

Wettbewerbsbestimmungen des DMSB für Supermoto

1. **Grundlagen der Veranstaltungen**
2. **Teilnehmer**
3. **Nennungen / Einschreibungen**
4. **Klasseneinteilung / Lizenzen**
5. **Abnahmen / Zugelassene Motorräder/ Geräuschkontrolle**
6. **Rennstrecken**
7. **Boxen**
8. **Flaggen-, bzw. Lichtzeichen**
9. **Fahrregeln**
10. **Training**
11. **Start / Startaufstellung**
12. **Rennen**
13. **Ende des Rennens / Laufes / Ergebnisse und Wertung**
14. **Schlusskontrolle / Parc Fermé**
15. **Preisgeld / Ehrenpreise**
16. **Vergabe des Titels**

1. **Grundlagen der Veranstaltung**

Die Veranstaltung ist ein Wettbewerb für Motorräder gemäß der nachfolgend aufgeführten Klassen. Bei der Durchführung werden neben diesen Wettbewerbsbestimmungen folgende Bedingungen, die Bestandteil der Ausschreibung sind, zugrunde gelegt:

- a) Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB,
- b) Wettbewerbs- und Technische Bestimmungen des DMSB/UEM/FIM, sofern in diesen Wettbewerbsbestimmungen nichts anderes festgelegt ist,
- c) Ausschreibung für Supermoto und sonstige, noch zu erlassende Wettbewerbsbestimmungen
- d) bei international ausgeschriebene Veranstaltungen, soweit in den vorgenannten Bestimmungen nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, das FIM-/UEM-Sportgesetz sowie die betreffenden Anhänge.

Zu verbindlichen Auskünften die Veranstaltung betreffend ist ausschließlich der Rennleiter berechtigt. Die Auslegung der Wettbewerbsbestimmungen und Ausschreibung obliegt jedoch allein dem Sportkommissar. Evtl. Änderungen und/oder Ergänzungen seitens des DMSB bleiben vorbehalten.

Die Prädikatläufe sind aus dem DMSB-Motorradsport-Terminkalender 2007 bzw. den ergänzenden Termin-Veröffentlichungen des DMSB ersichtlich. Bei Ausfall einer Veranstaltung behält sich der DMSB vor, eine Ersatzveranstaltung zu benennen.

Bei allen Veranstaltungen wird eine Zeitnahme mit Transponder-Technik und Computerauswertung dringend empfohlen. Werden keine Transponder eingesetzt, bedarf dies der Zustimmung des DMSB.

Alle Trainings- und Rennergebnisse sind kurzfristig nach Beendigung jedes Trainingsabschnittes bzw. Laufes durch Aushang bekannt zu geben und nach Homologation durch den Rennleiter ausgedruckt in ausreichender Zahl für Presse, Fahrer und Bewerber bereitzuhalten.

Bei allen Läufen zur Internationalen Deutschen Supermoto-Meisterschaft bzw. Pokal wird ein Pflicht-Sportkommissar sowie ein Pflicht-Technischer Kommissar eingesetzt, der vom DMSB bestimmt wird.

2. **Teilnehmer**

2.1 **Bewerber**

Inhaber einer vom DMSB/UEM/FIM oder anderen FMN ausgestellten gültigen Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz, je nach Status der Veranstaltung.

2.2. **Fahrer**

Inhaber einer gültigen Fahrerlizenz gem. Punkt 4 und je nach Status der Veranstaltung.

2.3. **Lizenzbestimmungen**

Neben den in den „Allgemeinen Lizenzbestimmungen des DMSB“ ggf. abweichend festgelegten Kriterien gelten nachstehende Festlegungen.

Inter-Lizenz

Fahrer, die im Endergebnis des Deutschen Supermoto-Cup 2006 die Plätze 1 bis 3 belegt haben bzw. mit dem 3. Platz punktgleich waren, müssen 2007 eine Inter-Lizenz beantragen.

Fahrer, die im Endergebnis die weiteren Plätze belegt haben, können nach Zustimmung des FA Supermoto eine Inter-Lizenz beantragen.

3. Nennungen/Einschreibungen

Neben den Festlegungen des Art. 48, Deutsches Motorrad-Sportgesetz, gelten nachstehende Bestimmungen.

3.1 Saison-Einschreibung

Die Fahrer der Klassen S1 und S2 müssen sich beim Serien-Promotor unter folgender Kontaktadresse einschreiben:

ADAC Saarland e. V.
Günter Jung
Am Staden 9
66121 Saarbrücken

In diesem Zusammenhang geben sie eine Dauernennung für die Veranstaltungen zur Internationalen Deutschen Supermoto Meisterschaft ab. Einschreibegebühr und Nenngeld sind an den Serien-Promotor zu entrichten. Weitere Details hierzu sind den Einschreibeunterlagen zu entnehmen. Der Serien-Promotor behält sich vor, Einschreibungen abzulehnen.

3.2 Einreichung der Nennungen

Nennungen sind schriftlich oder fernschriftlich, unter Benutzung des offiziellen Nennformulars des DMSB an den jeweiligen Veranstalter einzusenden.

Gaststarts in den Klassen S1 und S2 müssen vom Serien-Promotor genehmigt werden. Die entsprechende Nennung ist bei diesem einzureichen.

Alle Nennungen müssen vom Fahrer sowie ggf. Bewerber bzw. seinem bevollmächtigten Vertreter unterschrieben sein. 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.

