

Wettbewerbsbestimmungen für Gleichmäßigkeitsläufe mit historischen Motorrädern

- 1. Allgemeine Richtlinien**
- 1.1 Zielsetzung**
- 1.2 Fahrzeugbestimmungen**
- 1.3 Fahrzeugregistrierung**
- 1.4 Auswahlverfahren**
- 1.5 Technische und historische Abnahme**
- 2. Wettbewerbsbestimmungen**
- 2.1 Grundlagen der Veranstaltung**
- 2.2 Teilnehmer**
- 2.3 Nennungen**
- 2.4 Zugelassene Motorräder / Technische Bestimmungen**
- 2.5 Kraftstoff / Schmiermittel**
- 2.6. Kennzeichnung der Motorräder / Startnummernschilder**
- 2.7 Fahrerausrüstung**
- 2.8 Abnahme**
- 2.9 Fahrerbesprechung**
- 2.10 Klasseneinteilung**
- 2.11 Flaggen- bzw. Lichtzeichen**
- 2.12 Training**
- 2.13 Start**
- 2.14 Durchführung der Wertung**
- 2.15 Abbruch und Wiederaufnahme eines Laufes**
- 2.16 Prüfungsstrecken / Fahrregeln**
- 2.17 Führung der Motorräder bei Bergprüfungen**
- 2.18 Titelvergabe**

1. Allgemeine Richtlinien

- 1.1 Zielsetzung**

Sinn der Gleichmäßigkeitsläufe ist es, Renn- und Supersportmotorräder sowie historische Eigenbaurennmaschinen aus der ehemaligen Sport- und Rennszene in zeitgemäßer Form einzusetzen und vorzuführen. Darüber hinaus wird Eigenbaurennmaschinen, welche mit historischer Technik neu aufgebaut wurden (Clubsportklassen) in gleicher Weise eine Fahrmöglichkeit geboten. Diese Art des Fahrens soll sicherstellen, dass unersetzliches historisches Material erhalten bleibt und nicht unter Rennbedingungen verschlissen wird.
- 1.2 Fahrzeugbestimmungen**

Es sind nur Fahrzeuge zugelassen, die vor 1979 (GP Klassen: vor 1984) im Einsatz waren oder mit Technik vor 1979 reglementgerecht neu aufgebaut wurden. Für die Baujahreszuordnung eines Fahrzeugs ist das Ersteinsatzjahr seines Typs maßgebend, bei historisch nicht nachgewiesenen Eigenbaurennmaschinen der überwiegende technische Stand des Fahrzeugs. Der VFV behält sich vor, Fahrzeuge abzulehnen, welche nicht der Zielsetzung (Punkt 1) entsprechen, oder deren Produktionsschwerpunkt über der geltenden Baujahresgrenze liegt. Die Fahrzeuge müssen stets dem aktuellen Reglement entsprechen. Grundsätzlich gilt es, die historische Originalität der Fahrzeuge soweit als möglich zu erhalten.
- 1.3 Fahrzeugregistrierung**

Alle Rennmotorräder, Supersportmotorräder und Clubsportmotorräder, die an Gleichmäßigkeitsläufen teilnehmen wollen, müssen mit einem VFV-Fahrzeugpass dokumentiert sein. Ausgenommen hiervon sind ausländische Teilnehmer, welche nicht regelmäßig an VFV-Gleichmäßigkeitsläufen teilnehmen. Sie müssen ihrer Nennung je ein links- und rechtsseitiges Foto (Größe 10x15 cm) des Motorrades ohne Verkleidung beilegen. Ohne diese Voraussetzung ist keine Teilnahme möglich. Die Datenaufnahme für die Passerstellung erfolgt nur direkt am Fahrzeug durch den Motorradreferenten oder dessen Beauftragte(n). Die Pflicht zum historischen Nachweis des Motorrades liegt beim Antragsteller. Vorhandene Dokumentationsunterlagen über frühere Einsätze bei Wettbewerben sind vom

Antragsteller zur Einsichtnahme vorzulegen. Eine Passerstellung kann nicht erfolgen bei Fahrzeugen, die nicht der Zielsetzung (Punkt 1.1) entsprechen, die deutlich über der geltenden Baujahresgrenze des VFV liegen oder deren Substanz eine Baujahreszuordnung innerhalb der Baujahresgrenze ausschließt.

