahlt.

1.2.5 Kosten

Die Kosten für eine MCVE Tagesmitgliedschaft betragen:

Solo Hauptabteilung:	€ 40,00
Solo Jugendabteilung:	€ 35,00
SWG Fahrer:	€ 40,00
SWG Beifahrer:	€ 30,00

1.2.6 Anmeldevoraussetzung

Tagesmitglieder müssen sich wie folgt anmelden:

Geeignete Ausweispapiere sind Personal-, Kinderausweis oder Geburtsurkunde und die Versicherung (Eintrittskarte) -> Keine Fahrerkarte! Die Eintrittskarte ist bei der Anmeldung vorzulegen

1.2.7 Minderjährige Fahrer

Fahrer welche nicht volljährig sind, müssen vom Erziehungsberechtigten angemeldet werden, bzw. eine Vollmacht (Vordruck im Internet unter: www.damcv.de) vorlegen, die einen Vertreter, der volljährig ist bevollmächtigt für den Fahrer zu unterschreiben.

1.3 Separate Tageslizenzklassen

1.3.1 Tageslizenzklassen

Auf Antrag des Veranstalters wird am Rennsamstag oder -sonntag eine separate Tagesklasse ausgewiesen.

Ein Veranstalter hat aber kein Anrecht auf eine Tageslizenzklasse. Die Meisterschaftsklassen gehen vor. Eine Änderung des Tagesprogramms kann nur in Abstimmung mit der Sport- und Rennleitung erfolgen. Änderungen im Programm müssen mind. 4 Wochen vor der Veranstaltung vereinbart und veröffentlicht werden.

1.3.2 Hubraum

Hubraum von 125-500 ccm Zweitakt und 175-750 ccm Viertakt

1.3.3 Fahrzeit

Training: Kombiniertes Pflicht- und Zeittraining.

Rennläufe: Die Fahrzeit beträgt 2 x 15 Minuten + 1 Runde

1.3.4 Altersbegrenzung

Jahrgang 2004 und älter.

1.3.5 Tagesehrung

Die ersten drei erhalten jeweils einen Pokal.

1.3.6 Teilnahmeberechtigung

Ist eine Tagesklasse ausgeschrieben, können MCVE Jahresmitglieder, die an diesem Renntag (egal welcher Klasse sie angehören) kein Rennen haben, an den Start gehen. MCVE Jahresmitglieder, die in dieser Klasse zusätzlich starten wollen, müssen auch eine Tagesmitgliedschaft lösen, jedoch zum halben Preis.

2 Kenntnisse u. Beachtung d. Amateursportregeln

2.1 Sportgericht

Bei Entscheidungen des Sportgerichts (Strafen, Disqualifikationen usw.) auf alle Schiedsgerichte oder ordentliche Gerichte, die nicht in diesen Fahrerrichtlinien vorgesehen sind, zu verzichten.

2.2 Fairness

Die sportliche Fairness als oberstes Gebot anzuerkennen. Niemanden absichtlich zu schädigen oder zu behindern.

2.3 DAM und IMBA

Das Ansehen der DAM sowie der IMBA zu fördern und würdig zu vertreten.

2.4 Unfall Mitteilung

Nach einer ärztlichen Versorgung des diensthabenden Arztes am jeweiligen Renntag muss die Unfall-Mitteilung der MCVE ausgehändigt werden.

3 Klasseneinteilung

Es gibt Haupt- und Jugendklassen.

In der Hauptklasse starten:

- **Junioren MX1**
- **Junioren MX2**
- **National MX1**
- **National MX2**
- **International MX1**
- **International MX2**
- **Seitenwagen**

In der Jugendklasse starten:

- **Mini 50 ccm**
- **50 - 65 ccm**
- **85 ccm**
- **MX2 Jugend**
- **Damen**

- **Senioren**
- **Veteranen**
- **Twin-Shock**
- **Youngtimer**

3.1 Hauptklassen

Der Erwerb einer Internationalen Mitgliedschaft setzt voraus, dass der Fahrer die ausreichende Punktzahl in den nationalen Klassen erreicht hat.

Die Sportleitung entscheidet über die Notwendigkeit der Übernahme in die nächst höheren Klassen.

Sollten Fahrer aus anderen Verbänden der DAM beitreten, entscheidet die Sportleitung in welcher Klasse sie fahren.

3.1.1 Klasseneinteilung Hauptabteilung

Alle Hauptklassen ab Jahrgang 2004 und älter

- | | |
|---------------------|--|
| - Junioren MX2 | Hubraum 100-144 ccm 2-Takt; 175-250 ccm 4-Takt |
| - Junioren MX1 | Hubraum 145-500 ccm 2-Takt; 251-750 ccm 4-Takt |
| - National MX2 | Hubraum 100-144 ccm 2-Takt; 175-250 ccm 4-Takt |
| - National MX1 | Hubraum 145-500 ccm 2-Takt; 251-750 ccm 4-Takt |
| - International MX2 | Hubraum 100-144 ccm 2-Takt; 175-250 ccm 4-Takt |
| - International MX1 | Hubraum 145-500 ccm 2-Takt; 251-750 ccm 4-Takt |
| - Seitenwagen | Hubraum bis 1000 ccm, erst ab Jahrgang 2002 |

Es wird keine Meisterschaft ausgefahren in den Klassen Junioren MX2 und Junioren MX1. Erfährt sich ein Starter dieser vorgenannten Klassen während der laufenden Saison mehr als 185 Punkte, so muss er umgehend in die nächst höhere Klasse wechseln. Nach 3 Rennen steigen die ersten 3-5 Fahrer in die Klasse National auf, egal welche Punktzahl sie erreicht haben. Die letztendliche Entscheidung liegt bei der Sport- und Rennleitung.

Am Ende der Saison wird nach Bedarf aufgestiegen.

Andere Entscheidungen trifft die Sportleitung.

Abstieg in National/Junioren

Der Letztplatzierte der Meisterschaft steigt am Jahresende in die Klasse National ab. Der Vorletzte und der Drittletzte platzierte Fahrer kann auf Antrag in die Klasse Junioren absteigen.

In den Klassen National MX2 und MX1 wird ein nationaler Meister ausgefahren.

Am Ende der Saison steigen die ersten fünf Fahrer der Punktwertung in die internationale Klasse auf. Ab dem vollendeten 35. Lebensjahr muss nicht aufgestiegen werden.

Bei Bedarf kann die Sportleitung die Anzahl der Aufsteiger ändern.

Fahrer der nationalen Klasse können während der laufenden Saison auf Antrag, in die internationale Klasse aufsteigen, ohne dass sie ihre Punkte für die nationale Meisterschaft verlieren.

Fahrer die fünfmal unter den ersten 5 (Gesamtwertung) platziert waren, können auf Antrag in die internationale Klasse aufsteigen (excl. der Tagesmitgliedschaften).

Es muss der volle Preis für die betreffende Mitgliedschaft bezahlt werden. Bei Wechsel von Hauptabteilung zur Jugendabteilung gibt es keine Rückzahlung.

- Die Klassen Junioren MX2 und Junioren MX1 fahren getrennt.
- Die Klassen National MX2 und National MX1 fahren getrennt.
- Die Klassen können je nach Bedarf zusammengelegt werden

Die Klassen MX2 und MX1 International starten zusammen in der DAM Masters Klasse. Die Läufe werden aber zusätzlich nach Hubraum getrennt gewertet, um einen MX1 und MX2 Meister auszufahren. Pro Veranstaltung werden 3 Wertungsläufe gefahren, bei IMBA Läufen im eigenen Land nur 2 Wertungsläufe, jedoch mit jeweils 20 min + 1 Runde.

In der SWG Klasse werden 2 Wertungsläufe pro Veranstaltung gefahren.

Wird in der Solo Interklasse die vorher festgelegte maximale Zahl der Fahrer überschritten dann entscheidet über die Teilnahme an den Wertungsläufen, das Zeittraining.

Rennregelung:

In den Klassen International MX2 und International MX1 wird eine DAM-Masters-Meisterschaft auszufahren. Alle DAMCV Rennen zählen zur DAM-Masters-Meisterschaft sofern in keiner der beiden Klassen ein IMBA Lauf stattfindet.

3.1.2 Fahrzeiten

Klasse Junioren :	12 Minuten	+ 1 Runde
Klasse National :	15 Minuten	+ 1 Runde
Klasse International MX2:	18 Minuten	+ 1 Runde
Klasse International MX1:	18 Minuten	+ 1 Runde
Klasse Seitenwagen:	18 Minuten	+ 1 Runde

3.1.3 Nummernschildfarben

Klasse Junioren	Schild: blau	Nummer: weiß
Klasse National MX2	Schild: weiß	Nummer: schwarz
Klasse National MX1	Schild: rot	Nummer: weiß
Klasse International MX2	Schild: schwarz	Nummer: weiß
Klasse International MX1	Schild: gelb	Nummer: schwarz
Klasse Seitenwagen	Schild: gelb	Nummer: schwarz

3.1.4 Doppelstarts / Klassenwechsel

Nimmt ein Fahrer an einem IMBA-Lauf oder Nationen-Cup lauf teil, darf er an diesem Tag in keiner anderen Klasse starten.

Ein Fahrer kann einmal die Klasse wechseln.

Sollte er beabsichtigen die Klasse nochmals zu wechseln, muss er eine Doppelmitgliedschaft eingehen.

Ein Wechsel von Hauptabteilung zur Jugendabteilung oder umgekehrt ist ebenfalls einmal möglich.

Findet ein IMBA Lauf im eigenen Land statt, kann nach Entscheidung des Sportleiters ein Meisterschaftslauf stattfinden.

3.2 Jugendklassen

Im Jugendbereich sollen Kinder und Jugendliche im sportlichen Wettkampf erlernen, mit Moto-Cross Motorrädern umzugehen.

Die Einteilung der Jugendklassen erfolgt nach Jahrgängen.

In allen Klassen der Jugendabteilung dürfen Tagesmitglieder (Kosten Tagesmitgliedschaft Jugendabteilung = 35,00 €) teilnehmen.

Zur Jugendmeisterschaft können nur Jahresmitglieder gewertet werden. Eine nachträgliche Wertung ist nicht möglich.

Es kann bei Doppelmitgliedschaft in der Jugendabteilung eine zweite Startnummer vergeben werden.

Eine Meisterschaftswertung erfolgt jedoch nur in der kleineren Klasse.

In den Jugendklassen 50ccm Mini, 50 - 65 ccm, 85ccm sind Doppelstarts an einem Renntag nicht erlaubt.

Fahrer der Klasse MX2 Jugend (Jahrgang 2000 - 2004) können eine Doppelmitgliedschaft in den Klassen Junioren MX2, National MX2 oder International MX2 lösen.

Fahrer der Klassen 85ccm, MX2 Jugend, Damen, Senioren und Veteranen können Doppelmitgliedschaften MCVE Haupt- und Jugendabteilung lösen, sofern sie Jahrgang 2004 oder älter sind und ein Motorrad mit dem klassenentsprechenden Hubraum besitzen.

Sie können an einem Renntag beide Klassen fahren.

Mit der Jugend-, Damen-, Senioren- und Veteranenmitgliedschaft kann nur an den besonderen Jugendrennen teilgenommen werden. Es besteht mit dieser Mitgliedschaft kein Startrecht bei Rennen der DAM Hauptabteilung.

Die Jugendklassen 50ccm Mini und 50 – 65 ccm nehmen beim Rennen einen besonderen Status ein. Die Akteure in dieser Klasse sind dem Alter und der Körpergröße nach nicht immer in der Lage, die gesamte Moto-Cross-Strecke zu bewältigen. Für diese beiden Klassen kann dann eine gesonderte Strecke abgesteckt werden. Die Kinder sollen darauf spielerisch bei niedrigem Tempo elementare Kenntnisse im Moto-Cross erwerben.