Unvollständig ausgefüllte bzw. formlos schriftlich oder fernschriftlich eingereichte Nennungen müssen vor Ort vom Fahrer ergänzt bzw. auf ein offizielles Nennformular übertragen werden.

Mit Abgabe der Nennung unterwerfen sich die Bewerber, Fahrer sowie bei minderjährigen Teilnehmern auch deren Erziehungsberechtigte den Bedingungen dieser Wettbewerbsbestimmungen sowie allen von der Rennleitung oder dem Sportkommissar ggf. noch zu erlassenden Ausführungsbestimmungen.

Fahrer können vom Bewerber bis zur Dokumentenabnahme mit Zustimmung des Rennleiters ausgetauscht werden.

Ist der Austausch eines Fahrers erforderlich, dann ist der Bewerber dafür verantwortlich, dass der ausgetauschte Fahrer vor der Dokumentenabnahme bzw. vor seinem ersten Einsatz das Nennformular unterzeichnet. Ein Bewerber kann nicht gegen einen anderen ausgetauscht werden.

Bei international oder Europa-offen ausgeschriebenen Klassen müssen Lizenznehmer anderer Föderationen im Besitz einer separaten Einzelstartgenehmigung für diese Veranstaltung oder einer Dauerstartgenehmigung der betreffenden FMN sein. Fehlt der Vermerk der FMN, so ist ein Start keinesfalls möglich.

3.3 Nenngeld

Das Nenngeld beträgt in allen Klassen EUR 60,-.

Für die Klassen S1 und S2 wird das Nenngeld vom Serien-Promotor an die Veranstalter überwiesen.

Ansonsten muss das jeweilige Nenngeld der Nennung als Scheck beigefügt oder zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter überwiesen werden. In diesem Fall ist eine Kopie des Überweisungsbeleges der Nennung beizufügen bzw. die fristgerechte Überweisung vor Ort zu belegen. Wird oder wurde die Nennung oder das Nenngeld nicht zeitgleich und fristgerecht mit der Nennung entrichtet, kann vom Veranstalter ein Nenngeldaufschlag von EUR 25,- erhoben werden.

3.4 Nennungsschluss / Nennungsbestätigung

Für alle Veranstaltungen gilt ein einheitlicher Nennungsschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter).

Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, auch Nachnennungen anzunehmen.

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 72 Stunden nach Nennungsschluss die Annahme oder Ablehnung eingegangener Nennungen und sendet dem Teilnehmer alle erforderlichen Unterlagen bei gleichzeitiger Startnummernangabe unter Angabe der Abnahmezeit. Im Falle der Ablehnung der Nennung ist ein ggf. eingezahltes Nenngeld zum gleichen Zeitpunkt zurückzuüberweisen.

Jede schriftlich oder fernschriftlich beim Veranstalter eingegangene und von diesem akzeptierte, d. h. bestätigte Nennung, gilt im Übrigen als verbindlich abgegeben und verpflichtet, u. U. auch im Falle der Nichtteilnahme, zur Zahlung des Nenngeldes sowie ggf. auch zur Zahlung der zusätzlichen Bearbeitungsgebühr oder des Nenngeldaufschlages. Eine Verpflichtung zur Rückzahlung oder zum Verzicht auf die Zahlung besteht nur gem. Art. 53 des Deutschen Motorrad-Sportgesetzes.

Veranstaltungslizenznehmern sind mit der Nennungsbestätigung die Wettbewerbsbestimmungen anlässlich der Dokumentenabnahme zu übergeben.

Der Veranstalter ist berechtigt, die Teilnehmerzahl zu beschränken bzw. Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

3.5 Tickets

Unabhängig von den Pflichten gegenüber den Bewerbern hat jeder Teilnehmer Anspruch auf eine Fahrerkarte, zwei Helferkarten und eine Gastkarte.

3.6 Dauerstartnummern

Dauerstartnummern werden vom Serien-Promotor unter Berücksichtigung der Platzierung des betreffenden Fahrers im Vorjahr vergeben. Ein Anspruch auf Erteilung einer Dauerstartnummer besteht nicht.

Der Besitz einer Dauerstartnummer entbindet die Fahrer jedoch nicht von der Pflicht zur Abgabe einer form- und fristgerechten Nennung. Nimmt der Inhaber einer Dauerstartnummer an einer Veranstaltung nicht teil, so darf diese Start-Nr. vom Veranstalter nicht vergeben werden.

3.7 Doppelstart

Doppelstarts sind in max. zwei Klassen zulässig, allerdings nicht in Verbindung/Kombination mit der Amateurklasse. Abweichend von Art. 56 DMSG kann ein Motorrad auch in zwei verschiedenen Klassen eingesetzt werden, wenn es den jeweiligen technischen Bestimmungen entspricht.

4. Klasseneinteilung

Hinweis: Bei allen folgenden Altersangaben gilt die sog. Stichtagregelung

Klasse S1 (DM)

Solomotorräder mit Zweitaktmotoren bis 250 ccm bzw. Viertaktmotoren bis 450 ccm.

Start- und prädiatpunktberechtigt sind eingeschriebene Fahrer und Gaststarter ab 14 Jahre mit DMSB-Inter-Lizenz oder analoger Lizenz anderer Föderationen.

Vom Serien-Promotor können in Abstimmung mit dem FA Supermoto, bzw. des DMSB weitere Startplätze an Fahrer mit Inter-Lizenz, auch für eine andere Motorsportart, vergeben werden.

