
Austragungsbedingungen für den D-Cup zum
Oldtimer und Classic Trial
(Stand 07.03.2025)

Die Austragungsbedingungen sind Bestandteil der DTSG Satzung und bis auf Widerruf oder Änderungen gültig

1. Grundlage der Veranstaltung

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

Bestandteile der Austragungsbedingungen sind:

- 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 Fahrtleiter berechtigt.
- ***Dem Veranstalter steht es frei, die Regelungen des Clubsport-Reglements des DMSB bei seiner Veranstaltung anzuwenden.***

Wendet er das Reglement des Clubsports des DMSB bei seiner Veranstaltung an, so informiert er den geschäftsführenden Vorstand der DTSG, spätestens 2 Wochen nachdem er die Veranstalterbestätigung erhalten hat, hiervon.

Die DTSG informiert ihre Mitglieder hierüber durch das Mitteilungsorgan der DTSG. Mitteilungsorgan ist die Homepage der DTSG, mit der Adresse <https://www.classictrial-d-cup.de>

2. Teilnehmer

Zugelassen sind Fahrer mit und ohne Lizenz des DMSB (eine DMSB-Lizenz bietet für den Breitensport keinen Unfallversicherungsschutz).

DMV bzw. ADMV-Adventure Mitglieder sind über ihre Mitgliedschaft unfallversichert. Teilnehmer ohne DMV- bzw. ADMV-Adventure Mitgliedschaft müssen zu ihrer eigenen Absicherung vor Ort eine Tagesunfallversicherung erwerben.

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 25,00 € / 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 junglichem Fahrer 1,25 € an die Kasse der DTSG ab.

Sparkasse Uelzen, IBAN: DE97 2585 0110 0028 0011 54; BIC: NOLADE21UEL, Stichwort D-Cup
Jugendliche Fahrer bis 14 Jahre mit modernen Monoshock-Motorrädern, in Begleitung von aktiv am D-Cup teilnehmenden verwandten Erwachsenen, können außer Wertung teilnehmen.



Nenngeldvorschlag: 12,00 €. Für diese Fahrer-/innen kann der Veranstalter eine separate Jugendtrial-Anmeldung machen, mit einer Begrenzung der eingesetzten Fahrzeuge auf max. 125ccm.

Nennungen sind 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., und (sofern vorhanden) E-Mail Adresse enthalten.

Mit der Abgabe der Nennung unterwirft sich die Fahrer/in 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-Motorrädern 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.

Verboten sind Carbon- und Titanteile für Hinterradschwinge, Rahmen, Rahmenteile und Achsen. Ausnahme: Lenker, Handhebel und Anbauteile, Reifen ohne Schlauch bzw. Teile die nachweislich schon früher für den Aufbau oder in der Serie des LuMo-Motorrades verwendet wurden (Bestandsschutz).

4.4 Begriffsbestimmungen der Motorräder

Viertakt Pre Unit

Bei Viertakt Pre Unit Motorrädern, bis einschließlich Baujahr 1965, sind **Motor und Getriebe zwei eigenständige Einheiten** und haben jeweils eine eigene Ölfüllung.

Viertakt Unit

Bei Viertakt Unit Motorrädern, bis einschließlich Baujahr 1965, sind **Motor und Getriebe eine Einheit**. Die Ölfüllung für Motor und Getriebe kann getrennt oder gemeinsam sein.

Zweitakt

Alle Motorräder mit Zweitaktmotoren bis einschließlich Baujahr 1965.

Luftgekühlt

Aufgeteilt in:

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.

Rigid (Starrahmen)

Rigid sind Motorräder der Klassen Viertakt Pre Unit, Viertakt Unit, Zweitakt mit Starrahmen, bis einschließlich Baujahr 1965, ohne Federung des Hinterrades.