Für Jugendveranstaltungen auf internationaler Basis (Jugend IMBA) z.B. internationale Jugendwochenenden können Abweichungen von diesen Richtlinien gemacht werden. Alle Abweichungen bzw. Änderungen ergeben sich aus dem IMBA Sport- und Jugendreglement. Den Fahrern sind diese in einer Fahrerbesprechung mitzuteilen. Der Veranstalter kann auch in Absprache mit der DAM Sportleitung eine besondere Ausschreibung für solche Wochenenden erstellen und die Fahrer einladen.

Für die Durchführung von IMBA Jugendwochenenden gilt das IMBA Sport- und Jugendreglement.

3.2.1 Klasseneinteilung Jugendabteilung

- **MINI 50 ccm**

50 ccm Automatik

Jahrgang 2009-2013

Rad Größe: vorne max. 12 Zoll, hinten max. 10 Zoll

Hubraum: max. 50 ccm

Kettengetriebene Motorräder müssen über einen geeigneten Ritzelschutz verfügen.

Alle Motorräder (Automatik) müssen mit einem Zündunterbrecher ausgerüstet sein, der den Primärstromkreis unterbricht und über ein nicht elastisches Verbindungskabel ausgelöst wird, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird. Ein Spiralkabel, das im ausgezogenen Zustand nicht länger als sechzig Zentimeter ist, darf verwendet werden.

In der Klasse 50 ccm Mini erfolgt die Zeitnahme durch das Schreiben von Rundenlisten.

Es können Transponder zum Einsatz kommen, wenn genügend vorhanden sind. Die Ausgabe erfolgt kostenlos gegen Abgabe eines Pfandes. Es wird kein Zeittraining gefahren.

Änderung der Stoßdämpfer sowie der Gabel nur soweit die Gesamthöhe des vergleichbaren handelsüblichen Motorrades nicht wesentlich überschritten wird.

Umbau der einen Handbremse zu einer Fußbremse ist erlaubt.

Kontrolle:

Eine Kontrolle kann bei zweifelhaften Motorrädern jederzeit durch die DAM Sportleitung nach Art. 14 angeordnet werden.

Werden Unregelmäßigkeiten, die im Widerspruch mit den Fahrerrichtlinien stehen, festgestellt, erfolgt Bestrafung nach Art. 16.1.1 IV der DAM Richtlinien. Werden keine Regelverstöße bei der Überprüfung festgestellt, trägt die Sportleitung die Überprüfungskosten, im anderen Fall sind diese vom Fahrer bzw. vom Erziehungsberechtigten zu zahlen.

Es wird eine Meisterschaft ausgefahren.

- **Klasse 50-65 ccm**
sowie Viertakt bis 92 ccm
Jahrgang: 2007-2011
Kleines Fahrwerk (Rahmen + Räder)
Rad Größe: V 14 Zoll, H 12 Zoll
Es dürfen sowohl Automatik- wie auch Schaltgetriebe gefahren werden

- **Klasse 85 ccm**
sowie Viertakt bis 150 ccm
Jahrgang: 2003-2010
Rad Größe: ist frei wählbar bis **max. 19“ vorne und 16“ hinten**

- **MX2 Jugend**
Jahrgang: 2000-2004
Hubraum 100 - 144 ccm 2-Takt, sowie Viertakt von 175 – 250 ccm

Die ersten drei DAM - Fahrer (Klasse 85ccm und MX2 Jugend) aus der DAM - Meisterschaft des Vorjahres die in der Hauptabteilung eine Mitgliedschaft erwerben, können sofort in der Klasse National starten.

3.2.2 Rennregelung

- **Damen**
Jahrgang: 2004 und älter
Hubraum: 125 – 500 ccm 2-Takt sowie 175 – 750ccm 4-Takt.
Voraussetzung für eine separate Damenklasse ist, dass sich morgens mindestens 10 Damen zum Rennen anmelden. Ist dieses nicht der Fall, so fahren die Damen gemeinsam mit einer anderen Klasse.
- **Senioren:**
Jahrgang: 1983-1969
Hubraum 125 -500 ccm 2-Takt sowie 175 – 750 ccm 4-Takt
Die Alterseinteilung bleibt bestehen. Es wird keine Verschiebung vorgenommen. Das Eintrittsalter liegt bei 35 Jahren.
- **Klasse Veteranen**
Jahrgang 1968 und älter
Hubraum 125 - 500 ccm 2-Takt sowie 175 – 750ccm 4-Takt
Die Alterseinteilung bleibt bestehen. Es wird keine Verschiebung vorgenommen. Das Eintrittsalter wird auf 50 Jahre angehoben.
Fahrer der Klassen Senioren und Veteranen dürfen auch eine Fahrerlaubnis der Klasse International besitzen.

- **Klasse Twin-Shock**

Jahrgang 2004 und älter

Reglement / Technik: Twin-Shock Motorräder bis Baujahr 1983, Luftgekühlt, Trommelbremsen vorne und hinten, zwei Federbeine (keine Umlenkung) und konventionelle Gabel sind Voraussetzung.

Ebenfalls zugelassen sind:

- Yamaha dieser Baujahre mit Dreiecksschwinge
- Kramer dieser Baujahre ohne Umlenkung
- Husqvarna Motorräder der Baujahre 1984-85

Nicht erlaubt sind zurückgebaute Mono-Shock Motorräder neuerer Baujahre. Die Silhouette soll dem Original entsprechen, kein neues Design.

- **Youngtimer**

Jahrgang 2004 und älter

Reglement/Technik: Youngtimer, Mindestalter der Motorräder 25 Jahre

auch hier soll die Silhouette dem Original entsprechen. Das Alter (Modelljahr) des Motorrades ist vom Fahrer nachzuweisen

Die Klassen Twin - Shock & Youngtimer starten zusammen, werden aber getrennt gewertet. Pokale gibt es jeweils für die ersten 3 Plätze.

3.2.3 Fahrzeiten

Klasse Mini 50 ccm:	8 Minuten	+ 1 Runde
Klasse 50 - 65 ccm:	10 Minuten	+ 1 Runde
Klasse 85 ccm:	15 Minuten	+ 1 Runde
Klasse MX2 Jugend:	15 Minuten	+ 1 Runde
Klasse Damen:	15 Minuten	+ 1 Runde
Klasse Senioren:	15 Minuten	+ 1 Runde
Klasse Veteranen:	15 Minuten	+ 1 Runde
Klasse Twinshock/Youngtimer:	15 Minuten	+ 1 Runde

3.2.4 Nummernschildfarben

Klasse Mini 50 ccm	Schild: weiß	Nummer: schwarz
Klasse 50 - 65 ccm	Schild: weiß	Nummer: schwarz
Klasse 85 ccm	Schild: weiß	Nummer: schwarz
Klasse MX2 Jugend	Schild: blau	Nummer: weiß
Klasse Damen	Schild: gelb	Nummer: schwarz
Klasse Senioren	Schild: weiß	Nummer: schwarz
Klasse Veteranen	Schild: rot	Nummer: weiß
Klasse Twin-Shock	Schild: gelb	Nummer: schwarz
Klasse Youngtimer	Schild: rot	Nummer: weiß

Bei Doppelmitgliedschaft gilt die Nummernschildfarbe der höheren Klasse.

3.3 Internationale Klassen

3.3.1 Läufe Soloklassen

Wenn ein IMBA Lauf in den Klassen International MX2 oder International MX1 stattfindet, startet die Klasse International ganz normal mit allen anderen Teilnehmern. In der Klasse wo die IMBA Teilnehmer fehlen, wird eine Tageswertung ausgefahren, in der anderen Klasse erfolgt die normale Meisterschaftswertung. Eine Wertung für die DAM Masters Klasse entfällt an diesem Renntag.

3.3.2 Abstieg in National

Der Letztplatzierte der Meisterschaft steigt am Jahresende in die Klasse National ab. Der Vorletzte und der Drittletzte platzierte Fahrer kann auf Antrag in die Klasse National absteigen.

3.3.3 Aufstieg während der Saison

Es liegt im Ermessen des Sportleiters (bei Bedarf) während der Saison Fahrer in höhere Klassen aufsteigen zu lassen. Die bisher erfahrenen Punkte bleiben in der entsprechenden Klasse erhalten und werden nicht mit in die nächste Klasse genommen.

3.3.4 Abstieg in National/Junioren

Der Letztplatzierte der Meisterschaft steigt am Jahresende in die Klasse Junioren ab. Der Vorletzte und der Drittletzte platzierte Fahrer kann auf Antrag in die Klasse Junioren absteigen.

3.4 Startnummer und Rückennummer

3.4.1 Startnummerntafel

Die Startnummerntafeln (je Fahrzeug 3) müssen vorhanden sein. Sie müssen sich von dem Untergrund deutlich abheben, sauber und für die Zeitnahme gut zu erkennen sein.

Keine **schwarze Nummer auf Rot**
schwarze Nummer auf Blau
weiße Nummer auf Gelb etc.

Die Nummern sind in gerader Schrift, deutlich lesbar anzubringen.

Die Größe der Startnummernschilder bestimmt sich nach den Original Untergrundaufklebern der jeweiligen Motorradhersteller

3.4.2 Nummerntafel Werbung

Ist nur zugelassen, wenn die Startnummer in den unten aufgeführten Maßen deutlich erkennbar ist.

Werbung darf nur über den Zahlen angebracht werden maximale Höhe der Werbung 30 mm.

Es darf keine Werbung an der Seiten- oder Unterkante der seitlichen Nummernplatte angebracht werden.

Die Startnummern müssen minimal 150 mm hoch und 75 mm breit und die Zifferbreite 25 mm sein.

Rund um die Zahlen muss ein freier Raum von Minimum 15 mm bleiben.

So genannte Zier- und Schattenzahlen sind nicht zugelassen.

3.4.3 Rückennummer

Das Tragen von Rückennummern ist nicht mehr Pflicht. Wenn aber Rückennummern getragen wird, muss diese gleich mit der Nummer auf dem Fahrzeug sein!

3.5 Einteilung der Startaufstellung

3.5.1 Läufe

Es werden in den o. g. Klassen 2 Läufe gefahren, außer in der der Klasse International sind 3 Läufe möglich (siehe 3.1.3).

3.5.2 Ausscheidungsläufe

Bei zu großen Fahrerzahlen werden Ausscheidungsläufe nach folgendem Modus gefahren: 2 Vorläufe, 1 Hoffnungslauf und 1 Endlauf.

Die letztendliche Entscheidung darüber, obliegt der Renn- und Sportleitung.

3.5.3 Startaufstellung

Die Startaufstellung zu den einzelnen Rennläufen, erfolgt nach dem Ergebnis des am Morgen gefahrenen Zeittrainings. Bei Ausfall der Zeitmessung erfolgt die Aufstellung nach Meisterschaftstand. Beim ersten Rennen nach Losverfahren.

3.5.4 Gruppen

Eine einmal vergebene Gruppe (bei Vorläufen) kann nur durch Zustimmung des Sportleiters (nach Darlegung der Gründe) umgelegt werden. Nach dem 1. Lauf (bei Vorläufen) kann es keinen Wechsel des 2.Laufes in eine andere Gruppe mehr geben.

3.5.5 Anzahl der Starter

Am Renntag entscheidet die Sportleitung in Zusammenarbeit mit dem Veranstalter über die maximale Anzahl der zugelassenen Starter pro Lauf. Diese sollte nicht überschritten werden.

4 Elektromotorräder

4.1.1 Motorräder

Es sind jegliche Elektromotorräder zugelassen.

4.1.2 Zustand des Fahrzeugs

Die Motorräder müssen in einem renntauglichen Zustand sein und werden bei der Fahrzeugabnahme durch einen Rennkommissar geprüft.