Außerdem startberechtigt (ohne Prädiatpunktvergabe) mit Zustimmung des Promotors sind Fahrer, die zum Nennschluss im Zwischenergebnis des Deutschen Supermoto-Pokal C1 die Plätze 1 bis 3 belegen bzw. mit dem 3. Platz punktgleich sind oder V-Lizenznehmer, die im Veranstaltungsjahr eine Interlizenz hätten nehmen können oder müssen.

Klasse S2 (DM)

Solomotorräder über 475ccm

Start- und prädiatpunktberechtigt sind eingeschriebene Fahrer und Gaststarter ab 14 Jahre mit DMSB-Inter-Lizenz oder analoger Lizenz anderer Föderationen.

Vom Serien-Promotor können in Abstimmung mit dem FA Supermoto, bzw. des DMSB weitere Startplätze an Fahrer mit Inter-Lizenz, auch für eine andere Motorsportart, vergeben werden.

Außerdem startberechtigt (ohne Prädiatpunktvergabe) mit Zustimmung des Promotors sind Fahrer, die zum Nennschluss im Zwischenergebnis des Deutschen Supermoto-Pokal C2 die Plätze 1 bis 3 belegen bzw. mit dem 3. Platz punktgleich sind oder V-Lizenznehmer, die im Veranstaltungsjahr eine Interlizenz hätten nehmen können oder müssen.

Klasse C1 (Pokal)

Solomotorräder mit Zweitaktmotoren bis 250 ccm bzw. Viertaktmotoren bis 450 ccm.

Start- und prädiatpunktberechtigt sind Fahrer ab 14 Jahre mit DMSB-B-Lizenz. Entsprechend dem Status der Veranstaltung sind auch Fahrer außerhalb der Prädiatpunktwertung startberechtigt, die eine B-Lizenz einer Mitgliedsorganisation der FIM besitzen.

Klasse C2 (Pokal)

Solomotorräder über 475ccm

Start- und prädiatpunktberechtigt sind Fahrer ab 14 Jahre mit DMSB-B-Lizenz. Entsprechend dem Status der Veranstaltung sind auch Fahrer außerhalb der Prädiatpunktwertung startberechtigt, die eine B-Lizenz einer Mitgliedsorganisation der FIM besitzen.

Klasse Amateure

Solomotorräder ohne Hubraumbegrenzung.

Startberechtigt sind Fahrer ab 14 Jahren, die

1. eine B-, C- oder Veranstaltungslizenz des DMSB besitzen.
2. eine nationale Lizenz der Leistungsklasse B einer Mitgliedsföderation der UEM besitzen.

Nicht startberechtigt sind Fahrer, die

3. in der Endwertung des Deutschen Supermoto-Cup 2006 die Plätze 1 bis 20 erreicht haben.
4. im Laufe der Saison 2006 bereits aus der Klasse 5 (Amateure) in die Klassen 3 (Cup Open) bzw. 4 (Cup 450) aufgestiegen sind.
5. im Laufe der Saison 2007 in einem für die Klasse 5 (Amateure) ausgeschriebenen Rennen in der Gesamtwertung einer Veranstaltung zweimal die Plätze 1 oder 2 belegen.

Klasse Quads

über 240 bis 750 ccm.

Startberechtigt sind Fahrer ab 14 Jahre, die

1. eine Inter-, B-, C- oder Veranstaltungslizenz des DMSB besitzen.
2. eine Lizenz der FIM/UEM besitzen.
3. eine Lizenz einer europäischen Mitgliedsföderation besitzen.

Für Fahrer bis 17 Jahre gilt ein max. Hubraumlimit von 250 ccm / 2-Takt-Motoren sowie 450 ccm / 4-Takt-Motoren.

Klasse Rookies-Cup

Klasse Junior Cup

Klasse Aprilia Challenge

siehe www.dmsb.de

5. Abnahme / Zugelassene Motorräder / Geräuschkontrolle

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, muss der Fahrer persönlich anwesend sein.

Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen bzw. abzugeben:

1. Nennungsbestätigung.
2. Eine für die betreffende Klasse gültige Lizenz und ggf. Bewerber-Lizenz.
3. Startgenehmigung bzw. Dauerstartgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.

Alle Fahrer-Lizenzen sowie die Auslands-Startgenehmigungen werden bei der Dokumenten-Abnahme vom Veranstalter einbehalten und können, sofern keine sportrechtlichen Gründe entgegenstehen, von den Inhabern nach Beendigung des Wettbewerbes dort wieder in Empfang genommen werden.

Der Rennleiter ist berechtigt, von jedem Fahrer eine ärztliche Untersuchung zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichem Befund kann der Fahrer vom Training und Rennen ausgeschlossen werden.

Zugelassen werden nur Motorräder/Quads, die unter dem Namen des betr. Fahrers abgenommen wurden. Für die Klassen Rookies-Cup, Junior Cup und Aprilia Challenge gelten die besonderen Bestimmungen dieser Klassen (siehe DMSB-Homepage).

In den Klassen S1, S2, C1 und C2 darf jeder Fahrer der Technischen Abnahme max. 2 Motorräder vorführen. In den Klassen Amateure, Quads, Rookies-Cup, Junior Cup und Aprilia Challenge darf jeder Fahrer der Techn. Abnahme max. 1 Motorrad vorführen.

Ausnahmen:

- in den Klassen Rookies Cup, Junior Cup und Aprilia Challenge darf jeder Bewerber der Techn. Abnahme ein Team-Motorrad vorführen.

