

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

## Rahmenausschreibung und Austragungsbedingungen für den D- Cup zum Oldtimer und Classic Trial 2014 (Stand 23.01.2014)

### 1. Grundlage der Veranstaltung

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

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

Die Bestimmungen und Regelungen des Clubsport-Reglements der Mitgliedsorganisationen des DMSB (Breitensport).

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

Behördliche Auflagen

Zu verbindlichen Auskünften über die Veranstaltung ist nur der Fahrleiter berechtigt

### 2. Teilnehmer

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

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

### 3. Nenngeld

Das Nenngeld ist Reuegeld und ist am Start zu zahlen. Die Höhe des Nenngeldes wird vom Veranstalter festgelegt, sollte aber möglichst 17,00 € / Erwachsenen nicht überschreiten. Der Veranstalter führt je erwachsenem Fahrer 2,50 € an die Kasse der DTSG ab.

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

#### **Sparkasse Uelzen, Konto Nr. 28001154, BLZ 25850110, Stichwort D- Cup 2014**

Jugendliche Fahrer bis 14 Jahre mit modernen Monoshock- Motorrädern, in Begleitung von aktiv am D- Cup teilnehmenden verwandten Erwachsenen, können außer Wertung teilnehmen. Nenngeldvorschlag: 7,00 €. Für diese Fahrer/-innen sollte der Veranstalter eine separate Jugendtrial-Anmeldung machen, mit einer Begrenzung der eingesetzten Fahrzeuge auf max. 125ccm.

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

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

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

### 4. Zugelassene Trialmotorräder und Bauvorschriften

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**4.3 Für Motorräder ab Baujahr 1983 (LuMo's, luftgekühlte Monoshock-Motorräder)** gelten folgende Vorschriften:

Das Motorrad sollte dem Zeitalter entsprechend hergerichtet sein und im Wesentlichen dem Original-Zustand entsprechen. Da die Fahrzeuge in 2013 das erste Mal im D-Cup zugelassen waren, werden die Bauvorschriften nach den Erfahrungen in der Saison 2013 und 2014, zum Jahresende 2014 genau definiert.

#### 4.4 Begriffsbestimmungen der Motorräder

##### Viertakt pre unit

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

##### Viertakt unit

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

##### Zweitakt

Alle Motorräder mit Zweitaktmotoren.

##### Twinshocker

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

##### LuMo's

LuMo's sind alle Motorräder ab Baujahr 1983 mit luftgekühltem Motor und Mono-Dämpfer zur Hinterradfederung. Das Motorrad kann einen Zwei- oder Viertaktmotor haben.

##### Moderne Monoshocker

Siehe Ausnahme Pt. 3

#### 4.4 Sicherheitsergänzung

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

### 5 Klasseneinteilung und Kennzeichnung der Motorräder

#### 5.1 Klassen für die Tageswertung

|           |                        |                           |                |
|-----------|------------------------|---------------------------|----------------|
| Klasse 1  | Experten               | Classic                   | gelbe Spur     |
| Klasse 2  | Spezialisten           | Classic                   | weiße Spur     |
| Klasse 3  | Fortgeschrittene       | Classic                   | rote Spur      |
| Klasse 4  | Historic               | Classic                   | grüne Spur     |
| Klasse 5  | Experten international | Twinshocker               | blaue Spur     |
| Klasse 6  | Experten               | Twinshocker               | gelbe Spur     |
| Klasse 7  | Spezialisten           | Twinshocker               | weiße Spur     |
| Klasse 8  | Fortgeschrittene       | Twinshocker               | rote Spur      |
| Klasse 9  | Anfänger               | Twinshocker               | grüne Spur     |
| Klasse 10 |                        | LuMo's<br>(siehe Pt. 6.1) | Freie Spurwahl |

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

|                   |   |                   |            |             |
|-------------------|---|-------------------|------------|-------------|
| Motorradkategorie | A | Viertakt pre unit | Start Nr.  | 101 – 199   |
| Motorradkategorie | B | Viertakt unit     | Start Nr.  | 201 – 299   |
| Motorradkategorie | C | Zweitakter        | Start Nr.  | 301 – 399   |
| Motorradkategorie | D | Twinshocker       | Start Nr.  | 401 - ..... |
| Motorradkategorie | E | LuMo's            | Start. Nr. | 701 - ..... |

## 5.3 Kennzeichnung der Motorräder

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

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

Startnummer tafeln werden von der DTSG zur Verfügung gestellt und sind bei der Nennung erhältlich.

## 6. Wertung

### 6.1 Tageswertung

**Die Tageswertung erfolgt innerhalb der Klassen 1 bis 4 und 5 bis 9 sowie der Klasse 10**

Der Fahrer mit der geringsten Strafpunktzahl ist Sieger seiner Klasse.

Bei Punktgleichheit entscheidet

1. die größere Anzahl der Null-Fehler-Sektionen,
2. die größere Anzahl der Ein-Fehler-Sektionen usw.,
3. das bessere Ergebnis in der letzten, vorletzten Runde usw.
4. das bessere Ergebnis in der letzten, vorletzten Sektion usw.

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

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

#### Hinweis für Klasse 10

Für die Tageswertung gilt folgende Regelung: Erstellung der Ergebnisliste nach Spürwahl. Vorrang Blau vor Gelb /Gelb vor Weiß usw.