4.1.3 Motoren

Es sind jegliche Elektromotorentypen zugelassen. Verbrennungsmotoren sind nicht erlaubt

4.2 Technische Details

4.2.1 Spannung

Die maximale Spannung in der Standardklasse ist limitiert auf 59 Volt und wird bei der Fahrzeugabnahme kontrolliert.

4.2.2 Steuergeräte

Es sind Steuergeräte bis max. 450 A zugelassen.

4.2.3 Output

Max. Output Current 80% beim 400 A Steuergerät. Die stärkeren Steuergeräte müssen entsprechend prozentual reduziert sein (Beispiel: 400 A Steuergerät bei 80% = 320 A bei 450 A Steuergeräten bei 71% = 319,5 A).

4.2.4 Motorkühlungen

Jegliche optimierte Motorkühlungen sind zugelassen und werden empfohlen.

4.2.5 Nicht zugelassen

Verstellbare Bürstenplatten/Halter sind nicht zugelassen und dürfen auch in der Standardklasse nicht am Motorrad montiert sein.

4.2.6 Kategorie MX1

Kategorie MX1 darf mit allem gefahren werden, was renntauglich und nach bestem Wissen und Gewissen nicht gefährlich ist. Grobfahrlässige Motorräder die nicht den minimalsten Sicherheiten entsprechen können und werden vom Rennen ausgeschlossen. Das Motorrad muss den normalen Sicherheitsvorschriften entsprechen. Rahmen, Bremsen, Lenker, Fahrwerk, Bereifung.

5 Teilnahme an internationalen Veranstaltungen

5.1.1 Teilnahme

Über jede Teilnahme an Rennen, die durch IMBA angeschlossene Verbände organisiert werden, entscheidet die Sportleitung der DAM.

Ohne schriftliche Genehmigung der DAM (Abfahrtsbescheinigung) darf kein Fahrer, Beifahrer an irgendwelchen der IMBA unterstellten Rennen teilnehmen.

5.1.2 Fehlen bei IMBA-Veranstaltungen

Sollte ein IMBA - Fahrer, Beifahrer, nach Zusage ohne Grund an einem IMBA - Rennen nicht teilnehmen, wird er für 3 nationale Rennen gesperrt. Abmeldung für Rennen (IMBA oder sonstige internationale Rennen im Ausland) sind nur bis dienstags vor dem jeweiligen Rennen (Sonntags) möglich.

Sollte der IMBA Fahrer anstelle des IMBA Rennens an einem Rennen eines anderen Verbandes teilnehmen, verliert er damit die Berechtigung auf das KM Geld für die restlichen Rennen. Das KM Geld wird dann an den Ersatzfahrer weitergegeben.

5.1.3 Gastfahrer

Bei DAM-Läufen dürfen von jedem IMBA angeschlossenen Land 5 Fahrer als Gastfahrer teilnehmen, solange die Gesamtstarterzahl pro Klasse nicht überschritten werden. Verbandseigene Fahrer haben entsprechend Vorrang. IMBA Fahrer aus dem eigenen Land oder einem der IMBA angeschlossenen Verbände können nicht mit Abfahrtsbescheinigung in einer anderen Klasse starten, solange sie nicht die entsprechende Lizenz für diese Klasse vorweisen können.

5.1.4 IMBA-Teilnehmer

IMBA Fahrer die an den Veranstaltungen der IMBA in ihrer entsprechenden Hubraumklasse teilnehmen wollen, haben ihre Absicht bis zum 01.02. entsprechend zu bestätigen. Die Sportleitung kann dann in der Meisterschaftsliste bzw. entsprechenden Anwärtern entsprechend wählen.

Alternativ: Die ersten 3 der Meisterschaft sind automatisch gesetzt und die restlichen Plätze sind durch die Sportleitung frei zu vergeben. Aber auch die ersten 3 haben Ihrer Absicht zur IMBA Teilnahme bis zum 01.02. zu bestätigen.

Die Fahrer, die an der IMBA – Meisterschaft teilnehmen dürfen werden vom Sportleiter benannt, um für die DAM die bestmögliche Wertung zu erzielen. Wenn diese Fahrer ihre Teilnahme ablehnen, können andere Fahrer durch die Sportleitung benannt werden. Die Fahrer die ablehnen, haben dann auch nicht den Vorrang bei einem evtl. Heimrennen der IMBA Klasse teilzunehmen.

IMBA Fahrer, die in der vorangegangenen Saison die Meisterschaft (IMBA) ohne besonderen Grund nicht zu Ende gefahren haben, rutschen unabhängig ihrer Platzierung in der Meisterschaft (IMBA/DAM/DAMCV) nach hinten.

5.1.5 Jugendklassen in der IMBA

In den Jugendklassen werden keine Vergütungen oder sonstige Aufwandsentschädigungen für Starts in anderen Ländern gezahlt (Internationale Jugend-Wochenenden).

6 Fahreranmeldung/Fahrzeugabnahme/Schutzkleidung/ Lautstärkemessung

6.1.1 Fahreranmeldung

Teilnehmer an DAM Veranstaltungen müssen persönlich zur Anmeldung erscheinen und sich in die Anmelde-Liste eintragen. Name und Startnummer im Klartext mit Unterschrift.

6.1.2 Minderjährige Fahrer

Fahrer welche nicht volljährig sind, müssen vom Erziehungsberechtigten angemeldet werden, bzw. eine Vollmacht (Vordruck im Internet) vorlegen, die einen Vertreter der volljährig ist, bevollmächtigt für den Fahrer zu unterschreiben.

6.1.3 Vollmachten

Vollmachten werden nur anerkannt, wenn sie von beiden Erziehungsberechtigten unterschrieben; sowie Kopien der Personalausweise der Erziehungsberechtigten beigefügt sind.

6.1.4 Beifahrer

Jeder Beifahrer hat bei der Anmeldung anzugeben, mit welchem Fahrer (Startnummer) er am Rennen teilnimmt.

6.1.5 Bei der Anmeldung sind vorzulegen

- MCVE Mitgliedsausweis
- Eintrittskarte und Fahrerkarte (ausgefüllt mit Veranstalter, Datum, Name, Vorname, Klasse(n) und Startnummer(n))
- Personal-, Kinderausweis oder Geburtsurkunde und Eintrittskarte (bei Tagesmitgliedern)

6.1.6 Fahrerkarte

Die Fahrerkarte wird bei der Anmeldung einbehalten, dafür erhält der Fahrer einen DAMCV-Chip. Dieser dient bei der Fahrzeugabnahme als Nachweis, dass sich der Fahrer angemeldet hat.

6.1.7 Zeiten für Fahreranmeldung und Fahrzeugabnahme

Die Anmeldung und Abnahme ist Freitags abends in der Zeit von 18-19 Uhr , (Änderungen sind möglich und werden im Vorfeld bekanntgegeben), Samstags und Sonntags morgens nach Zeitplan und ggf. Samstags nach dem letzten Rennen bis max. 30 Minuten danach.

6.1.8 Nicht Beachten der Anmelde- /Abnahmezeiten

Die Fahreranmeldung und Fahrzeugabnahme ist nur zu den im Zeitplan vorgegebenen Zeiten durchzuführen. Fahrer, die diese Zeiten nicht einhalten, müssen ungeachtet Ihres Zeittrainings als letzte an die Startrampe fahren.

6.1.9 Abmeldung

Fahrer die sich angemeldet haben und nicht starten, müssen sich abmelden.

6.2 Fahrzeugabnahme

6.2.1 Abnahme

Der Fahrer hat seine Maschine und Sturzhelm zu dem im Zeitplan ausgewiesenen Zeitpunkt der Abnahmekommission vorzuführen.

6.2.2 Zustand des Fahrzeug

Die Moto-Cross Maschine ist immer im besten Zustand zu halten.

6.2.3 Abnahmekommission

Der Fahrer hat alle Anordnungen der Abnahmekommission zu befolgen.

6.2.4 DAMCV-Chip

Bei der Abnahme ist der Anmeldenachweis (Chip) vorzulegen.

6.2.5 Nicht abgenommene Fahrzeuge

Mit einer nicht überprüften Maschine an einer Veranstaltung teilzunehmen ist verboten. Bei der Abnahme wird die abgenommene Maschine am Nummernschild gekennzeichnet. Alte Kennzeichen sind vor der Abnahme zu entfernen.

6.2.6 Notschalter

Bei jeder Solomaschine muss ein funktionsfähiger Notschalter vorhanden sein. Ohne funktionsfähigen Notschalter wird kein Motorrad abgenommen.

6.2.7 Kraftstoff

Alle Motorräder müssen bleifreien Kraftstoff fahren!

6.2.8 Defekte Abgasanlage

Motorräder mit defekter Abgasanlage (Verlust des Endschalldämpfers) haben 1 (eine) Runde Zeit den Schaden zu beheben, danach wird der Fahrer durch Zeigen der schwarzen Flagge, mit Anzeige der Startnummer, aus den Rennen genommen.

6.3 Schutzkleidung

6.3.1 Schutzkleidung

Jeder Fahrer und Beifahrer muss während des Trainings und Rennens eine Leder- oder Nylonhose sowie ein Trikot mit langen Ärmeln tragen. Weiterhin einen typgeprüften Sturzhelm, sowie einen Brust-Rückenschutz tragen. Bei erkennbarer Zuwiderhandlung wird der Fahrer vom Rennen ausgeschlossen.

6.3.2 Weitere Schutzkleidung

Beim Start ist eine MX-Brille zu tragen, außerdem Moto-Cross Stiefel und Handschuhe.

6.3.3 Zusätzliche Schutzkleidung Jugendabteilung

In den Kinder- und Jugendklassen ist darauf zu achten, dass die Fahrer zusätzlich einen Nierengurt, Brust, Rückenschutz und ordentliche Cross-Stiefel anhaben. In den Jugendklassen (50 mini, 50-65, 85) sollte das Tragen eines Neckbraces Pflicht sein.

6.3.4 Sturzhelm

Ein gut sitzender und typgeprüfter Sturzhelm ist Pflicht. Jeder Fahrer oder Vertreter ist für einen entsprechenden Helm selbst verantwortlich..

6.4 Lautstärkemessungen

6.4.1 Lautstärkemessung

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 (Bilder siehe Anhang 1).

6.4.2 Zündkabel

Für die Geräuschmessung muss jedes Motorrad über eine Verlängerung des Zündkabels verfügen, die mindestens 30 cm lang ist. Ein Ende dieser Verlängerung muss in den abgezogenen Original- Zündkerzenstecker geführt werden (Anm.: ggf. mit Adapter); das zweite Ende ist mit einem anderen Zündkerzenstecker verbunden, der auf der Zündkerze steckt.

6.4.3 Motorräder ohne Leerlaufgetriebe

Für die Geräuschkontrolle müssen Motorräder, die nicht mit einem Leerlaufgetriebe ausgestattet sind, auf einen Ständer gestellt werden. Während der Geräuschprüfung darf sich nur der Fahrer in der normalen Fahrposition auf der Maschine befinden und die Drosselklappe betätigen. Kein anderes Teammitglied darf die Geräuschmessung beeinflussen.

6.4.4 Schalldämpfer

Die Schalldämpfer werden bei der Abnahme markiert und dürfen danach nicht mehr ausgewechselt werden. Es ist lediglich erlaubt, einen ebenfalls abgenommenen und markierten Ersatzschalldämpfer zu montieren.

6.4.5 Messung

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. Die Drehzahl hängt ab von der dem Kolbenhub des Motors entsprechenden mittleren Kolbengeschwindigkeit.

