



RADSPORT HANDBUCH

SEL

AA

1548

Richtlinien und Wertungsbestimmungen

für die technischen Ausschüsse im Arbeiter-Rad- und
Kraftfahrer-Bund ČSR. und die Durchführung
aller Wettbewerbe im Rad- und Motorradfahren



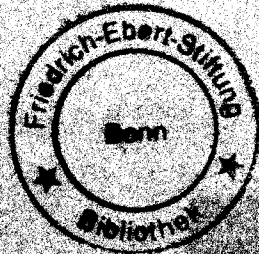
An Hand der „Internationalen Wertungsbestimmungen für
Rad- und Motorradfahren“ und der Beschlüsse des Bundes-
technischen Ausschusses zusammengestellt von

W. Karl Haufe, Turn.

1934

Verlag: Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund ČSR.
Druck der Druck- und Verlagsanstalt, Teplitz-Schönau.

AA06
1.22.1.
SELI AA 1542



Vorwort.

Durch vorliegendes Büchlein unterbreiten wir der Mitgliedschaft im Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund OÖR. die Richtlinien und Wertungsbestimmungen aller Radspportarten, die offiziell im Bunde für Wettbewerbe derzeit zugelassen sind. Damit wird wohl einem schon lange fühlbar gemessenen Mangel abgeholfen.

Der Sportbetrieb in unserem Bunde hat einen sehr erfreulichen Auftrieb genommen. In allen Bezirken und Kreisen werden Wettbewerbe und Meisterschaften durchgeführt. Daß diese nur nach einheitlichen Richtlinien und Regeln ausgetragen werden können, braucht wohl nicht besonders betont zu werden.

Mit Ausgabe dieser Bestimmungen werden alle früher anders lautenden außer Kraft gesetzt und darf nur nach den vorliegenden die Wertung erfolgen. Es ist daher unbedingt notwendig, daß jeder Sportfunktionär, jeder Kampfs- und Schiedsrichter, ja jeder Wettbewerber diese Satzungen unbedingt kennt.

Alle Wettbewerber treten in den sportlichen Kampf in dem Bewußtsein, daß alle mit gleichen Waffen kämpfen. Diese Bestimmungen ermöglichen dies und ist es Pflicht eines jeden Kampfs- und Schiedsrichters, sie auch stets unparteiisch anzuwenden und auszuliegen.

Selbstverständlich erheben diese Bestimmungen keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Daher soll es sich jedes sportlich tätige Mitglied angelegen sein lassen, an der Verbesserung mitzuarbeiten und etwa festgestellte Mängel sofort dem B. T. A. bekanntzugeben.

Der Bundestechnische Ausschuß.

Technische Ausschüsse.

Richtlinien und Arbeitsbestimmungen. Einteilung und Aufgaben.

An alle Kreis-, Bezirks- und Vereinstechnischen Ausschüsse wird das dringende Ersuchen gerichtet, ihre für unseren Bund ganz besonders wichtige Tätigkeit nach den folgenden Bestimmungen zu richten.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Technischen Ausschüsse haben die Aufgabe, den Sportbetrieb im Bunde zu fördern. Sie sind die technischen Organe des Bundes und wirken für alle Radspportzweige theoretisch und praktisch. Deshalb müssen alle Radspportzweige in jedem Sportauschuß Vertreter haben.

Es sind zu wählen: Vereins-, Bezirks-, Kreis- und Bundestechnischer Ausschuß.

Der Bundestechnische Ausschuß.

2. Der Bundestechnische Ausschuß besteht aus sechs Mitgliedern. Bei Neueinführung einer Sparte ist dieser eine Vertretung einzuräumen. Den Vorsitz hat der Bundestechnische Leiter. Der Bundestechnische Ausschuß wird auf dem Bundestage gewählt und amtiert von Bundestag zu Bundestag.

Der Bundestechnische Ausschuß hält keine Sitzungen nach Bedarf ab und entscheidet selbständig in allen radspportlichen Angelegenheiten des Bundes. Jede Sitzung, zu welcher die Mitglieder rechtzeitig geladen worden sind, ist beschlußfähig.