Ein Fahrer darf sein Motorrad zwischen den einzelnen Trainings und Läufen wechseln, wenn nicht die vorgenannten Ausschlussregelungen zutreffen. Ein Wechsel des Motorrades ist allerdings nur zulässig bis zur Einfahrt in den Vorstartbereich. Danach ist ein Wechsel ausgeschlossen.

Ein über die vorstehend beschriebenen Möglichkeiten hinausgehender Austausch von Motorrädern – d.h. auch ein Motorradaustausch zwischen Fahrern – ist verboten.

6. Rennstrecken

Die Veranstaltungen finden auf abgesperrten, vom DMSB abgenommenen Strecken statt.

Die Strecke ist derart anzulegen, dass der Geländeanteil grundsätzlich auch bei schlechten Witterungsbedingungen zu befahren ist. Sollte dies aufgrund der Witterungsbedingungen nicht möglich sein, kann der Veranstalter in Abstimmung mit dem Sportkommissar die Streckenführung dahingehend ändern, dass nur der befestigte Teil der Strecke befahren wird. Für Strecken, bei denen bereits ein 2. Streckenplan ohne Geländeanteil abgenommen wurde, tritt dieser dann in Kraft. Sollte sich die Witterung erst im Lauf der Veranstaltung ändern, muss den Fahrern vor den Rennläufen ein Zusatztraining oder mindestens 3 Einführungsrunden auf der abgeänderten Strecke ermöglicht werden.

Die Streckenlänge sollte maximal 2000 m und nicht kürzer als 700 m sein. Sie sollte zu 80 % auf Asphalt, Beton oder ähnlichem Material sowie zu 20 % auf Naturboden verlaufen. Die befahrbare Mindestbreite an der engsten Stelle muss 6 m betragen.

Im gesamten Verlauf der Strecke muss eine Durchfahrtshöhe von mind. 3 m gewährleistet sein. Zwischen einzelnen Sprunghügeln muss von Scheitelpunkt zu Scheitelpunkt ein Abstand von mind. 30 m liegen. Sie sind so anzulegen, dass keine Mehrfachsprünge möglich sind. Sprunghügel aus Holz o. ä. Material sind nicht erlaubt.

Start- und Zielbereich, Fahrerlager sowie alle Bereiche rund um die Strecke, in denen Zuschauer zugelassen sind, müssen durch eine geeignete Absperrung geschützt sein, die stabil und hoch genug ist, um die Zuschauer zurückzuhalten.

Auf beiden Seiten der Strecke muss zum Schutz der Zuschauer und Fahrer eine neutrale Sicherheitszone von mind. 1 m Breite eingerichtet werden, die auf der den Zuschauern zugewandten Seite durch einen Zaun oder ein natürliches Hindernis, auf der gegenüber liegenden Seite durch Streckenmarkierungen begrenzt ist.

Für die Streckenmarkierung dürfen nur Materialien verwendet werden, die eine Verletzung der Fahrer weitgehend ausschließen (z. B. Pylonen, Stroh- oder Schaumstoffballen, leicht brechbare Holzpflocke oder Pflöcke aus anderem flexiblen Material – max. Höhe 50 cm). Auf dem Straßenteil der Strecke muss die innere Fahrbahn-Begrenzung in Kurven aus Leitschienen mit einer maximalen Höhe von 10 cm bestehen.

Die äußere Fahrbahn-Begrenzung darf im Kurvenbereich nicht aus Reifen oder Strohballen bestehen. Empfohlen werden in diesem Fall auf die Fahrbahn geschraubte so genannte Sichtzeichen (Pylonen).

Weitere Hinweise zum Streckenbau sind aus den DMSB-Richtlinien für Streckenabnahmen und Streckensicherung und dem Streckenabnahmeprotokoll ersichtlich.

Zum Schutz der Fahrer müssen alle Hindernisse wie z. B. Bäume, Pfosten, Mauern, Felsen, Leitplanken etc. mit Strohballen oder einem anderen wirkungsvollen, stoßdämpfenden Material abgedeckt sein.

Die Strecke muss frei sein von großen Steinen. Steine, die im Verlauf des Rennens an die Oberfläche treten, müssen entfernt werden.

Zur Gewährleistung guter Rennbedingungen und umfassender Sicherheit sowie zum Schutz der Zuschauer und der Fahrer vor Staub, muss der Offroad-Streckenteil mit natürlichem Oberflächenbelag, wenn erforderlich, rechtzeitig vor und zwischen den Rennen ausreichend gewässert werden.

Erhebliche Schäden an der Strecke, die während des Rennens auftreten, müssen vor dem nächsten Start behoben werden.

7. Boxen

Reparaturen, Auswechseln von Rädern oder Reifen wie auch alle übrigen erlaubten Arbeiten dürfen im Verlauf des Rennens nur an den Boxen von den Fahrern und den zugelassenen Helfern durchgeführt werden. Jeder Fahrer hat Anspruch auf Zulassung von 2 Helfern. Fahrer und Helfer erhalten ggf. zur Kenntlichmachung ein besonderes Abzeichen (Ticket), das jederzeit sichtbar zu tragen ist.

Der Boxenbereich umfasst die Fläche von Boxeneinfahrt bis Boxenausfahrt sowie die Boxen selbst und wird an der Vorderfront durch die Absperrung zur Rennstrecke begrenzt.

Fahrer, die in die Boxengasse einfahren wollen, müssen sich frühzeitig entsprechend einordnen, die Rennstrecke in Richtung Boxengasse verlassen und hierbei die Geschwindigkeit so herabsetzen, dass sie ihr Fahrzeug ohne Gefährdung anderer an der entsprechenden Box zum Halten bringen.