6.4.6 Drehzahl

Die Drehzahlen errechnen sich wie folgt:

- bis 85 ccm:	8000 U/Min.
- über 125 ccm bis 150 ccm 4-Takt:	6000 U/Min.
- über 125 ccm bis 250 ccm: 2-Takt:	5000 U/Min.
- über 250 ccm bis 500 ccm:	4500 U/Min.
- über 500 ccm:	4000 U/Min.

6.4.7 Bei mehr als einem Zylinder

Bei Motorrädern mit mehr als einem Zylinder wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen.

6.4.8 Mehrfache Vorführung

Ein Motorrad, das die vorgeschriebenen Geräuschwerte überschreitet, darf bei der Abnahme mehrmals vorgeführt werden.

6.4.9 Gültiges Geräuschlimit

Maximal 96 dB(A); (94 dB(A) für 4-Takt Motoren).

6.4.10 Umgebungsgeräusch bei Kontrolle

Während der Kontrolle darf das Umgebungsgeräusch den Wert von 90 dB(A) innerhalb eines Radius von 5 m um die Geräuschquelle nicht übersteigen.

6.4.11 Messgeräte

Die verwendeten Geräuschemessgeräte müssen der Europa-Norm IEC 651, Stufe 1 oder 2, entsprechen.

Das Messgerät muss mit einer Eich-Schallquelle (Kalibrator) für die Kontrolle und Justierung des Gerätes während der Nutzungsdauer ausgerüstet sein.

Der Schnell-/Langsam-Schalter des Messgerätes muss auf der Position „Langsam“ stehen.

6.4.12 Toleranzen

Im Hinblick auf die Tatsache, dass die jeweils herrschende Temperatur das Ergebnis von Geräuschemessungen beeinflusst, sind die Messwerte bei + 20° C als korrekt anzusehen. Bei Temperaturen unter 10° C gilt eine Toleranz von + 1 dB(A) und bei Temperaturen unter 0° C eine Toleranz von + 2 dB(A).

6.4.13 Geräuschkontrolle während und nach einer Veranstaltung

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))

6.4.14 Richtlinien für die Benutzung von Geräuschemessgeräten

Der für die Geräuschemessung verantwortliche Technische Kommissar (Obmann der Geräuschemessung) muss rechtzeitig vor Ort sein, um mit dem Rennleiter und den anderen Technischen Kommissaren Absprachen im Hinblick auf einen geeigneten Messplatz und das anzuwendende Verfahren treffen zu können.

Zur Geräuschemessausrüstung muss eine passende Eich-Schallquelle (Kalibrator) gehören, die unmittelbar vor Beginn der Messungen und vor jeder Nachmessung, die eine Bestrafung zur Folge haben könnte, eingesetzt werden muss. Für den Fall, dass Drehzahlmesser, Geräuschemessgerät oder Kalibrator bei der Technischen Abnahme ausfallen, müssen zwei Sets der jeweiligen Ausrüstung bereitstehen.

Geräuschemessungen sollten nicht durchgeführt werden bei Regen und Feuchtigkeit. Motorräder, die als extrem laut angesehen werden, müssen einzeln überprüft werden, wenn die Umstände es gestatten.

Bei stärkerem Wind sollten die Motorräder in Windrichtung stehen, so dass die mechanischen Geräusche nach vorne, weg vom Mikrofon, getragen werden.

Der Schnell-/Langsam-Schalter muss auf der Position „Langsam“ stehen.

Bei entsprechend einstellbaren Geräten (Anm.: nicht Rhode & Schwarz) ist der A-Wert für Geräuschanzeige einzustellen.

Der Messwert ist stets abzurunden (d.h. 96,9 = 96 dB(A)).

Bei Geräuschemessgeräten des Typs 1 wird der abgelesene Wert um 1 dB(A), bei Geräten des Typs 2 um 2 dB(A) reduziert.

7 Training

7.1.1 Nicht Anmeldung, nicht Abnahme

Fahrer und Beifahrer die sich nicht anmelden, oder ihr Motorrad nicht abnehmen lassen, werden nicht zum Rennen zugelassen.

7.1.2 Trainingsbeginn

Das offizielle Training zum Rennen beginnt jeweils nach Zeitplan.

7.1.3 Abnahme vor dem Training

Ein Fahrer der später kommt, kann seine Maschine am Start vor dem Training abnehmen lassen. Sollte die Maschine nicht in Ordnung sein, kann er am Training nicht teilnehmen.

7.1.4 Pflicht- und Zeittraining

Jede Klasse fährt 1 Training (Pflicht und Zeittraining in einem) Jeder Fahrer muss 2 Runden Pflichttraining gefahren sein. Änderungen obliegen der Rennleitung. Der Beginn des Zeittrainings wird mit einer grünen Flagge oder einer gelben Tafel mit einem „T“ signalisiert. Das Zeittraining dient zur Ermittlung der Startaufstellung.

7.1.5 Transponderpflicht beim Training

Bei jedem Training herrscht Transponderpflicht! Ein Wechsel eines Transponders ist der Rennleitung frühzeitig anzuzeigen.

7.1.6 Nachtraining

Ein Nachtraining wird nur noch nach Lage der Zeit gestattet. Sollte dies nicht möglich sein, kann der Fahrer nicht am Rennen teilnehmen.

Nach Absprache mit Rennleitung kann ein Nachtraining in einer anderen Klasse durchgeführt werden. Die gefahrene Zeit im Zeittraining wird jedoch gestrichen und der betroffene Fahrer muss sich in beiden Läufen hinten anstellen.

7.1.7 Motorräder

Beim Training dürfen die Fahrer nur die Motorräder benutzen, die sie unter ihrem eigenen Namen und ihrer Startnummer zu technischen Abnahme vorgeführt haben.

7.1.8 Doppelstarter

Bei Doppelstarts muss der Fahrer mit jedem Motorrad und in jeder betreffenden ccm-Klasse trainieren. Dies gilt auch, wenn er am Vortag bereits an einer Klasse teilgenommen hat.

7.1.9 Probefahren auf dem Veranstaltungsgelände

Während der Veranstaltung ist es strengstens untersagt, auf dem Veranstaltungsgelände und im Fahrerlager Maschinen Probe zu fahren.

Verstöße gegen diese Anordnung werden mit sofortiger Teilnahmesperre geahndet. In schwerwiegenden und Wiederholungsfällen kann der Entzug der Starterlaubnis verfügt werden.

8 Gefährdung oder Behinderung

8.1.1 Gefährdung oder Behinderung

Die obersten Gebote für die Fahrer und Beifahrer sind bei der Ausübung des Sportes:

- a) faires und sportliches Verhalten
- b) Unfälle zu vermeiden
- c) keinen Anlass der Behinderung zu geben
- d) dem schnelleren Fahrer Überholmöglichkeiten zu geben
- e) den Anordnungen der Funktionäre unbedingt Folge zu leisten.

9 Verlassen der Rennstrecke während des Rennens

9.1.1 Verlassen der Rennstrecke während des Rennens

Die abgezeichnete Rennstrecke ist unbedingt einzuhalten.

Wird der Fahrer gezwungen, die Rennstrecke zu verlassen, aus welchem Grund es auch immer sein mag, muss der Fahrer nach dieser gezwungenen Handlung so lange warten, bis er ohne Gefahr für sich und andere Teilnehmer an der nächstmöglichen Stelle, an der er die Strecke verlassen hat, das Rennen wieder aufnehmen kann. Das heißt: Man darf aus dieser Not gezwungenen, aber nicht verbotenen Lage, keinen Vorteil haben.

Bei Zuwiderhandlung Bestrafung nach Artikel 16.1.1 IV.

Das Verlassen der abgesteckten Bahn wird nur dann von der Sportleitung anerkannt, wenn dadurch ein Unfall vermieden wurde.

10 Flaggenbedeutung

10.1.1 Weiß-rot kariert:

Startflagge

10.1.2 Schwarz-weiß kariert:

Beendigung des Laufes

10.1.3 Grüne Flagge:

Motor starten, Helfer haben unverzüglich den Startraum zu verlassen, während des Trainings beginnt mit zeigen der Flagge das Zeittraining.

10.1.4 Gelbe Flagge

Diese Flagge ist das Zeichen für eine Gefahr, auf die der Fahrer auf zwei Arten mit folgender Bedeutung hingewiesen werden soll:

Still gehalten: Geschwindigkeit verringern, nicht überholen und bereit sein, die Richtung zu wechseln. Es besteht eine Gefahrensituation neben oder teilweise auf der Strecke.

Geschwenkt: Geschwindigkeit verringern, nicht überholen, nicht springen und bereit sein die Richtung zu wechseln oder anzuhalten. Es besteht eine Gefahrensituation, durch die die Strecke vollständig oder teilweise blockiert ist.

Gelbe Flaggen werden normalerweise nur bei dem Streckenposten gezeigt, der sich direkt vor der Gefahrenstelle befindet.

In einigen Fällen kann der Rennleiter jedoch anordnen, dass sie an mehr als einem, dem Zwischenfall vorangehenden Posten gezeigt werden.

Zwischen den gelben Flaggen, die nach dem Zwischenfall gezeigt werden, besteht Überholverbot.

10.1.5 Blaue Flagge

Der zu Überrundende hat Platz zu machen!

10.1.6 Gelb mit schwarzer 1

Ankündigung der letzten Runde.

10.1.7 Rote Flagge

Diese Flagge wird nur auf Anweisung des Rennleiters geschwenkt, wenn es notwendig ist, ein Training oder das Rennen zu stoppen.

Hierdurch werden alle Fahrer aufgefordert, die Fahrt sofort zu verlangsamen und zum Vorstart zu fahren. Die Fahrer müssen dabei jederzeit zum Anhalten bereit sein. Es besteht Überholverbot.

10.1.8 Weiße Flagge

Ausfahrt Fahrerlager.

10.1.9 Schwarze Flagge

Schwarze Flagge in Verbindung mit einer Start-Nummer: Halt für den Fahrer mit dieser Nummer.

11 Start/Startmaschine/Startplätze

11.1.1 Startphase

Die letzte Startphase wird durch Zeigen einer Tafel mit 15 Sekunden und 5 Sekunden angekündigt. Nach Ablauf der letzten 5 Sekunden erfolgt dann innerhalb von 0-5 Sekunden der Start.

11.1.2 Startvarianten

Der Start kann erfolgen durch Gebrauch von Startmaschine, Gummiband, Start Uhr oder Startflagge (weiß-rot gewürfelt).

11.1.3 Einfahrt zur Startanlage bzw. Einführungsrunde

Die Einführungsrunde wird ausschließlich für die Fahrer bis einschl. MX85 durchgeführt. Bei besonderen Vorkommnissen kann die Sport- und Rennleitung anders entscheiden.

Nach dem Zeichen „Motoren an“ (Trillerpfeife) erfolgt die Einfahrt auf die Strecke. Auf der für die Jugendfahrer bis MX85 verpflichtenden Einführungsrunde bis zur Startrampe herrscht Überholverbot. Hat ein Fahrer technische Probleme im Vorstart, wird der Einfahrtvorgang bei diesem Fahrer für längstens 3 Minuten unterbrochen, dann fortgesetzt. Nach der Einfahrt auftretende Probleme führen nicht zu einer Startverzögerung.

Ein Fahrer hat max. 3 Minuten Zeit die Einführungsrunde zu beenden. Die Einführungsrunde wird vom Safetyfahrer begleitet! Dieser gibt die Strecke frei für den Start!

Nach der Einführungsrunde haben die Fahrer sofort ihren Startplatz einzunehmen. Brillenwechsel, Starthilfe sind am Startplatz durchzuführen.

11.1.4 Startfreigabe

Wenn von der Zeitnahme der Start freigegeben wird, hat der Start innerhalb von 3 Minuten zu erfolgen. Mit zeigen der „grünen Flagge“ wird der Start freigegeben. Alle Helfer haben den Startbereich sofort zu verlassen.