1.4 Auswahlverfahren

Die Auswahl der Teilnehmer einer VFV-Veranstaltung liegt beim Veranstalter. Bei grober Falschangabe in der Nennung oder deutlicher Abweichung von den Angaben im Fahrzeugpass, kann eine Ablehnung bei der Abnahme erfolgen.

1.5 Technische und historische Abnahme

Die technische und historische Abnahme wird im Rahmen des Organisationsablaufes der jeweiligen Veranstaltung festgelegt. Sie beinhaltet die Prüfung der vorgeschriebenen Fahrerausrüstung, die Prüfung des technischen Zustandes des Motorrades, sowie die Prüfung auf Übereinstimmung des Motorrades mit dem zugehörigen Fahrzeugpass.

Können Beanstandungen bis zum Ende der technischen Abnahme nicht behoben werden, erfolgt keine Zulassung zur Veranstaltung.

Schlussbemerkung: Die Auslegung der technischen und historischen Richtlinien liegt im Zweifelsfall in Händen der Abnahmekommission und der Technikkommission des VFV, insbesondere entscheiden diese über eine mögliche Klassenzuordnung, wenn das Fahrzeug historisch einwandfrei innerhalb der Baujahresgrenze nachgewiesen ist, in einzelnen Punkten aber vom technischen Reglement abweicht. Bei Verwendung von Kohlfaser- oder Titanbauteilen ist eine Zulassung aber ausgeschlossen. Darüber hinaus gilt die Zulassung von Fahrzeugen der GP-Klassen nach 1978 nur unter Vorbehalt.

2. Wettbewerbsbestimmungen

2.1 Grundlagen der Veranstaltung

Die Veranstaltung ist ein Wettbewerb mit historischen Renn- und Supersport- sowie Eigenbaurennmaschinen. Bei der Durchführung werden neben diesen Wettbewerbsbestimmungen folgende Bestimmungen und Bedingungen, die Bestandteil dieser Ausschreibung sind, zugrunde gelegt:

- a) Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB;
- b) den allgemeingültigen Bestimmungen für den Straßensport
- c) Veranstaltungsausschreibung und die Technischen Bestimmungen des DMSB für historische Renn- und Supersportmotorräder; zusätzlich bei:

Veranstaltungen einer bestimmten Wettbewerbsserie (z. B. „Deutsche Historische Motorradmeisterschaft“) die jeweiligen Austragungsbedingungen.

Zu verbindlichen Auskünften über die Veranstaltung ist ausschließlich der Fahrtleiter berechtigt. Die Auslegung der Ausschreibung obliegt jedoch allein den Sportkommissaren.

2.2 Teilnehmer

2.2.1 Bewerber

Inhaber einer vom DMSB ausgestellten, gültigen Nat. oder Int. Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz sowie für int. ausgeschriebene Wettbewerbe auch Inhaber einer von der FIM bzw. einer ihrer Mitgliederföderationen ausgestellten Int. Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz der FIM bzw., für europa-offen ausgeschriebene Wettbewerbe, auch Inhaber einer von einer Mitgliedsföderation der UEM ausgestellten Nat. oder Int. Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz. Sofern im Nennformular kein besonderer Bewerber angegeben ist, gilt der Fahrer auch als Bewerber.

2.2.2 Fahrer / Beifahrer

Inhaber einer gültigen Fahrer- oder Beifahrer-Lizenz des DMSB (Inter-, B-, C-, Inter-H- oder Veranstaltungslizenz für alle Klassen) sowie für international ausgeschriebene Wettbewerbe auch Inhaber einer von der FIM oder der für den betreffenden Teilnehmer zuständigen Föderation ausgestellten gültigen Internationalen Fahrer oder Beifahrer-Lizenz der FIM bzw., für Europa-offen ausgeschriebene Wettbewerbe, auch Inhaber einer von einer europäischen Mitgliedsföderation der FIM ausgestellten gültigen Internationalen oder Nationalen Fahrer- bzw. Beifahrer-Lizenz.