Nach Beendigung des Boxenaufenthaltes darf der Fahrer erst Ende der Boxenstraße unter Beachtung der Signal- oder Flaggenzeichen wieder auf die Rennstrecke einfahren.

8. **Flaggen-, bzw. Lichtzeichen**

Während des Trainings und des Rennens gelten folgende Flaggenzeichen:

Nationalflagge (bzw. Startampel) = Start

Gelbe Flagge (stillgehalten) = Gefahr, langsam fahren

Gelbe Flagge (geschwenkt) = unmittelbare Gefahr, auf Halt vorbereiten, Überholverbot!

Strafmaßnahmen bei durch einen Offiziellen gemeldeter Missachtung der gelben Flagge:

Für jeden überholten Fahrer Rückversetzung des Überholenden im Endklassement um jeweils fünf Plätze. Bei einer nach Auffassung des Fahrleiters und/oder der Sportkommissare im Zusammenhang mit einem solchen Überholvorgang eingetretenen zusätzlichen Behinderung oder Gefährdung des Strecken- oder Rettungspersonales bzw. des/der überholten Fahrer(s) oder wiederholter Missachtung bleibt an Stelle der Rückversetzung der Wertungsausschluss vorbehalten.

Rote Flagge (gehalten oder geschwenkt) = Das Rennen/Training ist abgebrochen, nicht überholen, langsam und mit größter Vorsicht und Aufmerksamkeit gemäß den Anweisungen in das Fahrerlager bzw. in den Vorstartraum zurückkehren.

Blaue Flagge (geschwenkt) = Achtung, Überholvorgang steht in Kürze bevor

Schwarze Flagge in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel = Halt für den Fahrer mit dieser Startnummer bei Start und Ziel

Grüne Flagge = Strecke frei

Schwarz-weiß-karierte Flagge = Ende des Training/Rennen

Die Flaggenreöße beträgt mind. 60x60 cm.

9. **Fahrregeln**

Im Verlauf des Trainings und des Rennens darf links und rechts überholt werden. Fahrer, die überholt werden, müssen dem Überholenden sofort Platz machen und ggf. die Ideallinie freigeben. Jedes Drängen nach innen oder außen ist untersagt.

Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Rennstrecke abstellen. Jedes Anhalten innerhalb der Strecke ist verboten. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen. Jeder Verstoß gegen diese Fahrregeln wird bestraft (Art. 114 DMSG).

Fahrer und Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und des Rennens – ausgenommen während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss. Andernfalls erfolgt Ausschluss oder Wertungsverlust.

Fremde Hilfe, ausgenommen solche, die durch Sportwarte aus Sicherheitsgründen gegeben wird, ist verboten.

Falls ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, die markierte Strecke verlässt, muss er, um das Rennen wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit verminderter Geschwindigkeit wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden nächstmöglichen Punkt auf die Strecke einfahren.

Bei Missachtung dieser Vorschrift wird dem Fahrer im Ergebnis des Zeittrainings die schnellste Runde gestrichen bzw. wird er im Rennen um 5 Plätze zurückgestuft. Mit der gleichen Strafe werden Fahrer belegt, die sich durch Auslassen von Hindernissen oder Schikanen bzw. Kurven einen Vorteil verschaffen. Wiederholungsfälle werden mit Ausschluss bestraft.

10. **Training**

10.1 Freies Training

In allen Klassen mit Prädikatpunktvergabe sind mindestens zwei separate Trainingsabschnitte ohne Zeitnahme von insgesamt mindestens 30 Minuten Dauer durchzuführen. Abweichungen bedürfen der Zustimmung des DMSB.

10.2 Zeittraining

In allen Klassen mit Prädikatpunktvergabe ist ein Training mit Zeitnahme von mindestens 20 Minuten durchzuführen. Abweichungen bedürfen der Zustimmung des DMSB.

Fahrer, die im Verlauf aller Trainingsabschnitte nicht insgesamt mindestens 3 Runden absolviert haben, werden nicht zum Rennen zugelassen.

Bei Durchführung des Trainings einer Klasse in mehreren Gruppen ist ein Wechsel der Gruppen nicht zulässig.

Für die Einteilung der Gruppen ist der jeweilige Meisterschafts-Tabellenstand maßgebend. Dabei wird der Führende in die erste Gruppe, der Zweite in die zweite Gruppe, der Dritte in die erste Gruppe usw. eingeteilt.

Findet das Zeittraining einer Klasse nicht am Tag des freien Trainings statt oder finden die Rennläufe einer Klasse nicht am Tag des Zeittrainings statt, ist vor diesem ein Warm-up von mindestens 10 Minuten durchzuführen. Dies gilt ebenfalls, wenn die Vorläufe nicht am Tag des Zeittrainings bzw. die Hoffnungs-, Halbfinal- oder Finalläufe nicht am Tag des im Qualifikationsschema jeweils vorhergehenden Laufes stattfinden.

- 10.3 Übersteigt die Zahl der Nennungen die im Streckenabnahmeprotokoll festgelegte Streckenkapazität, entscheidet das Resultat des Zeittrainings über die für die Rennläufe qualifizierten Fahrer.

11. Start / Startaufstellung

Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge auf einer Strecke wird für Training und Rennen, getrennt für Solomotorräder und Quads, im Abnahmeprotokoll festgelegt.