11.1.5 Defekte Motorräder

In Gang bringen und Anschieben der Motorräder vor dem Fahrerfeld ist verboten und zieht den Ausschluss des Fahrers, Beifahrers in diesem Lauf nach sich. Nach Einfahrt in den Vorstart ist der Tausch eines defekten Motorrads nicht mehr möglich, dieses gilt auch für den Fall eines Rennabbruches.

11.1.6 Max. Startverzögerung

Eine längere Startverzögerung als 5 Sekunden ist nicht zulässig. Nach Ablauf der Startverzögerung muss der Start durchgeführt werden.

11.1.7 Fehlstart

Nach einem Fehlstart (Entscheidung liegt nur bei der Rennleitung, bzw. dem Sportkommissar) wird das Fahrerfeld durch Schwenken der roten Flagge (Rennleitung) angehalten und zum Vorstart geleitet. Es erfolgt keine neue Einführungsrunde.

11.1.8 Startwiederholung

Die Startwiederholung erfolgt unmittelbar nachdem sich alle Fahrer wieder im Vorstart auf ihren vorherigen Startplätzen eingefunden oder als Ausfall abgemeldet haben. Höchste Wartezeit ist 5 Minuten nach Abbruch des Laufes.

11.2 Startmaschine

11.2.1 Mindestbreite

Die Mindestbreite sollte 30 Meter betragen

11.2.2 Zugelassene Startmaschinen

Die Verwendung von nicht verbandseigenen Startmaschinen ist nur dann erlaubt, wenn von der Rennleitung die Tauglichkeit dieser Maschine bescheinigt wird.

11.3 Startplätze

11.3.1 Reihenfolge der Startaufstellung

Die Startaufstellung wird jeweils am Renntag durch das Zeittraining ermittelt.

Beim zweiten und dritten Lauf wird ebenfalls nach gefahrener Zeit im Zeittraining an die Rampe gefahren. Sollte die elektronische Zeitnahme nicht funktionieren, erfolgt die Startaufstellung nach dem aktuellen Meisterschaftsstand. In der Jugendklasse 50 ccm Mini erfolgt die Einfahrt zur Startmaschine ebenfalls nach aktuellem Meisterschaftsstand, beim ersten Rennen durch Auslösen.

11.3.2 Eingang zum Vorstart

Der Fahrer muss sein Motorrad selber zum Vorstart schieben, so dass beim Einlass eine Kontrolle der vorgeschriebenen Startnummern erfolgen kann. Der Vorstart wird mit dem Signal Pfiff oder zeigen der grünen Flagge (Motoren an) geschlossen! Wer nach Schließung des Vorstarts ankommt muss als letzter ans Startgatter fahren! Unabhängig von seiner im Zeittraining erfahrenen Platzierung!

11.3.3 Raum hinter Startmaschine

Der Raum hinter der Startmaschine darf durch max. einen Helfer pro Fahrer betreten werden. Beim zeigen der „grünen Flagge“ haben alle Helfer den Startbereich zu verlassen. Ausnahmen gelten bei den Klassen Mini 50 ccm bis 50 - 65 ccm. Ebenfalls ist das Aufstellen von „Böckchen“ für kleinere Fahrer erlaubt. Nach dem Hinstellen dieser „Böckchen“ ist der Startbereich jedoch sofort unaufgefordert zu verlassen. Nur die Fahrer dürfen den Bereich direkt hinter der Startmaschine präparieren. Der Bereich vor der Maschine darf nicht betreten werden.

12 Maschinenwechsel

12.1 Maschinendefekt

12.1.1 Defekt

Alle Fahrer, die während der Einführungsrunde und der Läufe einen Maschinendefekt haben, müssen sofort die abgesteckte Strecke verlassen und das Motorrad in die Sicherheitszone schieben.

12.1.2 Maschinenwechsel während des Laufes

Auswechseln der Motorräder während eines Laufes ist strengstens verboten und führt zum Ausschluss aus der Wertung. Des Weiteren darf bei Rennabbruch und darauffolgendem Neustart ausschließlich zum Nachtanken der Vorstart verlassen werden. Reparaturen sind in der vorhandenen Zeit bis zum Neustart im Vorstartbereich auszuführen. Ein Motorrad tausch ist nicht zulässig.

12.1.3 Ersatzmaschine

Die Fahrer haben die Möglichkeit im 2. und ggf. 3. Lauf unter eigener Startnummer und des eigenen Transponder eine technisch abgenommene Ersatzmaschine des gleichen Hubraums zu benutzen.

12.1.4 Gebrauch der Ersatzmaschine

Die Maschine muss abgenommen sein und die Sportleitung darüber informiert werden.

13 Tageswertung/Meisterschaftswertung/Tagesehrung/ Meisterschaftsehrung

13.1.1 Tageswertung

Die Anzahl der Läufe ergibt sich aus der Klasseneinteilung. (Artikel 3)

Bei Abbruch kann eine Wertung eines Laufes nur dann erfolgen, wenn mindestens 2/3 der Zeit des Laufes gefahren wurde.

Gewertet wird die letzte vollständige Runde.

Bei ungerader Errechnung wird nach oben aufgerundet.

Der Fahrer mit den meisten Punkten ist Sieger des Rennens. (Punktvergabe für Tagessieg ist identisch mit der Punktvergabe für die - Meisterschaftswertung)

Haben Fahrer die gleiche Punktzahl, so entscheidet die bessere Platzierung des Endlaufes die Rangfolge.

Wenn ein Beifahrer von der Maschine abkommt, muss er schnellstmöglich wieder im Beiwagen sein. Der Wechsel eines Beifahrers während eines Laufes ist verboten.

Geht eine Maschine während eines Laufes zu Bruch, kann eine Rundenwertung nur dann erfolgen, wenn der lenkbare Teil (Vorderrad mit Gabel und Lenker) und der Fahrer das Ziel mit eigener Kraft passiert.

Gewertet werden alle Fahrer, die 1/3 der Runden des Führenden absolviert haben.

13.2 Meisterschaftswertung

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

13.2.1 Berechtig zur Meisterschaftswertung

Meisterschaftspunkte werden nur an MCVE und MSR - Jahresmitglieder vergeben.

Bei Punktgleichheit in der Meisterschaftsendwertung entscheidet:

1. Die Majorität der besseren Plätze
2. Die bessere Platzierung in der Tageswertung der letzten durchgeführten Veranstaltung
3. Bei Gleichheit des 1. Punktes tritt Punkt 2. in Kraft.

13.2.2 Meisterschaftswertung für Beifahrer

In der Seitenwagenklasse wird der Beifahrer gewertet der vom Fahrer benannt wurde oder der, als letztes mit dem jeweiligen Fahrer die Meisterschaft bestritten hat. Ansonsten entfällt die Wertung für den Beifahrer.

13.2.3 Meisterschaftswertung DAM Master

In der Klasse DAM Master findet nur eine Meisterschaftswertung statt, wenn beide Klassen anwesend sind (Keine Wertung bei IMBA-Läufen einer oder beider Klassen im In- und Ausland).

13.3 Tagesehrerung/Siegerehrung

13.3.1 Siegerehrung

Für alle Klassen erfolgt am Renntag eine Siegerehrung. Fahrer die unentschuldig der Siegerehrung fernbleiben werden die Meisterschaftspunkte für den Tag aberkannt. Die Entschuldigung muss beim Renn- oder Sportleiter erfolgen.

Es werden die Klassen wie folgt geehrt:

- Internationale Klassen 1. bis 3. Platz Pokale
- Seitenwagen 1. bis 3. Platz Pokale, (f. Fahrer & Beifahrer)
- Jugendklassen bis Mx2 Jugend 1. bis 5. Platz Pokale
- Junioren, National 1. bis 3. Platz Pokale
- Damen, Veteranen, Senioren 1. bis 3. Platz Pokale
- Twin Shock, Youngtimer 1. bis 3. Platz Pokale

13.3.2 Siegerkranz, Sachpreise

Es bleibt dem jeweiligen Veranstalter überlassen, ob er dem 1. je einen Siegerkranz übergibt und weitere Sachpreise vergibt.

13.4 Meisterschaftsehrung

13.4.1 Meisterschaftsehrung

Für alle DAM - Klassen finden nach der Saison entsprechende Meisterschaftsehrungen statt.

Es werden in allen DAM - Klassen die ersten 5 der jeweiligen Meisterschaft mit einem Pokal geehrt.

14 Übertretung der Fahrerrichtlinien

14.1.1 Übertretung

Bei Übertretung oder Nichteinhaltung der Fahrerrichtlinien wird der Fahrer unter Strafe genommen.

Bei Übertretungen, die im Zusammenhang mit dem sportlichen Geschehen stehen, entscheiden bei DAM-Läufen der Sportkommissar, der Fahrerobmann und drei Fahrervertreter.

Fahrer haften vollumfänglich für das Verhalten ihrer Helfer+Fans!

14.1.2 Hausrecht

Der Veranstalter hat Hausrecht, muss bei Entscheidungen die ein evtl. Startverbot eines Fahrers betreffen könnte, die diensthabenden Sportkommissare mit einbeziehen.

15 Proteste

15.1.1 Fahrerprotest

Jedem Inhaber eines Mitgliedsausweises steht das Recht des Protests zu.

15.1.2 Offiziellen Protest

Alle zuständigen Offiziellen haben das Recht, auch ohne Vorliegen eines Protestes bei entsprechenden Situationen dem Sportleiter Meldung zu machen.

15.1.3 Einreichen des Protestes

Jeder Protest muss schriftlich beim zuständigen Sportkommissar eingereicht werden und mit der jeweils von der DAM festgelegten Protestgebühr begleitet sein (z. Zt. Euro 50,00).

15.1.4 Wer kann einen Protest einreichen

Der Protest kann nur von den Betroffenen selbst, bei Minderjährigen in Begleitung einer erziehungsberechtigten Person, eingereicht werden. Ein entsprechendes Protestformular wird vom Sportkommissar bereitgehalten und ausgehändigt. Die Protestgebühr ist beim Erhalt zu hinterlegen.

15.1.5 Protestzeit

Proteste müssen deutlich unterschrieben und spätestens 15 Minuten nach dem jeweiligen Lauf, bei Jugendrennen 15 Minuten nach Aushang der Listen, schriftlich eingereicht sein.

Später eingegangene Proteste brauchen nicht mehr angenommen zu werden.

15.1.6 Protest gegen Rennstrecke

Proteste, welche die abgenommene Rennstrecke betreffen, sind nicht zulässig.

15.1.7 Proteste gegen Rundenzählliste/Transponderzählliste

Proteste gegen die Rundenzähllisten, bzw. der Transponderzähllisten der Zeitnahme sind nicht möglich.

15.1.8 Zeugen

Die Betroffenen können in Begleitung von Zeugen (nur Streckenposten und Offizielle) erscheinen, wenn sich ein Sportkommissar davon überzeugt hat, dass diese Personen den Vorfall tatsächlich gesehen haben.

15.1.9 Protestunterlagen

Den Protestbeteiligten ist jeweils eine Kopie aller Verhandlungsunterlagen auf Verlangen auszuhändigen.

15.1.10 Einspruch

Die Fahrer haben das Recht, gegen Beschlüsse der diensthabenden Sportkommissare beim Sportgericht schriftlich innerhalb von drei Tagen nach der Beschlussfassung Einspruch zu erheben. Der Einspruch ist an den jeweiligen Verband schriftlich mit einer Einspruchsgebühr von Euro 75,00 anzumelden.

15.1.11 Gebühren

Falls ein Protest als unbegründet abgelehnt wird, kann die Protestgebühr ganz oder teilweise einbehalten werden. Die für die Sportgerichtssitzung erforderlichen Kosten sind vom Klagenden vorzulegen und werden nach Urteilsverkündung dem Schuldigen angelastet. Bei Vergleich erfolgt eine Teilung der Kosten, bei Teilschuldentscheidung eine prozentuale Übernahme durch die Parteien.