2.2.3 Altersgrenze für Fahrer / Beifahrer

Eine Teilnahme an den VFV-Läufen ist ab 16 Jahre möglich. Dabei gilt die sogenannte „Stichtagregelung“. Die Höchstaltergrenze ist in den Lizenzbestimmungen des DMSB für die jeweilige Lizenzart geregelt.

2.3 Nennungen

2.3.1 Einschreibungen

Um für die DHM (Deutsche Historische Motorradmeisterschaft) gewertet zu werden und eine Dauerstartnummer erhalten zu können, müssen sich Fahrer/Teams aller DHM-Klassen bis spätestens 31.03. des Jahres eingeschrieben haben.

Die Einschreibgebühr beträgt EUR 25,- pro Fahrer/Team und ist fristgerecht per Überweisung oder V-Scheck an das Veranstaltungssekretariat unter dem Verwendungszweck „Einschreibung, Klasse, Name, Vorname ...“ vorzunehmen.

Nur eingeschriebene Teilnehmer werden für die DHM (Deutsche Historische Motorradmeisterschaft) gewertet. Nachnennungen hierfür sind nicht möglich.

2.3.2 Nennungen

Nennungen sind schriftlich oder fernschriftlich, unter Benutzung des offiziellen Nennformulars des DMSB, des VFV oder des Veranstalters, unter Beachtung nachstehender Festlegungen, an den jeweiligen Veranstalter einzusenden.

Nennungen müssen vollständig ausgefüllt sein und u. a. Namen und Adresse des Fahrers/Beifahrers und ggf. Bewerbers sowie die Nummern der Fahrer-/Beifahrer-Lizenzen und ggf. Bewerber-Lizenz enthalten. Nennungen müssen vom Fahrer und ggf. Beifahrer sowie ggf. Bewerber bzw. seinem bevollmächtigten Vertreter unterschrieben sein. Bei Nennungen von Minderjährigen ist außerdem die Unterschrift des/der gesetzl. Vertreter(s)/in sowie seine/ihre Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich. Teilnehmer mit nicht registrierten Motorrädern müssen der Nennung eine Fahrzeug-Dokumentation sowie je 2 Fotos des Motorrads (linke und rechte Seitenansicht) in der Größe 10 x 15 cm beifügen.

Bei international oder Europa-offen ausgeschriebenen Veranstaltungen müssen Nennungen von ausländischen Bewerbern und/oder Fahrern/Beifahrern den Genehmigungsvermerk der für sie zuständigen FMN tragen, es sei denn, Fahrer/ Beifahrer sind im Besitz einer separaten Einzelstartgenehmigung für die Veranstaltung oder einer Dauerstartgenehmigung der betr. FMN (in diesen Fällen ist die Einbehaltung der Einzelstartgenehmigung bzw. einer Kopie der Dauerstartgenehmigung notwendig). Fehlt der Vermerk der FMN und kann eine Startgenehmigung bis zur Abnahme nicht vorgelegt werden, ist ein Start keinesfalls möglich.

Das Nenngeld ist klassenbezogen im Grundsatz wie folgt festgelegt:

Klasse A	= Nenngeld entfällt
Klasse B	= EUR 100,-
Klasse C + E	= EUR 110,-
Klasse F – L	= EUR 120,-
Klasse M	= EUR 135,-
Klasse N – P	= EUR 135,-
Klasse R – X	= EUR 130,-
Klasse Y + Z	= EUR 140,-
Klasse O	= EUR 130,-
Doppelstarter in den Soloklassen	= EUR 165,-
Doppelstarter in den Gespannklassen	= EUR 200,-

Das Nenngeld ist der Nennung als Scheck beizufügen oder zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. In diesem Fall ist der Nennung eine Kopie des Überweisungsträgers beizufügen bzw. die fristgerechte Überweisung vor Ort zu belegen.