Das Motorrad muss bis spätestens 5 Minuten vor dem im gültigen Zeitplan vorgesehenen Startzeitpunkt des nächsten Laufes in den Vorstartbereich eingebracht werden. Fahrer, die verspätet erscheinen, haben keinen Anspruch auf den ihnen zustehenden, dann aber freibleibenden Startplatz und werden hinter der Penalty-Linie bzw. hinter der ersten nicht besetzten Startreihe aufgestellt. Jeder Fahrer darf nur die für den Renneinsatz vorgesehene Maschine in den Vorstartbereich einbringen. Ein Wechsel des Motorrades ist nach der Einfahrt in den Vorstartbereich nicht mehr erlaubt.

Reparaturen und Wartungsarbeiten dürfen im Vorstartbereich nur durch den/die mit einem Helferticket ausgestatteten Mechaniker des betreffenden Fahrers bzw. vom Fahrer selbst vorgenommen werden.

Die Startaufstellung zu den einzelnen Läufen erfolgt, ggf. wechselweise (bei verschiedenen Trainingsgruppen), nach der Platzierung im Zeittraining innerhalb der jeweiligen Trainingsgruppe, beginnend mit dem jeweils Zeitschnellsten bzw. analog für die nachfolgenden Läufe, unter Berücksichtigung der Platzierung in den vorangegangenen Läufen. Fahrer, die sich über einen Hoffnungslauf qualifizieren oder durch eine Wild-Card startberechtigt sind, erhalten in der entsprechenden Reihenfolge die letzten Startplätze. Eine freie Auswahlmöglichkeit des Startplatzes besteht nicht. Erscheint ein Fahrer nicht zur Startaufstellung, bleibt dessen Startplatz leer.

Bei der Startaufstellung der Soloklassen stehen in jeder Startreihe vier Fahrer, in der Quadklasse stehen in der ersten Startreihe drei, in der 2. Reihe zwei, in der 3. Reihe drei usw. Fahrer. Die Aufstellung der Fahrer in einer Startreihe erfolgt um jeweils 0,5 m versetzt (Echo-Ion) und, bezogen auf die davor stehende Reihe, auf Lücke.

Bei der Startaufstellung ist zwischen den Fahrern in den Soloklassen ein Abstand von möglichst 2 m, mindestens aber 1,5 m, in der Quadklasse von mindestens 2,5 m vorgeschrieben. Der Abstand zwischen den Startreihen beträgt 3,5 m.

Im Abstand von 3,50 m hinter der letzten Startreihe wird eine so genannte Penalty-Linie mit Startmarkierungen eingerichtet.

Die jeweiligen Startpositionen sind mit einem auf dem Untergrund aufgebrachten, gut erkennbaren, nach hinten offenen Rechteck zu kennzeichnen, dessen geschlossene Seite in Fahrtrichtung zeigt.

Um den Fahrern das Auffinden ihres Startplatzes zu erleichtern, wird seitlich von den aufgemalten Startmarkierungen die Startreihen-Nummer durch Aufstellen einer entsprechenden Nummerntafel angezeigt. Die Penalty-Linie wird durch eine Tafel mit einem „P“ angezeigt.

Nach Einnahme des zugeteilten Startplatzes darf dieser nicht mehr verlassen werden. Bei Zuwiderhandlung wird der Fahrer hinter die Penalty-Linie bzw. hinter die erste nicht besetzte Startreihe versetzt.

Die Verwendung von Reifenwärmern im Vorstartbereich und auf dem Startplatz (auch ohne Stromanschluss) ist nicht zulässig.

Vor jedem Rennen ist die Durchführung von zwei Einführungsrounden vorgeschrieben (ausgenommen Rookie Cup, hier nur eine Runde).

Der Start zur Aufwärmrunde erfolgt gestaffelt nach Startreihen: Ein Startmarschall mit zwei roten Flaggen geht zügig durch die einzelnen Startreihen und gibt jeweils durch Senken der Flaggen den Start für die in der betreffenden Reihe befindlichen Fahrer frei. Fahrer, die vor dem Senken der roten Flagge losfahren, werden bestraft.

Nach dieser Einführungsrunde haben die Fahrer zügig ihren Startplatz einzunehmen.

Fahrer, die an der/den Einführungsrunde/n nicht teilnehmen, müssen von der Penalty-Linie bzw. von der ersten nicht besetzten Startreihe starten.

Helfer haben nach der Einführungsrunde keinen Zutritt zum Startplatz.

Fahrer, die unnötige zeitliche Verzögerungen dieses Startvorganges (z.B. durch Startversuche, Kreise ziehen o.ä.) verursachen oder verspätet aus der Einführungsrunde erscheinen,

haben keinen Anspruch auf den ihnen zustehenden, dann aber freibleibenden Startplatz und werden hinter die Penalty-Linie bzw. die erste nicht besetzte Startreihe versetzt.

Der Start erfolgt stehend als Gruppenstart mit laufendem Motor unter Anwendung nachfolgender Methode:

- Startampel ist ausgeschaltet
- Ein Sportwart steht mit roter Flagge auf der Startlinie
- Starterfeld formiert sich mit laufenden Motoren
- Nach Einnahme aller Startplätze schwenkt ein zweiter Sportwart hinter dem Feld die grüne Flagge
- Der Sportwart geht mit erhobener roter Flagge vor dem Feld und verlässt die Strecke
- Nach Verlassen der Strecke durch den Sportwart schaltet die Ampel auf Rot
- Nach 2–5 Sekunden schaltet die Ampel aus und gibt den Start frei.