Die Motorräder dieser Klasse werden, je nach Motorisierung, in der jeweiligen Klasse Viertakt Pre Unit, Viertakt Unit, Zweitakt mitgewertet. Am Saisonende erfolgt eine zusätzliche Endwertung der Klasse Rigid.

Moderne Monoshocker

Können außer der Wertung an der Veranstaltung teilnehmen und sind durch eine Startnummern-tafel mit „ADW“ und Spurfarbe zu kennzeichnen. Der Veranstalter sorgt für eine dementsprechende Genehmigung.



4.5 Sicherheitseinrichtungen der Motorräder

- Eine Querstrebe am Lenker ist abzupolstern.
- Eine Kettenabdeckung vorn und hinten muss ein unabsichtliches Eingreifen in den Kettentrieb verhindern. (Finne)
- Alle Motorräder müssen eine funktionsfähige Ausstelleinrichtung (Zündunterbrecher, Dekompressionshebel) zum sofortigen Abstellen des Motors bei Gefahrensituationen am Lenker haben. Ein Abreißschalter wird empfohlen.
- Wenn sich während des Befahrens einer Sektion Personen zur Hilfestellung in der Sektion befinden, sollen - zum Schutz der Helfer - die Ausnehmungen oder Löcher im Antriebskettenrad verschlossen oder abgedeckt sein.

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 | Historik | Classic | grüne Spur |
| Klasse 5 | Experten international | Twinschocker | blaue Spur |
| Klasse 6 | Experten | Luftgekühlt | gelbe Spur |
| Klasse 7 | Spezialisten | Luftgekühlt | weiße Spur |
| Klasse 8 | Fortgeschrittene | Luftgekühlt | rote Spur |
| Klasse 9 | Anfänger | Luftgekühlt | grüne Spur |
| Klasse 10 | Experten international | LuMo's | blaue Spur |

(Siehe Pt. 6.1)

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 | Twinschocker | Start Nr. | 401 – 699 |
| Motorradkategorie | E | LuMo's | Start Nr. | 701 – 799 |

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.



6. Wertung

6.1 Tageswertungen

Die Tageswertung erfolgt innerhalb der Klassen 1 bis 4 und 5 bis 9 sowie der Klasse 10 Um in die Tageswertung zu kommen, muss der Teilnehmer mindestens 75% der Sektionen gefahren sein.

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 mit gleichem Wertungsergebnis 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.

6.2 D-Cup Endwertung

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

Der Erstplatzierte einer Motorradkategorie A, B, C, D und E 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. | Platz |
| 100 | 91 | 83 | 76 | 70 | 65 | 62 | 59 | 56 | 54 | 52 | 50 | 48 | 46 | 44 | 42 | 40 | Punkte |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| 18. | 19. | 20. | 21. | 22. | 23. | 24. | 25. | 26. | 27. | 28. | 29. | 30. | 31. | 32. | 33. | 34. | Platz |
| 38 | 36 | 34 | 32 | 30 | 29 | 28 | 27 | 26 | 25 | 24 | 23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 18 | Punkte |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| 35. | 36. | 37. | 38. | 39. | 40. | 41. | 42. | 43. | 44. | 45. | 46. | 47. | 48. | 49. | 50. | 51. | Platz |
| 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.



Zusätzlich erfolgt eine Endwertung der Klasse Rigid und eine Endwertung der weiblichen Teilnehmer in einer Damenwertung.

Die Platzierung erfolgt anhand der Summe der Punkte in Wertung der Teilnehmer. In der Damenwertung wird zuerst die Spurfarbe und dann die Motorradkategorie gewertet.

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 werden. Der Fahrleiter kann nicht Mitglied des Schiedsgerichts sein.

6.5 Einspruchsfristen gegen die Tageswertung

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

Der Vorstand der DTSG wird über einen Einspruch und dessen Stattgabe bzw. Ablehnung informiert.