Wird oder wurde das Nenngeld erst zu einem späteren Zeitpunkt entrichtet, wird vom Veranstalter ein Nenngeldaufschlag von EUR 30,- erhoben.

Bei den vom VFV ausgeschriebenen Veranstaltungen wird von Nichtmitgliedern im Zusammenhang mit ihrem ersten Saisonstart ein Zuschlag von EUR 35,- erhoben.

Ein Zuschlag in max. gleicher Höhe kann auch bei anderen Veranstaltungen erhoben werden, wenn damit adäquate zusätzliche Leistungen (z. B. Essen etc.) verbunden sind. Diese Zuschläge können zusammen mit dem Nenngeld oder, ohne dass sich hieraus der vorstehende zusätzliche Nenngeldaufschlag ableiten lässt, vor Ort entrichtet werden.

Festgelegt ist ein einheitlicher Nennungsschluss von 21 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter). Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt noch Nachnennungen (u. U. im Zusammenhang mit der Ausgabe einer DMSB-H-Tageslizenz) anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können.

Für Nachnennungen, soweit diese vom Veranstalter akzeptiert wurden, ist – ausgenommen von H-Tageslizenznehmern – eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von EUR 30,- zu entrichten. Maßgebend für die Zahlung des Nenngeldes ist auch hier das Datum der betreffenden Nennung.

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb einer Woche nach Nennungsschluss bzw. im Falle von Nachnennungen innerhalb einer Woche nach Nennungseingang, die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen bei gleichzeitiger Startnummernangabe und, soweit in der Ausschreibung nicht bereits ausdrücklich festgelegt, unter Angabe der Abnahmezeit. Im Falle der Ablehnung der Nennung ist ein ggf. eingezahltes Nenngeld zum gleichen Zeitpunkt zurück zu überweisen.

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

Mit Abgabe der Nennung unterwerfen sich Bewerber, Fahrer/Beifahrer den Bedingungen dieser Wettbewerbsbestimmungen (s. Punkt 2.1) sowie allen von der Fahrtleitung oder den Sportkommissaren ggf. noch zu erlassenden Ausführungsbestimmungen. Im Nennformular darf jeweils nur ein Bewerber namhaft gemacht werden.

Fahrer/Beifahrer können vom Bewerber bis zur Dokumentenabnahme mit Zustimmung des Fahrtleiters ausgetauscht werden. Der Austausch eines Beifahrers gegen den Beifahrer eines anderen Gespanns ist jedoch nur möglich, wenn auch der Fahrer des betroffenen Gespanns zustimmt.

Ist der Austausch eines Fahrers/Beifahrers erforderlich, dann ist der Bewerber (in der Swg.-Klasse auch der Fahrer) verantwortlich, dass die ausgetauschte Person vor der Dokumentenabnahme das Nennformular unterzeichnet. Ein Bewerber kann nicht gegen einen anderen ausgetauscht werden. Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken bzw. Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

2.4 Zugelassene Motorräder /
Technische Bestimmungen

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen des DMSB/VFV für historische Renn- und Supersport-Motorräder bzw. den evtl. für einige Klassen zusätzlich festgelegten Bestimmungen entsprechen und ordnungsgemäß unter dem Namen des betreffenden Fahrers abgenommen wurden. Die Motorräder müssen vom DMSB/VFV registriert sein oder im Zusammenhang mit der Nennung registriert werden.

Ein Austausch von Motorrädern nach der Techn. Abnahme – d. h. auch ein Motorradtausch zwischen den Fahrern einer Klasse – ist verboten.

2.5 Kraftstoff / Schmiermittel

Kraftstoff und Schmiermittel müssen den Technischen Bestimmungen für historische Renn- und Supersport-Motorräder entsprechen. Im Übrigen gelten die Kraftstoffbestimmungen des DMSB. Verstöße führen zum Wertungsausschluss und ziehen eine weitergehende Bestrafung durch den DMSB nach sich.