Eine Frühstartüberwachung findet statt. Ein Frühstart ist dann gegeben, wenn während der Start-Rotlichtphase eine Vorwärtsbewegung des Motorrades, bzw. des Vorderrades erfolgt. Ein Frühstart liegt auch dann vor, wenn der Fahrer seine Maschine noch in der Rotlichtphase zurückzieht und beim Umschalten der Ampel wieder von seiner vorgesehenen Position startet. Fahrer, die einen Frühstart verursachen, werden bei erforderlicher Startwiederholung hinter die Penalty-Linie bzw. die erste nicht besetzte Startreihe versetzt oder, soweit das Rennen als gestartet angesehen wird, wird der betreffende Fahrer im Ergebnis des betreffenden Laufes um fünf Plätze zurückgestuft.

Die Rückstufung um fünf Plätze muss dem/den betreffenden Fahrer/n, bzw. Team/s schnellstmöglich mitgeteilt werden. Hierzu ist eine schwarze Tafel mit der Aufschrift der Startnummer des/der Fahrer/s sowie dem Zusatz „Frühstart + 5 P“ zu zeigen.

12. Rennen

12.1 Rennen der Klasse S1 und S2

In diesen Klassen werden jeweils zwei Wertungsläufe von 15 Minuten Dauer + 2 Runden durchgeführt. Die Pause zwischen den Rennen der jeweiligen Klasse muss mindestens 90 Minuten betragen.

Nachdem alle Läufe der Klassen S1 und S2 einer Veranstaltung abgeschlossen sind, findet ein sogenanntes Superfinale statt. Startberechtigt sind maximal 36 Fahrer. Im Superfinale gibt es keine Wertungspunkte.

Die Startaufstellung erfolgt abwechselnd nach aufsteigender Platzierung in der Tageswertung der einzelnen Klassen, beginnend mit dem Erstplatzierten der Klasse S1. Bei Doppelstartern wird nur die beste Platzierung in einer der beiden Tageswertungen berücksichtigt.

Die Tageswertung ergibt sich aus der Summe der Wertungspunkte der beiden Läufe einer Klasse. Bei Punktgleichstand entscheidet die bessere Platzierung. Ist auch diese gleich, so entscheidet der bessere zweite Lauf.

12.2 Rennen der Klassen Quads, Rookies-Cup, Junior Cup und Aprilia Challenge

In diesen Klassen werden jeweils zwei Wertungsläufe von 12 Minuten Dauer + 2 Runden durchgeführt.

12.3 Rennen der Klassen C1, C2 und Amateure

Für die Durchführung der Rennen dieser Klassen gilt im Grundsatz:

Die Wettbewerbe werden gemäß dem Durchführungsschema in zwei oder drei Vorläufen, einem oder zwei Hoffnungsläufen, zwei Semifinalläufen, einem weiteren Hoffnungslauf und einem Finale durchgeführt.

Bei der Durchführung muss in jedem Fall gewährleistet sein, dass Fahrer, die sich nicht direkt für die nachfolgende Runde, d.h. das Semifinale oder Finale, qualifizieren, eine zweite Chance erhalten. Dies gilt auch, wenn ein Fahrer nicht an seinem, ihn betreffenden Vor- oder Halbfinallauf teilnehmen konnte.

Die Einteilung der Fahrer sowie das Qualifikationsschema wird vom Veranstalter unter Berücksichtigung des Nennungsergebnisses sowie der Streckenkapazität festgelegt.

Der Start in einem anderen als in dem ursprünglich zugeordneten Vorlauf oder Halbfinale ist nicht möglich.

Ableitend aus dieser Festlegung ergibt sich im Grundsatz folgendes Qualifikationsschema, bei dem nachstehende Mindestlaufzeiten zu beachten sind:

Vorlauf	=	7 Minuten + 2 Runden
Hoffnungslauf	=	7 Minuten + 2 Runden
Halbfinale	=	9 Minuten + 2 Runden
Kleines Finale	=	7 Minuten + 2 Runden
Finale	=	12 Minuten + 2 Runden

Übersteigt das Nennungsergebnis die Streckenkapazität nicht, so können diese Rennen entsprechend Pkt. 12.2 (zwei Wertungsläufe von 12 Minuten Dauer + 2 Runden) durchgeführt werden.

12.4 Abbruch und Wiederaufnahme eines Laufes

Sollte der Abbruch eines Laufes aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt, um anzuzeigen, dass der Lauf abgebrochen ist. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer langsam fahren und den Anweisungen der Sportwarte folgen.

Zwischen dem Abbruch eines Laufes und dem erneuten Start muss in der Regel, ausgenommen bei einem Abbruch wegen Frühstart, eine Zeitspanne von mindestens 10 Minuten liegen. Eine Abweichung von dieser Regelung bedarf der Zustimmung des Sportkommissars.

Im Einzelnen gelten für den evtl. erneuten Start eines abgebrochenen Laufes folgende zusätzliche Regelungen:

- A) Weniger als 50 % der Laufzeit (gerechnet ohne die 2 Folgerunden) waren absolviert:
Wird ein Lauf abgebrochen bevor der führende Fahrer 50 % der Laufzeit absolviert hat, so wird der ursprüngliche Start für null und nichtig erklärt. Alle Fahrer, die am ersten Start beteiligt waren, sind für den erneuten Start teilnahmeberechtigt, entweder auf dem ursprünglich eingesetzten Motorrad oder auf einem anderen Motorrad, vorausgesetzt, dass dieses den Technischen Kommissaren unter ihrem Namen bzw. dem ihres Bewerbers vorgeführt und abgenommen wurde. Der wiederaufgenommene Lauf geht – soweit vor dem Restart nicht ausdrücklich anders festgelegt – über die volle Distanz, wobei die ursprüngliche Startaufstellung benutzt wird. Der Platz jedes Fahrers, der nicht an dem erneuten Start teilnehmen kann, bleibt frei.
- B) Mehr als 50 % der Laufzeit (gerechnet ohne die 2 Folgerunden) war absolviert:
Dieser Lauf wird in jedem Fall als Rennen gewertet. Die Wertung erfolgt ebenfalls aufgrund der Positionen, welche die Fahrer am Ende der letzten Runde vor dem Abbruch des Rennens inne hatten. Bezüglich der Vergabe von Wertungspunkten bei Prädikatläufen sind die Wettbewerbsbestimmungen zu beachten.