### 6.2 D- Cup Endwertung

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

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

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

Jeder weitere Fahrer in Wertung erhält 1 Wertungspunkt

Bei Punktgleichheit in der Endwertung entscheidet der bessere letzte Lauf.

### 6.3 Titelvergabe und Streichergebnisse

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

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

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

### 6.4 Schiedsrichter

Der Veranstalter setzt ein Schiedsgericht ein, welches aus 3 Personen besteht, die namentlich vom Veranstalter bekannt gegeben sind. Der Fahrleiter kann nicht Mitglied des Schiedsgerichts sein.

## **6.5 Einspruchsfrist gegen die Tageswertung**

Einsprüche gegen Entscheidungen des Fahrleiters oder der Punktrichter sind spätestens 30 Minuten nach Aushang der Entscheidung (Tagesergebnis) an das Schiedsgericht zu stellen. Der Einspruch kann nur vom Fahrer oder dessen gesetzlichen Vertreter in schriftlicher Form gestellt werden. Entscheidungen des Schiedsgerichts sind verbindlich, endgültig und unanfechtbar.

## **7. Spurenwahl**

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

## **8. Fahrzeit**

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

## **9. Abnahme**

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

## **10. Parc ferme**

Der Aufbau eines Parc ferme liegt im Ermessen des Veranstalters.

## **11. Training**

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

## **12. Start**

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

## **13. Strecke**

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

## **14. Trialprüfungen**

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

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

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

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

## **15. Sektionswertung**

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

Bei der Vergabe der Strafpunkte wird im Zweifelsfall immer für den Fahrer entschieden.

Die vom Punktrichter getroffenen Entscheidungen sind endgültig.

## **16. Fahrdisziplin**

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

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

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

## **17. Spurenobmänner**

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

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

## **18. Helmpflicht**

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

## **19. Reparaturen und Tanken**

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

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

## **20. Preise**

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

## **21. Versicherung**

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

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

## **22. Austragungsbedingungen**

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

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

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

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

## **23. Vergabe der Startnummern**

Die ersten 15 Fahrer jeder Motorradkategorie erhalten Startnummer nach der Platzierung des Vorjahres. (der 1. einer Motorradkategorie erhält z. B. die 101, 201, 301, 401 bzw. 701) Die sonstigen **Startnummern können bis sieben Tage vor Beginn des ersten Laufs vorab beim Schriftführer der DTSG Steffen Lutz erfragt werden**. Danach werden die Startnummern jeweils bei den Veranstaltungen vergeben und laufend ergänzt. Jeder Veranstalter erhält rechtzeitig vor seiner Veranstaltung die aktuelle Startnummernliste mit bereits vergebenen Nummern vom Schriftführer der DTSG. Die ergänzte Liste ist zusammen mit der offiziellen Ergebnisliste innerhalb von spätestens 3 Tagen an den Schriftführer der DTSG zurückzuschicken bzw. nach der Veranstaltung zu übergeben.

## 24. Verantwortliche Personen für den D- Cup 2014

|   |   |
|---|---|
| 1. Vorsitzender der DTSG  | Bernd Rothenpieler (Nephen)<br>Tel. 0163-8656212<br>Email: <a href="mailto:bernd-rothenpieler@web.de">bernd-rothenpieler@web.de</a> |
| 2. Vorsitzender der DTSG<br>Schrift- und Geschäftsführer der DTSG | Steffen Lutz (Edenkoben)<br>Tel. 0151-55573873<br>Email: <a href="mailto:lutz.dtsg@web.de">lutz.dtsg@web.de</a>                     |
| Kassenwartin der DTSG   | Christine Lutz (Wörth/Rhein)<br>Tel. 07271/12571<br>Email: <a href="mailto:asmuslutz@web.de">asmuslutz@web.de</a>                   |
| Sportbeauftragter der DTSG  | Peter Hallenberger (Wetter)<br>Tel. 0177-8602284<br>Email: <a href="mailto:hallenhp@googlemail.com">hallenhp@googlemail.com</a>     |
| 1. Beisitzer der DTSG   | Cornelia Salle (Melle)<br>Tel.: 05429/2116<br>Email: <a href="mailto:cornelia.salle@gmx.de">cornelia.salle@gmx.de</a>               |

Zur Unterstützung des Sportbeauftragten wurden die Spurenableute:

**Horst Finger, Michael Hannß, Klaus Pawlik, Hans Reiter, Rudolf Schütte, Jan-Willem Teerds und Olaf Winde** in der JHV 2013 gewählt. **Horst Finger** wurde als **Obmann der Spurenableute** gewählt. Er legt fest, wer jeweils am Samstag und Sonntag die Sektionen abnimmt und kann bei Bedarf auch noch andere Ableute einbinden. Mehr als vier Spurenableute sollten bei der Abnahme nicht anwesend sein.

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

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

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

## 25. Allgemeines

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

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

Wetter, im Januar 2014

Verfasst von:  
Peter Hallenberger, Sportbeauftragter der DTSG

Anerkannt von:  
Bernd Rothenpieler, 1. Vorsitzender der DTSG  
Steffen Lutz, 2. Vorsitzender der DTSG, Schrift- und Geschäftsführer  
Christine Lutz, Kassenwartin der DTSG  
Cornelia Salle, Beisitzer der DTSG