2.6 Kennzeichnung der Motorräder /
Startnummernschilder

Form, Größe, Farbe, Anzahl und Anbringung der Startnummernschilder und deren Beschriftung muss den Technischen Bestimmungen für historische Renn- und Supersport-Motorräder entsprechen. Die Startnummer besteht aus dem Buchstaben und der Ziffer.

2.7 Fahrerausrüstung

Folgende Fahrerausrüstung ist obligatorisch:

- Schutzhelme, die den anerkannten Prüfnormen des FIM-Artikels 01.70 entsprechen
- Brille aus splitterfreiem Glas oder Integralhelm
- Einteiliger Lederkombi (Rennkombi); sofern ein zweiteiliger Kombi oder Lederjacke und -hose benutzt wird, muss eine Verbindung zwischen Jacke und Hose durch einen umgehenden Reißverschluss gegeben sein.
- Lederhandschuhe und Ledertiefel (Beifahrer ggf. Turnschuhe)
- Rückenprotector wird empfohlen.

2.8 Abnahme

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer/Beifahrer persönlich anwesend sein. Bei der Dokumenten-Abnahme sind vorzulegen bzw. abzugeben:

1. Nennungsbestätigung
2. Gültige Fahrer/Beifahrer-Lizenz (s. Punkt 2.2.2 dieser Bestimmungen) und ggf. Original oder Kopie der FIM-/DMSB-Bewerber-Lizenz.
3. Startgenehmigung bzw. Dauerstartgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.

Alle Fahrer-Lizenzen werden bei der Dokumenten-Abnahme vom Veranstalter einbehalten und können, sofern keine sportrechtlichen Gründe dem entgegenstehen, von den Inhabern nach Beendigung des Wettbewerbes dort wieder in Empfang genommen werden. Bei der technischen Abnahme sind vorzulegen bzw. vorzuführen:

1. Fahrzeugpass bzw., wenn dieser noch nicht ausgestellt wurde, ein schriftl. Nachweis, dass die Erteilung des Fahrzeugpasses beim VFV beantragt wurde.
2. Schutzhelm
3. Blatt 2 der Nennungsbestätigung.

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Motorräder, die den Bedingungen nicht entsprechen, werden nicht zugelassen. Falsche Angaben zum Fahrzeug (z. B. Hubraum) führen zum Ausschluss von der Veranstaltung und ggf. weitergehender Bestrafung durch die Sportkommissare oder den DMSB. Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

Der Fahrleiter ist berechtigt, von jedem Fahrer/ Beifahrer eine ärztliche Untersuchung zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichen Befund kann der Fahrer/Beifahrer vom Training und Wettbewerb ausgeschlossen werden.

2.9 Fahrerbesprechung

Die Teilnahme an den Fahrerbesprechungen ist Pflicht.

2.10 Klasseneinteilung

Historische Renn- und Supersport-Motorräder sind in folgende Klassen eingeteilt:

Klasse A = Antik, bis Bj. 1919 (bzw. 1928, siehe Techn. Bestimmungen 4.1.1)