15.1.12 Lautstarke Proteste

Proteste am Zeitnehmerwagen oder lautstarke Demonstrationen, die dazu angetan sind, die DAM oder die IMBA in ihrem Ansehen zu schädigen, führen zum sofortigen Ausschluss der betreffenden Partei. Fahrer haften vollumfänglich für das Verhalten ihrer Helfer und Fans.

15.1.13 Protest wegen Hubraum

Proteste wegen Überprüfung eines angeblich zu hohen Hubraumes bei einem anderen Motor sind ebenfalls schriftlich mit Euro 250,00 zu hinterlegen. Die Beurteilung und Überprüfung erfolgt durch den zuständigen Sportkommissar, einen geeigneten KFZ- Meister und den Fahrer, gegen den der Protest erhoben wurde.

15.1.14 Widerspruch gegen Protest wegen Hubraum

Gegen diese Entscheidung kann kein Widerspruch erhoben werden. Der Motor ist zu diesem Zweck vom zuständigen Sportkommissar zu plombieren.

15.1.15 Ort der Überprüfung

Den Ort der Überprüfung entscheidet der Beschuldigte in Zusammenarbeit mit dem Sportkommissar.

15.1.16 Gebühren nach Überprüfung innerhalb der zulässigen Grenze

Liegt der Hubraum nach Überprüfung innerhalb der zulässigen Grenze, so trägt der Protest Einlegende die Kosten der Überprüfung.

15.1.17 Gebühren nach Überprüfung oberhalb der zulässigen Grenze

Liegt der Hubraum nach der Überprüfung über der zulässigen Grenze, trägt der Fahrer die Kosten der Überprüfung und die Verwaltungskosten.

15.1.18 Entschädigung bei Überprüfung innerhalb der zul. Grenze

Der Fahrer / Maschineneigentümer erhält eine kostendeckende Entschädigung plus Euro 25,00.

15.1.19 Prüfkosten bei Überprüfung innerhalb der zulässigen Grenze

Übersteigen die Prüfkosten die Protestgebühr, muss der Protestierende die Mehrkosten tragen.

15.1.20 Sportgerichtsverhandlung

Das Sportgericht welches durch den Sportleiter einberufen wird, hat zeitnah eine entsprechende Verhandlung zu führen. Den betroffenen Personen ist das Protokoll dieser Verhandlung entsprechend auszuhändigen.

16 Strafen

Alle Verstöße gegen diese Fahrerrichtlinien können Anlass zur Strafe sein.

16.1.1 Art der Strafen

Die Strafen, die verhängt werden können, sind nach dem Grad ihrer Härte zu unterscheiden.

- I die Verwarnung mündlich
- II die Verwarnung mit einer Geldbuße von Euro 25,00
- III den strengen Verweis mit einer Geldbuße von Euro 50,00
- IV die Disqualifikation für einen oder mehrere Läufe
- V die Sperre von einem oder mehreren Rennen
- VI den Ausschluss von jeglicher sportlicher Betätigung im Deutschen
- VII Amateur Motorsport
- VIII den Ausschluss aus dem Verband

Ausschlüsse aus dem Verband kann nur die DAM-Verbandsführung aussprechen.

17 Sportleitung

17.1.1 Zusammensetzung der Sport- und Rennleitung bei DAM-Veranstaltungen

1. Sportleiter ist gleichzeitig Hauptsportkommissar
2. ein Sportkommissar
3. der Fahrerobmann
4. drei Fahrervertreter
5. der Rennleiter

17.2 Sportleiter

17.2.1 Aufgaben des Sportleiters

Die Belange der Sportleitung vertritt der verantwortliche gewählte Sportleiter. Er hat nach den Richtlinien und Weisungen, die in den Fahrerrichtlinien verankert sind, Rennen zu organisieren und zu reglementieren.

Der Sportleiter hat die Geschäfte seines Ressorts in eigener Regie zu tätigen.

Er nimmt eingehende Proteste entgegen.

Der Sportleitung wird im Hinblick auf die Unparteilichkeit strengstens untersagt, sich mit dem Protestgeber und mit dem Protestierten auf Diskussionen einzulassen, die den Fall betreffen.

Beschlüsse und Urteile werden vom Sportleiter ohne Kommentar und Diskussionen an die Protestierenden und Betroffenen bekannt gegeben.

Er kann die Zahl der Starter und die Reihenfolge der Starts bestimmen.

Er kann von der Zeitnahme vorgeschlagene Berichtigungen genehmigen.

Fahrern und Maschinen, die möglicherweise eine Gefahr für andere Teilnehmer und Zuschauer bieten, die Teilnahme am Rennen versagen.

In Fällen höherer Gewalt oder aus zwingenden Gründen der Sicherheit das Rennen vertagen, falls erforderlich, im Falle der Abwesenheit von Sportkommissaren für dieses Rennen ein oder mehrere Vertreter ernennen.

17.3 Sportkommissare

17.3.1 Aufgaben der Sportkommissare

Bei DAM-Veranstaltungen sind 2 Sportkommissare tätig.

1. Der Hautsportkommissar = Sportleiter
2. Der vorher bestimmte Sportkommissar

Die Sportkommissare haben die unumschränkte Vollmacht, die Beachtung der vorliegenden Sportregeln zu beachten.

Die bestimmten Sportkommissare sind in ihren Entscheidungen absolut unabhängig und unterliegen in keiner Weise irgendwelchen Weisungen des Vorstandes.

Sie dürfen nur im Rahmen der Fahrerrichtlinien Entscheidungen treffen.

Den Sportkommissaren muss bei Bedarf im Zeitnehmerwagen Raum für Verhandlungen zur Verfügung gestellt werden.

Sportkommissare können dem Veranstalter bei der Möglichkeit zur Ausführung Auflagen zur Streckenänderung machen, wenn dies im Interesse der sportlichen Fairness und der Reglements erforderlich erscheint.

Sportkommissare müssen jeden Einspruch schriftlich zu Protokoll nehmen, der dann den Sportgerichtsakten beigelegt wird.

17.4 Rennleiter

17.4.1 Aufgaben des Rennleiters

Der Rennleiter ist für die gesamte Abwicklung der Veranstaltung verantwortlich. In Zusammenarbeit mit zivilen Dienststellen sowie der Polizei hat er für die öffentliche Sicherheit auf der Rennstrecke zu sorgen.

Er hat sich zu vergewissern, dass die Streckenfunktionäre auf ihren Posten und mit den Weisungen vertraut sind.

Fahrern, die nicht zu dem Rennen zugelassen sind, hat er den Start zu verweigern.

Er hat den beiden diensttuenden Sportkommissaren Vorschläge zu unterbreiten, welche Programmänderungen sowie Fehler, Verstöße oder Proteste eines Teilnehmers betreffen.

Er ist allein berechtigt und verpflichtet, eine Veranstaltung sofort zu unterbrechen oder abubrechen, wenn die öffentliche Sicherheit oder die der Fahrer gefährdet ist.

Die Rennleitung führt das Rennen in Bezug auf Ablauf und Rundenzahl nach Festlegung der Sportleitung durch.

Bei Protestangelegenheiten, die einer technischen Begutachtung bedürfen, ist der Rennleiter dazu zu hören.

Der Rennleitung obliegt die Anzeige der Runden und evtl. Platzierungen der Fahrer.

Dem Rennleiter unterstehen die technischen Abnahmekommissare, Zeitnahme und Streckenobmann.

17.5 Zeitnahme

17.5.1 Aufgaben der Zeitnahme

Die Zeitnehmer haben in eigener Verantwortung die Zeiten sowie Rundenlisten zu führen, Protokolle zu erstellen und mit den nötigen Unterlagen zu versehen.

Zeiten und Ergebnisse dürfen nur von der Sportleitung, dem Rennleiter und der Ansage eingesehen und mit Abstimmung der Zeitnahme korrigiert werden.

Geschieht die Zeitnahme mit Transponder so gilt folgendes:

Alle Teilnehmer müssen einen vom DAMCV/MCVE zugelassenen Transponder benutzen. Jeder Teilnehmer ist in diesem Fall verpflichtet vor jedem Training einen, von der DAM - Sportleitung zugelassenen, funktionierenden Transponder an das Motorrad zu montieren, welches er benutzt.

Das Funktionieren liegt in der eigenen Verantwortung des Teilnehmers.

Ein nicht richtig funktionierender Transponder wird nicht registriert, somit erfolgt keine Aufnahme in die Ergebnisliste.

Transponder werden mit der Registriernummer auf den Namen des Teilnehmers ausgegeben.

Der Transponder muss an die vom Hersteller/Veranstalter vorgeschriebene Stelle am Motorrad befestigt werden.

Der vorgeschriebene Platz ist, mit dem mitgelieferten Haltebügel an der rechten oder linken Seite der Vordergabel, hinter der Nummerntafel.

Auch bei Gebrauch von Transpondern ist Werbung auf der Nummerntafel nur nach Absatz 3.3.2 zulässig.

Die Teilnehmer sind jederzeit verantwortlich für die richtige Montage und Funktion des Transponders. Beim Training der Klassen werden die Transponder der Fahrer/Teilnehmer kontrolliert. Wird festgestellt, dass der Transponder eines Teilnehmers nicht oder nicht richtig funktioniert, so wird der Teilnehmer nach Möglichkeit davon in Kenntnis gesetzt. Alle Folgen durch das nicht funktionieren oder den Verlust des Transponders gehen voll zu Lasten des Teilnehmers. Dagegen ist kein Protest möglich.

Der registrierte Eigentümer eines Transponders wird immer als Verantwortlicher angesehen, ob er selbst oder jemand anderes den Transponder gebraucht.

Gastfahrer können einen Transponder ausleihen; die Leihgebühr für einen Tag beträgt 15,-Euro und die Hinterlegung des Personalausweises, gleichwertiges Dokument oder des Kaufpreises (260,-€). Er muss hierzu ein Formular ausfüllen und dort mit seiner Unterschrift bestätigen, dass er für den Verlust des Leihtransponders haftet. Die Rückgabe muss durch den Teilnehmer selbst folgen. Dies sollte bis spätestens 10 Min. nach seinem letzten Rennlauf am Renntag geschehen. Sollte ein Teilnehmer den Transponder mit nach Hause nehmen, hat er dafür zu sorgen, dass dieser in einem versicherten Paket bis zur Mitte der darauf folgenden Woche in der MCVE-Geschäftsstelle eintrifft. Die Kosten für den Versand trägt der Teilnehmer. Mit nach Hause genommene Transponder dürfen nicht bei anderen Veranstaltungen eingesetzt werden. Dies zieht eine weitere Berechnung der Tagessätze sowie eine Bestrafung nach sich.

17.6 Fahrerobmann

17.6.1 Aufgaben des Fahrerobmannes

Er vertritt die Fahrer, Beifahrer gegenüber den Sportkommissaren und dem Verband.

Er hat das Recht, während den Pausen (ohne Fahreranhang) Einsicht in die Wertungslisten zu nehmen.

Er hat das Recht, bei Protesten anwesend zu sein, um die Belange der Fahrer, Beifahrer zu vertreten.

Er hat die Pflicht, im Fahrerlager nach dem Rennen zu sehen, die Fahrer, Beifahrer zu betreuen, zu beraten und bei Unstimmigkeiten oder Irrtümern in der Wertung die zuständigen Stellen zu verständigen und um Aufklärung zu bitten.