6.6 Schwerwiegende Regelverstöße

Bei schwerwiegenden Regelverstößen eines Fahrers kann der Vorstand, auf schriftlichen Antrag eines Teilnehmers des D-Cups, über einen Ausschluss eines Fahrers/Fahrerin aus der Wertung des D-Cups für das laufende Jahr entscheiden.

Der betroffene Fahrer ist zu hören.

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

Wir empfehlen, als Orientierung, eine Fahrzeit von 4,5 Stunden.

9. Abnahme

Die Durchführung einer technischen Abnahme wird dem Veranstalter empfohlen.

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 technisch gutem Zustand vorgeführt werden. Wenn erforderlich, ist eine *Geräuschbeurteilung* 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. Freies Trainieren ist nur in vom Veranstalter gekennzeichneten Bereichen und nach erfolgter Nennung und technischer Abnahme möglich. Fahren im Fahrerlager und Veranstaltungsgelände nur mit Helm.

12. Start

Bei der Fahrerbesprechung wird vom Fahrtleiter bekannt gegeben, an welcher Sektion die einzelnen Klassen ihre erste Runde beginnen. In der letzten Runde muss immer die Reihenfolgen der Sektionen eingehalten werden (z.B. 1 bis 8 nacheinander wegen Sektionsabbau).

13. Strecke

Die Strecke ist mit Richtungspfeilen markiert. Verlassen der Strecke oder Fahren gegen die Fahrtrichtung zieht den Wertungsausschluss nach sich, es sei denn, der Fahrer kehrt an die Stelle zurück, wo er die Strecke verlassen hat.

14. Trialprüfungen

Die Sektionen sind entsprechend den Anforderungen der Motorräder vor 1965 (Pre 65) zu gestalten! (Ausnahme Experten international Twinshocker und LuMo's für die blaue Spur)

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, entsprechend 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, der Pfosten und Richtungspfeile, 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 Punkrichter getroffenen Entscheidungen sind endgültig.

16. Fahrdisziplin

Der Fahrer ist zu jederzeit für die Betriebssicherheit seines Motorrads verantwortlich. Sollte während der Veranstaltung ein Defekt am Fahrzeug auftreten, hat er diesen unverzüglich zu beheben oder die Teilnahme zu beenden.

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

Anordnungen der Fahrtleitung sowie der kenntlich gemachten Sportwarte ist Folge zu leisten. Vor dem Start macht der Fahrtleiter eine Fahrerbesprechung. Die dabei gemachten Ausführungsbestimmungen sind Bestandteil der Ausschreibung.

17. Spurenobmänner

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

Die Spurenable, in zeitlicher Abstimmung von Fahrtleiter und Obmann der Spurenable, erfolgt rechtzeitig vor dem Start.

Zur Unterstützung des Veranstalters, Fahrtleiters und Sportbeauftragten werden in der JHV Spurenable gewählt.

Der Obmann der Spurenable – **in der Saison 2025 ist dies Michael Stahn** - legt fest, wer jeweils am Samstag und Sonntag die Sektionen abnimmt und kann bei Bedarf auch noch andere Ableute einbinden. Mehr als vier Spurenable sollten bei der Abnahme nicht anwesend sein.

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

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

18. Helmpflicht

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

19. Reparaturen und Tanken

Reparaturen und Tanken sind an den vom Veranstalter bezeichneten Plätzen erlaubt. Gegen Bodenverschmutzungen sind vom Fahrer Vorkehrungen zu treffen



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 eine Veranstalterhaftpflichtversicherung ab, wie es vom DMSB oder den Dachverbänden sowie den Genehmigungsbehörden 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 durch DMV- oder ADMV-Clubsportausweis nachgewiesen, Teilnehmer ohne Clubsportausweis müssen 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 e.V. und der Sportbeauftragte der DTSG e.V. je eine Ausschreibung sowie einen Nachweis zur Veranstalterhaftpflichtversicherung vom Veranstalter.

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 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. Allgemeines

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

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.

Der Vorstand der DTSG e.V., im März 2025