Klasse B = Vintage, Bj. 1920–1930

Klasse C = Post-Vintage bis 350 ccm, Bj. 1931–1949

Klasse E = Post-Vintage über 350 ccm, Bj. 1931–1949

Klasse F = Classic bis 175 ccm, Bj. 1950–1967

Klasse H = Classic bis 250 ccm, Bj. 1950–1967

Klasse J = Classic bis 350 ccm, Bj. 1950–1967

Klasse K = Classic bis 500 ccm, Bj. 1950–1967

Klasse L = 50 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse

Klasse M = Gespanne bis Bj. 1949 + Gespanne Sitzer ab 18 Zoll bis Bj. 1967

Klasse N = Classic Gespanne Sitzer unter 18 Zoll, Bj. 1950–1967

Klasse P = Classic Gespanne Kneeler, Bj. 1950–1967

Klasse R = GP bis 250 ccm, Bj. 1968–1983

Klasse S = GP über 250 ccm, Bj. 1968–1983

Klasse T = Clubsport 125/2-Takt + 250/4-Takt, Bj. 1978

Klasse U = Clubsport 250/2-Takt + 350/4-Takt, Bj. 1978

Klasse V = Clubsport 500/2-Zylinder, Bj. 1978

Klasse W = Clubsport 750/2-Zylinder + 500/Mehrzylinder, Bj. 1978

Klasse X = Clubsport 1000 ccm, Bj. 1978

Klasse Y = GP Gespanne 500 ccm, Bj. 1968–1978

Klasse Z = Inter-Gespanne 750/2-Takt + 1000/4-Takt, bis Bj. 1978

Klasse O = Offene Klasse (z. B. MV)

Bei Beibehaltung einer getrennten Wertung für die einzelnen Klassen ist die Zusammenlegung von Klassen gestattet. Ein gemeinsamer Start von Solo- und Seitenwagen-Motorrädern ist jedoch generell verboten.

Im Hinblick auf eine sich evtl. zu einem späteren Zeitpunkt als sinnvoll erweisende Klassenzusammenlegung ist der Veranstalter gehalten, in den u. U. für eine Zusammenlegung infrage kommenden Klassen bereits zu Beginn der Startnummernfestlegung, unabhängig von evtl. Farbunterschieden, unterschiedliche Startnummern zu vergeben.

Der Start eines Fahrers in mehr als zwei Klassen ist ausgeschlossen.

2.11 Flaggen- bzw. Lichtzeichen

Bedeutung und Missachtung von Flaggen- und Lichtzeichen sind in den allgemeingültigen Bestimmungen für Straßensport geregelt.

- 2.12 Training
- 2.12.1 Rundstrecken
 - Vorgeschrieben ist mindestens 1 Trainingslauf über mindestens 5 Runden ohne Zeitnahme.
- 2.12.2 Bergprüfungen
 - Vorgeschrieben sind mindestens 2 Trainingsläufe ohne Zeitnahme.
 - Fahrer, die im Training nicht mindestens 3 Runden bzw. bei Bergprüfungen 1 Trainingslauf absolviert haben, werden zum Start nicht zugelassen.
- 2.13 Start
- 2.13.1 Rundstrecke
 - Das Motorrad muss bis spätestens 5 Minuten vor der im gültigen Zeitplan vorgesehenen Startzeit der jeweiligen Trainings- und Wertungsläufe in den Vorstartbereich eingebracht werden.
 - Der Start zu Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt in der Regel mit laufendem Motor. Spätestens eine Minute vor dem Start haben die Helfer den Startplatz zu räumen.
 - Bei den Gespannen und bei besonderen Veranstaltungen auch in den Soloklassen, kann ein Start mit stehendem Motor erfolgen. Aus Sicherheitsgründen kann der Start auch einzeln aus der Boxengasse erfolgen. Wird anders als mit laufendem Motor gestartet, wird diese Entscheidung rechtzeitig durch Aushang und/oder über Lautsprecher bekannt gegeben.
 - Fahrer, die im Falle eines Schiebestarts ihr Motorrad nicht selbst anschieben können, starten aus der letzten Startreihe, 10 Sekunden nach Start des übrigen Feldes.
 - Bei Frühstart eines Fahrers erhält dieser 60 Strafpunkte.
- 2.13.2 Bergprüfung
 - Der Start erfolgt einzeln, stehend und mit laufendem Motor in einem Mindestabstand von 20 Sekunden durch Senken der Startflagge bzw. bei Ampelstart durch grünes Licht. Mit dem Senken der Startflagge oder Aufleuchten des grünen Lichtes gilt das Fahrzeug als gestartet.
 - Eine Wiederholung des Starts ist grundsätzlich nicht gestattet. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Anordnung durch den Fahrleiter.
 - Die Startaufstellung bzw. Startreihenfolge (bei Bergprüfungen) wird vom Fahrleiter festgelegt und ist rechtzeitig durch Aushang im Fahrerlager und im Fahrleitungsbüro bekannt zu geben.
- 2.14 Durchführung der Wertung
- 2.14.1 Rundstrecke
 - Die Gesamtdistanz (Rundenzahl) von Gleichmäßigkeits-Prüfungen, die auf einer Rundstrecke zur Durchführung kommen, sowie die Wertungskriterien sind in der Veranstaltungsausschreibung, Teil B, bekannt zu geben. Folgende Wertungskriterien sind möglich:
 - Gewertet werden, aufbauend auf der Zeit der zweiten Runde (Richtzeit) der Gleichmäßigkeits-Prüfung vom Fahrleiter vor dem Start festgelegte und nur den Sportkommissaren sowie der Zeitnahme bekannt gegebene Wertungsrunden. Für jeden Fahrer gilt in der Regel die Zeit der 2. Runde (Richtzeit) als Richtwert.
 - Den Teilnehmern werden diese Wertungsrunden vorher nicht bekannt gegeben, um die über den Gesamtverlauf der Prüfung angestrebte Gleichmäßigkeit soweit wie möglich zu gewährleisten.
 - Fahrer, die nach Abschluss der Gleichmäßigkeits-Prüfung nicht innerhalb von 5 Minuten nach dem zuerst abgewinkten Fahrer die Ziellinie passieren und nicht mit der Zielflagge abgewinkt werden, werden in der Wertung (Ergebnisliste) als ausgefallen aufgeführt.
 - Bei den Wertungsergebnissen sollen die Startrunde sowie auch die einzelnen Rundenzeiten aufgeführt sein.
 - Weiter müssen in der Ergebnisliste Platz, Startnummer, Name, Vorname, Wohnort, Fahrzeug, Baujahr und die Strafpunkte aufgeführt sein.
 - Wertung: 1/10 Sekunde Abweichung = 1 Strafpunkt.
 - bzw. bei Wertung mit Transpondern: 1/100 Sekunde Abweichung = 0,1 Strafpunkte
 - Die Punktevergabe für jeden in Wertung an einem Prädikat-Wettbewerb teilnehmenden Fahrer erfolgt für jeden Wertungslauf in folgender Abstufung:

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

Sobald der erste Fahrer nach Absolvierung der vorgeschriebenen Rundenzahl, die in der Veranstaltungsausschreibung oder aber rechtzeitig vor dem Start bekannt gegeben wird, die Ziellinie passiert, wird er sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – mit der schwarz-weiß-karierten Flagge abgewinkt. Gewinner seiner Klasse ist der Teilnehmer mit der niedrigsten Gesamtwertungspunktzahl.

Bei Punktgleichheit entscheidet das ältere Baujahr des Motorrades, und ist auch dann noch keine Differenzierung möglich, entscheidet letztlich das höhere Alter des Fahrers.

Der Veranstalter hat das Recht, nach Beendigung der Gleichmäßigkeits-Prüfung jedes Motorrad, insbesondere die Motorräder der drei Erstplatzierten, einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer, die eine Überprüfung verweigern oder ihr Motorrad durch vorzeitigen Abtransport einer Kontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen und dem DMSB zur Bestrafung gemeldet. Im Zusammenhang mit dieser Festlegung gilt für alle Teilnehmer das gesamte Fahrerlager bis zum Ablauf der Protestfrist als „Parc Fermé“.

2.14.2 Bergprüfung

Bergprüfungen sind in mindestens 2 Läufen durchzuführen. Maßgebend ist die in der Veranstaltungsausschreibung angegebene Laufzahl. Fahrer, die diese Laufzahl nicht absolvieren, werden nicht gewertet. Richtzeit für die Wertung ist die Zeit des 1. Laufes.

Die Zeit für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment genommen, wenn der vorderste Teil seines Motorrades die Start- bzw. Ziellinie passiert.

Für die Wertung gelten im Übrigen die Kriterien von Gleichmäßigkeits-Prüfungen die auf Rundstrecken zur Durchführung kommen.

2.15 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.