17.7 Streckenposten

17.7.1 Aufgaben der Streckenposten

Jeder Fahrer muss für eine gelöste Lizenz in der Jugend- und Hauptabteilung jeweils einen Streckenposten stellen. Das bedeutet für Fahrer mit einer Doppellizenz in der Jugendabteilung ist **ein** Streckposten zu stellen, für Fahrer mit einer Doppellizenz in der Hauptabteilung ist **ein** Streckenposten zu stellen. Für Fahrer mit mindestens einer Lizenz in der Jugend- und Hauptabteilung sind **zwei** Streckenposten zu stellen. Wird der nicht ausgeführt, wird der Fahrer für das nächste Rennen gesperrt! (Siehe hierzu auch Merkblatt für Streckenposten Anhang 2.)

Die Streckenposten = Streckenbeobachter beziehen längs der Rennstrecke ihre Posten, die ihnen vom Rennleiter bzw. vom Streckenpostenobmann angewiesen werden.

Die Streckenposten unterstehen einem Streckenpostenobmann (Rennleiter).

Sie führen eine Gelbe Flagge mit, deren Handhabung und Bedeutung ist den Personen (Streckenposten) seitens der Rennleitung bzw. Streckenpostenobmann zu erklären.. Diese Einweisung ist für jeden Streckenposten obligatorisch egal wie oft der Fahrer, oder die Vertretung den Streckenposten schon gemacht hat.

Nach Beendigung des Laufes ist jeder Streckenposten verpflichtet, Meldungen über besondere Vorkommnisse während des vergangenen Rennens durch den Safetyfahrer an die Sport- bzw. Rennleitung weiterzugeben.

Die Streckenposten sind während des Rennens Hilfspersonen der Sport- und Rennleitung. Ihnen ist unbedingt Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen verstoßen gegen das Sportgesetz und stehen unter Strafe.

Es dürfen nur Personen benannt werden, die das 14. Lebensjahr erreicht haben. Im Zweifelsfall ist der Streckenpostenobmann/Rennleiter befugt, den Personalausweis zur Einsicht zu verlangen und ggf. den Streckenposten austauschen zu lassen.

17.8 Safetyfahrer

17.8.1 Aufgaben des Safetyfahrers

Von jedem Veranstalter ist unter Einweisung durch den Rennleiter ein mindestens 18 Jahre alter Safetyfahrer einzusetzen, der in der Lage ist, Streckenverhältnisse und Strecke objektiv zu beurteilen.

Dieser fährt vor jedem Rennlauf die Strecke ab und kontrolliert unter anderem das Vorhandensein der Streckenposten, nimmt Meldungen der Streckenposten an die Sport- und Rennleitung entgegen, prüft ob noch Fahrzeuge auf der Strecke sind, ob irgendwo an der Strecke Gefahrenpunkte entstanden sind. Fehler oder Schäden meldet er dem Rennleiter, der dann über den weiteren Verlauf der Rennen entscheidet.

Sollte es notwendig sein, den vom Verein gestellten Safetyfahrer aufgrund mangelnder Fahrpraxis auszutauschen, kann dieses durch den Rennleiter entsprechend angeordnet werden.

18 Sportgericht

18.1.1 Funktion des Sportgerichts

Das Sportgericht steht über den Entscheidungen der Sportleitung / Sportkommission.

18.1.2 Entscheidung

Die Entscheidung des Sportgerichts ist endgültig und nicht mehr anfechtbar. Eine Berufung ist in keiner Hinsicht möglich.

18.1.3 Zusammensetzung

Das DAM - Sportgericht setzt sich aus 5 gewählten Mitgliedern des DAMCV/MCVE zusammen.

19 Verantwortlichkeit und Haftungsausschluss der Teilnehmer

19.1.1 Haftungsausschluss

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen teil. Sie tragen die allgemeine zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit hiermit kein

Haftungsverzicht vereinbart wird. Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe des Mitgliedsantrages den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen entstehen, und zwar gegen:

- dem DAMCV, der MCVE, des MSR, der IMBA, und die Mitgliedsvereine der DAM, sowie all deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer
- den Promotor/Serienorganisator
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden, und die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen, außer für Schäden aus 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, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen; gegen:
- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer/n gehen vor!) und eigene Helfer verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, außer für Schäden aus 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, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen. Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe des Mitgliedsantrages aller Beteiligten gegenüber wirksam. Er gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadenersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Die Teilnehmer erklären sich bereit, vor dem Training und den einzelnen Rennläufen die Rennstrecke in Augenschein zu nehmen.

19.1.2 Entbindung von der Schweigepflicht

Der Teilnehmer erteilt mit Abgabe des Mitgliedsantrages sämtlichen Ärzten, Pflegepersonen und Krankenhausmitarbeitern, die ihn im Rahmen einer der Motocross Veranstaltungen des DAMCV/MCVE in der Saison 2016 aufgrund einer dort eingetretenen Verletzung behandelt haben, bzw. behandeln werden, eine

Befreiung Ihrer Schweigepflicht gegenüber dem Vorstand des DAMCV/MCVE und den beteiligten Versicherungsgesellschaften, soweit dies zur Schadensregulierung erforderlich ist.

19.1.3 Haftung

Die Haftung der DAM (DAMCV/MCVE) ist beschränkt auf den Betrag der von der Versicherung ausgezahlt wird.

20 Verhalten der Fahrer

Mit Zugang/Zufahrt zum Fahrerlager unterwirft sich der Fahrer den Regeln (Veranstalter- und Fahrerrichtlinien) der DAM.

20.1.1 Fahren auf dem Veranstaltungsgelände

Das Fahren auf dem Veranstaltungsgelände (außer Rennstrecke) mit Wettbewerbs-, und anderen nicht vom Veranstalter zugelassenen Fahrzeugen (Mofas, Rollern, Nicht- Cross- Maschinen usw.), ist nicht erlaubt.

20.1.2 Fahrzeuge außer Motocross Motorräder

Führerschein-, sowie versicherungspflichtige Fahrzeuge müssen angemeldet und versichert sein und dürfen nur von berechtigten Führerscheininhabern gefahren werden.

Verstöße gegen diese Anordnung werden sofort bestraft, außerdem sind solche Fahrten von der Veranstalter-Haftpflicht ausgeschlossen.

Bestrafung Artikel 16.1.1 II, im Wiederholungsfall kann die Sperre für eine oder mehrere Veranstaltungen erfolgen

20.1.3 Ausscheiden während des Rennens

Muss ein Fahrer, Beifahrer während des Rennens ausscheiden, so zeigt er dies dadurch an, indem er eine Hand senkrecht hebt.

20.1.4 Missachtung der gelben Flagge

Missachtung der gelben Flagge zieht Bestrafung nach Artikel 16.1.1 IV nach sich.

20.1.5 Alkohol und andere stimulierende Mittel

Alkoholgenuss und der Genuss von stimulierenden Mitteln vor und während des Rennens sind strengstens verboten.

Bestrafung Artikel 16.1.1 IV.

20.1.6 Vorteil durch Verlassen der Strecke

Wer sich durch Verlassen der Rennstrecke einen Vorteil verschafft, Bestrafung nach Artikel 16.1.1 IV

20.1.7 Innenraum und Sicherheitszone

Fahrer, Beifahrer und Helfer haben den Innenraum und die Sicherheitszone während der Läufe nicht zu betreten.

20.1.8 Verhalten von Anhängern (Fans)

Der Fahrer, Beifahrer kann für das Verhalten seiner Anhänger (Fan), Erziehungsberechtigten verantwortlich gemacht werden. z.B. Tötlichkeiten oder Beleidigungen gegenüber Offiziellen, gegenüber anderen Fahrern oder sonstigem verbandsschädigendem Verhalten am Rennwochenende, oder Aktionen, die dazu geeignet sind, dem Verband oder einem angeschlossenen Verein zu schädigen, erfolgt Bestrafung nach Artikel 16.1.1 V-VII.

21 Zusatzbestimmungen

21.1.1 Fremde Hilfe

Während des Rennens darf ein Fahrzeug seine Geschwindigkeit nur von seiner motorsportlichen Kraft, durch Muskelkräfte seines Fahrers und Beifahrers und durch natürliche Ursachen wie Beschleunigen durch Gefälle erhalten.

21.1.2 Erlaubte Hilfe

Fremde Hilfe ist nur erlaubt, solange sich diese auf Aufheben, Anschieben und Antreten der Maschine beschränkt.

21.1.3 Ziellinie

Die Ziellinie muss der Fahrer mit seinem Fahrzeug jedoch mit eigener Kraft überschreiten.

21.1.4 Witterungsverhältnisse

Bei Regen oder ähnlichen Witterungsverhältnissen kann ein Strecken- Abschnitt vom Sportleiter aufgehoben werden.

21.1.5 Abfälle

Die Fahrer und ihrer Begleitpersonen sind verpflichtet, ihre Abfälle ordnungsgemäß zu beseitigen, d.h. der Abfall ist mit nach Hause zu nehmen. Der Standort im Fahrerlager ist so zu verlassen, wie man ihn vorgefunden hat. Bodenvertiefungen für Campingwagen, oder sonstige Ausgrabungen sind strengstens verboten.

Bestrafung Artikel 16.1.1 II-III.

21.1.6 Erdreich

Jegliche Benzin- und Ölbestände (auch in kleinsten Mengen) dürfen nicht ins Erdreich gelangen. Abfall aller Art, besonders Altreifen dürfen nicht im Fahrerlager zurückgelassen werden.

Jeder Fahrer ist dazu verpflichtet eine ölresistente und ölaufsaugende Mileumatte zu verwenden.

Bestrafung Artikel 16.1.1 IV-V und zivil- und strafrechtliche Verfolgung der betreffenden Fahrer.

21.1.7 Reinigen durch Druckreiniger

Das Abspritzen der Motorräder mit Druckreinigern (über 8 bar Druckerzeugung) ist strengstens untersagt, sofern der Veranstalter keine andere Weisung erlässt. Die Nutzung von chemischen Mitteln zum Reinigen der Maschinen ist immer verboten.

Bestrafung Artikel 16.1.1 III.

Weiterhin kann der Fahrer für alle daraus entstandenen Schäden vom Veranstalter belangt werden.

21.1.8 Reinigen an öffentlichen Gewässern und Bachläufen

Eine Reinigung von Motorrädern und sonstigen Gegenständen ist an öffentlichen Gewässern und Bachläufen strikt verboten.

Bestrafung Artikel 16.1.1 III.

21.1.9 Stromerzeuger

Stromaggregate müssen spätestens um 23.00 Uhr abgestellt sein. Das unnötige längere laufen lassen der Stromerzeuger ist zu vermeiden. Des Weiteren ist der Stromerzeuger so zu platzieren das umstehende Nachbarn nicht gestört werden.

21.1.10 Absperrungen im Fahrerlager

Absperrungen von Stellplätzen im Fahrerlager sind nicht zulässig. Des weiteren ist auf die Errichtung von Wagenburgen zu verzichten. Besondere Stellplätze für die Sport- und Rennleitung, soweit diese durch den Veranstalter benannt werden, sind entsprechend freizuhalten. Den Vorgaben des jeweiligen Veranstalters ist Folge zu leisten.

21.1.11 Parken

Privat PKW von Angehörigen bzw. Zuschauern (die nicht am Rennen teil nehmen) gehören nicht ins Fahrerlager.

21.1.12 IMBA-Trikots bzw. Verbands- Trikots

Werden zu einer Veranstaltung, bei der eine Mannschaft oder einzelne Fahrer durch den Verband gestellt werden, Trikots gestellt, sind diese durch die abgestellte Mannschaft oder den jeweiligen Fahrer oder Fahrerinnen zu tragen.

Sponsoren Logos dürfen nicht verunstaltet oder abgeklebt werden.

Das Tragen des Trikots ist am Renntag Pflicht.