13. Ende des Rennens / Laufes / Ergebnisse und Wertung

Nach Absolvierung der vorgesehenen Distanz wird der Sieger sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarz-weiß karierten Flagge abgewunken. Damit ist das betreffende Rennen bzw. der Lauf beendet.

Die Durchfahrt für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment registriert, wenn der vorderste Teil seines Motorrades die Ziellinie überquert.

Fahrer, die nicht mindestens 75 % der vom Sieger gefahrenen Distanz zurückgelegt haben, werden nicht gewertet.

Nach dem Abwinken fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Fahrerlager.

13.1 Ergebnisse/Wertungspunkte

Die Fahrer erhalten anhand der offiziellen Ergebnisliste der Veranstalter für jede Teilnahme und Platzierung pro Wertungslauf Prädikatpunkte in folgender Abstufung:

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

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch des Finallaufes, soweit er nach einer Unterbrechung nicht wieder aufgenommen werden kann, erhalten die Fahrer folgende Punkte, wenn mit der neuen Distanz nachstehende Prozentwerte erreicht wurden:

- über 75 % der vorgeschriebenen Laufzeit (gerechnet ohne 2 Folgerunden): volle Punkte
 - über 50 % der vorgeschriebenen Laufzeit (gerechnet ohne 2 Folgerunden): 50% der Punkte
 - bis 50 % der vorgeschriebenen Laufzeit (gerechnet ohne die 2 Folgerunden): keine Punkte
- Werden die Rennen der Klassen C1 oder C2 gemäß Punkt 13.3 in einem Finale ausgetragen, erhalten die Platzierten die doppelte Zahl an Wertungspunkten.

14. Schlusskontrolle / Parc Fermé

Der Rennleiter und Technische Pflicht-Kommissar hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder ihr Motorrad durch vorzeitigen Abtransport einer Kontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen und dem DMSB zur weiteren Bestrafung gemeldet.

Erfolgt die Durchführung einer Klasse in zwei Wertungsläufen, so sind die Motorräder/Quads der drei Erstplatzierten jedes Laufes nach dem Ende des letzten Laufes, bei Durchführung einer Klasse in (ggf. Vorläufen) Halbfinalläufen und Wertungslauf (Finale) nach dem Ende des Wertungslaufes (Finale) in den Parc Fermé zu verbringen.

Die gemäß den Wettbewerbsbestimmungen für den 2. Lauf der Prestigeklassen qualifizierten Fahrer der Cup-Klassen müssen ihr Motorrad erst nach dem Ende dieser Läufe in den Parc ferme verbringen

Es verbleibt dort bis zum Ende der Protestfrist. Die Freigabe erfolgt ausschließlich durch den Rennleiter.

Der Parc Fermé sollte sich in räumlicher Nähe des Zieles befinden.

Nehmen Fahrer, deren Motorräder o.g. Parc Fermé-Pflicht unterliegen, nach dem letzten Lauf ihrer Klasse mit diesem Motorrad an einer Show-Einlage teil, so gilt die Pflicht zur Überbringung des Motorrades in den Parc Fermé als erfüllt, wenn es während der Show-Einlage ohne Unterbrechung von den offiziellen Sachrichtern beobachtet werden kann. Nach der Show-Einlage muss das Motorrad unverzüglich in den Parc Fermé gebracht werden.

Alle anderen Motorräder, die das Rennen in Wertung beendet haben, verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen auch hier keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden; es gelten die Bestimmungen des Parc Fermé.

15. Preisgeld / Ehrenpreise

Die drei erstplatzierten Fahrer der Finalläufe haben Anspruch auf einen Ehrenpreis.

16. Vergabe des Titels

Für die Jahresendwertung werden alle dafür ausgeschriebenen Veranstaltungen gewertet.

Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt den Titel in der

Klasse S1:

„Internationaler Deutscher Supermoto-Meister S1 2007“

Klasse S2:

„Internationaler Deutscher Supermoto-Meister S2 2007“

Klasse C1:

„Sieger Deutscher Supermoto-Pokal C1 2007“

Klasse C2:

„Sieger Deutscher Supermoto-Pokal C2 2007“

Die weitere Platzierung ergibt sich ebenfalls aus der Höhe der insgesamt erreichten Wertungspunkte.

Bei Punktgleichheit entscheidet:

1. die Majorität der besseren Plätze,
2. in nachstehender Reihenfolge die bessere Platzierung im letzten, vorletzten, drittletzten usw. durchgeführten Lauf.

Folgende Artikel gelten für alle Disziplinen und sind im Teil 1 dieses Handbuchs veröffentlicht:

17. Umweltschutz
18. Versicherungen
19. Verantwortlichkeit und Haftungsverzicht der Teilnehmer
20. Verantwortlichkeit des Veranstalters
21. Proteste
22. Werbung