Über einen evtl. Neustart bzw. die Wertung der zurückgelegten Distanz entscheidet der Fahrleiter in Absprache mit den Sportkommissaren. Die Entscheidung wird durch Aushang und über Lautsprecher bekannt gegeben.

2.16 Prüfungsstrecken / Fahrregeln

Die Gleichmäßigkeits-Prüfungen finden auf abgesperrten, vom DMSB abgenommenen Strecken statt. Die Runden- bzw. Streckenlänge bei Rundstrecken sowie der Höhenunterschied bei Bergprüfungen sind in der Ausschreibung angegeben. Während des Trainings und der Prüfung 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 durch ihre Fahrweise während des Trainings oder der Gleichmäßigkeits-Prüfung andere Teilnehmer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, werden von einer weiteren Teilnahme ausgeschlossen. Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Strecke abstellen. Jedes Anhalten innerhalb, bzw. unmittelbar vor oder nach einer Kurve ist verboten. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen. Jeder Verstoß gegen diese Fahrregeln führt zum Ausschluss.

Reparaturen dürfen außerhalb der Boxen während der Veranstaltung nur vom Fahrer und ggf. Beifahrer mit den an Bord befindlichen Mitteln durchgeführt werden. Die Inanspruchnahme fremder Hilfe wird mit Wertungsausschluss geahndet.

Falls ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, die Strecke verlässt, muss er, um den Lauf wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit vermindelter Geschwindigkeit wieder kurzfristig auf die Strecke einfahren oder er muss aufgeben.

Das Motorrad darf nur durch den Fahrer, bzw. Beifahrer in Gang gebracht werden. Fremde Hilfe führt unweigerlich zum Ausschluss. Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und der Prüfung – ausgenommen während eines

freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss. Andernfalls erfolgt Ausschluss oder Wertungsverlust.

Das Mitführen von elektronischen Geschwindigkeitsmessern (und Kombinationen mit Uhr/ Stoppuhr) ist generell verboten. Das gleiche gilt für deren elektronische Geber und Verkabelung.

Bei Rennabbruch (rote Flagge!) sind alle Fahrer verpflichtet, in die Boxengasse zurückzukehren. Fahrer, welche in diesem Fall ins Fahrerlager zurückkehren, fallen aus der Wertung. Zuwiderhandlungen werden mit Ausschluss bestraft.

2.17 Führung der Motorräder bei Bergprüfungen

Die Führung der Motorräder zum Start bzw. die Rückführung ins Fahrerlager erfolgt auf Anweisung des Fahrleiters hinter einem Führungsfahrzeug. Dazu haben sich die Fahrer auf einem dafür bestimmten und gekennzeichneten Sammelplatz einzufinden.

Bei der Führung zum Start bzw. bei der Rückführung ins Fahrerlager darf die Kolonne nicht verlassen werden. Das Überholen des Führungsfahrzeuges bzw. ein absichtliches Zurückbleiben hinter dem Schlussfahrzeug zieht den Ausschluss nach sich. Die Vorschriften bezüglich Fahrerausrüstung gelten uneingeschränkt.

2.18 Titelvergabe

Der Fahrer und der Beifahrer, welcher klassenübergreifend über das laufende Sportjahr die höchste Punktzahl erreicht hat, erlangt den Titel

„Deutscher Historischer Motorrad-Meister 2006“

bzw.

„Deutscher Historischer Motorrad-Meister – Beifahrer – 2006“

Bei Teilnehmern mit Start in verschiedenen Klassen bei einer Veranstaltung wird das jeweils beste Klassenergebnis zur Gesamtwertung herangezogen.

Die weiteren Platzierungen ergeben sich aus der Höhe der Wertungspunktzahlen. Bei Punktgleichheit entscheidet das ältere Baujahr des Motorrades, und ist auch dann noch keine Differenzierung möglich, entscheidet letztlich das höhere Alter des Fahrers.

Alle Läufe zur DHM werden gewertet. Diese sind aus dem DMSB-, bzw. VFV-Terminkalender ersichtlich.