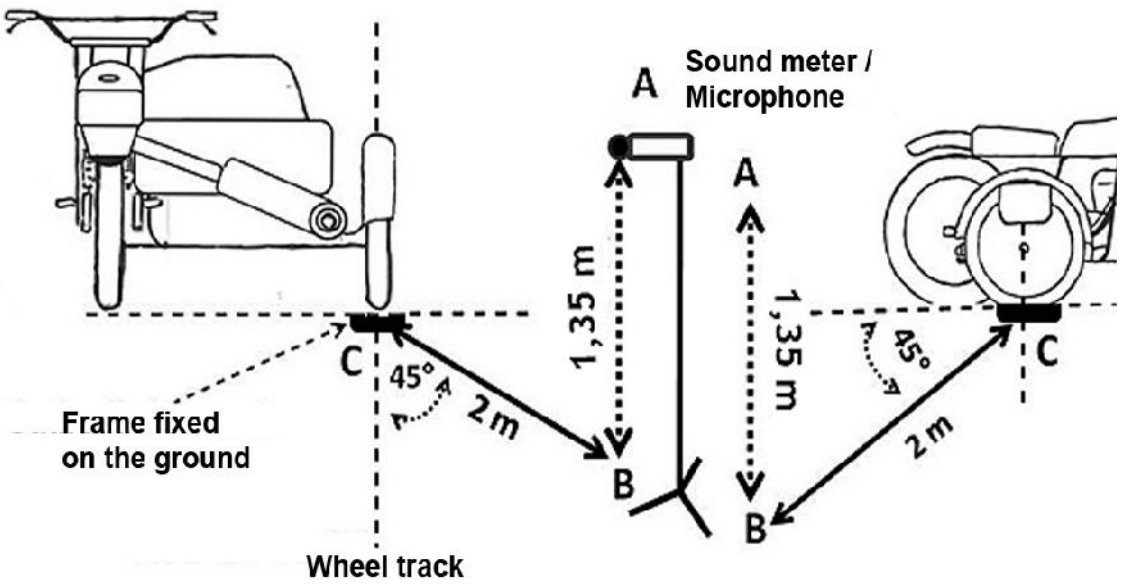
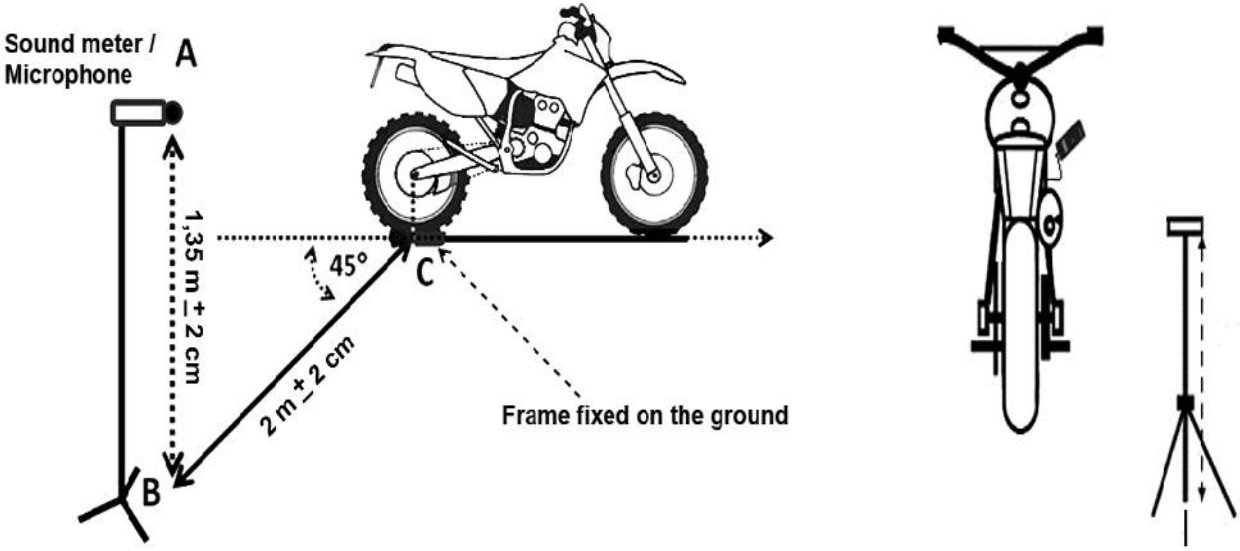
Eigene Sponsoren können auf die Trikots aufgebracht werden.

Bei IMBA Trikots ist die Sponsorenfläche vorgeschrieben und darf nicht überschritten werden! Dabei darf das eigentliche Design der Trikots nicht verändert werden! Die Kosten für die Änderungen trägt der jeweilige Fahrer selber.

Sitz der Geschäftsführung, im März 2018

- Anlagen:
1. Anhang Lautstärkemessung
 2. Merkblatt „Der Streckenposten“

Anhang 1 zu Artikel 6.4 Lautstärkemessung



Anhang 2 zu Artikel 17.7 Der Streckenposten

DER STRECKENPOSTEN

Der Streckenposten, in den **Fahrerichtlinien** des DAMCV/MCVE auch Streckenbeobachter genannt, ist eine der wichtigsten Personen im Rennbetrieb einer Veranstaltung.

Wichtig? Wieso?

Wer hält sich denn schon an die Weisungen und Warnungen eines Mannes oder einer Frau die mit einer gelben Fahne herumsteht?

Auszug aus den **Fahrerichtlinien**

In den Richtlinien des DAMCV/MCVE steht: "die Streckenbeobachter beziehen längs der Rennstrecke ihre Posten, die ihnen vom Rennleiter bzw. vom Streckenpostenobmann angewiesen werden. Sie führen eine gelbe Flagge mit. Die Handhabung und Bedeutung ist ihnen zu erklären. Am Schluss des Rennens muss jeder Streckenbeobachter dem Rennleiter dem Safetyfahrer oder einem Sportkommissar Meldung über besondere Vorkommnisse machen. Die Streckenbeobachter sind während des Rennens Hilfspersonen der Sport- und Rennleitung. Ihnen ist unbedingt Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen verstoßen gegen das Sportgesetz und stehen unter Strafe."

Gelbe Flagge: Bedeutung: "Gefahr"

An einem Stock befestigtes Stück gelber Stoff (Größe ca. 40x40) welches bei "Gefahr" durch den Streckenbeobachter in die Bahn der nachfolgenden Fahrer gehalten wird.

Die Bedeutung: der gelben Flagge steht ebenfalls in den **Fahrerichtlinien** beschrieben und wird wie folgt dargestellt: "Gefahr." Mit dem Ausdruck Gefahr schreibt die Fahrerichtlinie eine Handlung der Fahrer vor, die als ungeschriebenes Gesetz anzusehen ist, nämlich was der Fahrer bei herausgehaltener gelber Flagge tun muss:

Handlungsweise der Fahrer:

Geschwindigkeit mäßigen, möglicherweise auch anhalten, bzw. Schritt fahren. Überholen und Springen ist im Bereich der herausgehaltenen Flagge strengstens verboten, bis zu dem Punkt, wo keine gelbe Flagge mehr gezeigt wird.

Das heißt: Die Gelbphase gilt nach der Gefahrenstelle bis zum nächsten Streckenposten der **keine** Flagge mehr zeigt.

Handhabung der gelben Flagge durch den Streckenposten:

Die gelbe Flagge bei Gefahr in die Fahrbahn der nachfolgenden Fahrer halten. Dabei eigener Standort und weiteren Fahrweg der Fahrer beobachten.

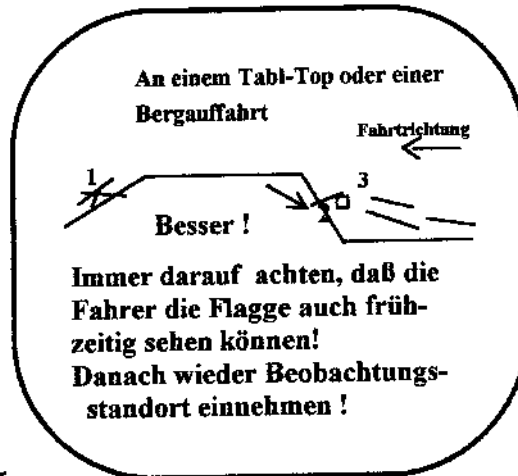
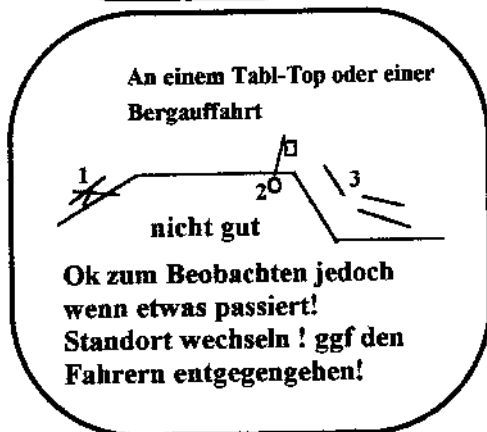
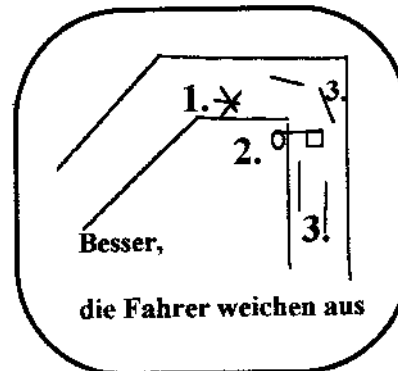
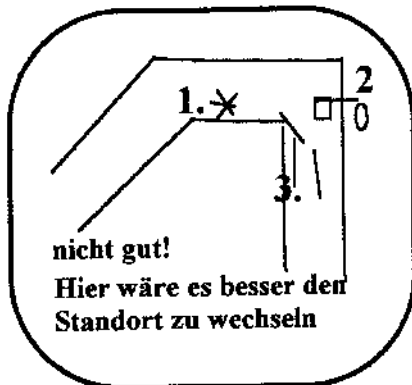
Möglicherweise Standortwechsel.

Beispiele für Situationen bei einem Moto-Cross-Rennen

1. gestürzter Fahrer

2. Standort
Streckenposten

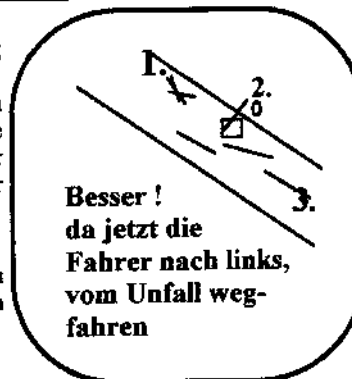
3. nachfolgende
Fahrer



Warum ist der Standort des Streckenposten links ungünstig bzw. nicht gut?

Er hält die Fahne in die Fahrbahn der nachfolgenden Fahrer, diese fahren logischerweise zur anderen Seite, genau dahin wo der gestürzte Fahrer liegt.

Richtig wäre, den Standort zu wechseln und von der andern Seite aus die Fahrer zu warnen!



Vorsicht beim Wechsel zur anderen Seite, nicht sich selbst oder nachfolgende Fahrer in Gefahr bringen !

So gibt es sicherlich viele Beispiele, die man hier auführen könnte aber trotzdem erfaßt man nicht alle Situationen eines Sturzes.

Wichtig ist, daß der Streckenposten Sicht mitdenkt, sich versucht in die Lage des nachfolgenden Fahrers zu versetzen und flexibel ist. Er muß sich immer fragen, wenn er die Fahne raushält, kann der nachfolgende Fahrer diese überhaupt rechtzeitig genug erkennen um entsprechend handeln zu können.

Möglicherweise muß man deshalb schon seinen Platz wechseln.

Das bloße Hinhalten der Fahne reicht oft nicht, damit die Fahrer diese auch rechtzeitig wahrnehmen und dann entsprechend handeln können.