Zu den Aufgaben des Bundestechnischen Ausschusses (BTA) gehören:

- a) Einheitliche Regelung des gesamten Sportbetriebes innerhalb des Bundes;
- b) Ausschreibung der Bundesmeisterschaften in allen Radspportzweigen;
- c) Sonderveranstaltungen, wie Wanderrfahrten mehrerer Kreise, Stafettenfahrten usw.;
- d) Ueberwachung der durch die Kreise ausgeschriebenen Wettbewerbe und der sonstigen sportlichen Veranstaltungen;
- e) Veranstaltung von Sportlehrcursen und Ausbildung von Kampfs- und Schiedsrichtern;

- f) Prüfung der Wertungsbestimmungen, eventuell gemeinsam mit den Kreistechnischen Leitern;
 g) Entscheidung in allen radsportlichen Streitfragen als letzte Instanz.

Der Bundestechnische Ausschuss (BTA) muß mit allen Kreistechnischen Ausschüssen in engerer Fühlung stehen, um ein gedeihliches Zusammenarbeiten zu ermöglichen. Zu diesem Zwecke findet alljährlich eine erweiterte Sitzung des BTA mit den Kreistechnikern statt, in welcher die Tätigkeitsberichte zu erhalten und Richtlinien für künftige Arbeit ausgearbeitet sind.

Kreistechnische Ausschüsse.

3. Der Kreistechnische Ausschuss (KTA) ist in seiner Zusammensetzung dem BTA gleich. Um ein schnelles und praktisches Arbeiten zu ermöglichen, ist es zweckmäßig, wenn die Mitglieder des KTA Ortsgruppen angehören, die nicht zu weit voneinander liegen.

Der KTA hält seine Sitzungen nach Bedarf ab und ist für die Durchführung der vom BTA angeordneten sportlichen Veranstaltungen verantwortlich.

Zu den Aufgaben des KTA gehören:

- Ausschreibung der Kreiswetterschaften, von Touren-, Wander- und Werbefahrten;
- Feststellung der Gesamtergebnisse bei Wettbewerben im Kreis sowie der einzelnen Bezirke und Weitermeldung an den BTA. (Führung der Höchstleistungsliste).
- Entscheidung in allen sportlichen Streitfragen innerhalb des Kreises.

Auf enge Fühlung zwischen Kreis- und Bezirkstechnischen Ausschüssen ist zu achten.

Bezirkstechnische Ausschüsse.

4. Für die Bezirkstechnischen Ausschüsse (BzTA) gelten dieselben Bestimmungen wie für die Kreistechnischen Ausschüsse.

Vereinstechnische Ausschüsse.

5. In allen Bundesortsgruppen sollen technische Ausschüsse gewählt werden und ist die Zusammensetzung und Tätigkeit im Vereinsmaßstab die gleiche wie die der Kreis- und Bezirkstechnischen Ausschüsse.

Die Bundesatzungen

enthalten weitere Bestimmungen über die Technischen Ausschüsse unter den Paragraphen 15, 16 und 17.

Die Arbeitsteilung zwischen Bezirkstechnischem Ausschuss und Bezirksvorstand.

Aus vielen Berichten und zahlreichen Anfragen ist zu ersehen, daß über die Ausdehnung und die Grenzen der Tätigkeitsgebiete der in der Ueberschrift genannten Bezirkskörperschaften nicht genügend Klarheit herrscht.

Die Folge davon ist, daß manche Bezirksvorstände, alter Gewohnheit nach, sich mit Angelegenheiten beschäftigen, die von ihnen nicht zu erledigen sind, da hierfür ein besonderer Ausschuss eingesetzt wurde.

In anderen Fällen wieder weist der Bezirksvorstand dem Technischen Ausschuss Aufgaben zu, mit welchen der Ausschuss gar nicht beschäftigt werden darf. Dadurch zeigt sich eine ganz falsche Einschätzung der Aufgaben der Technischen Ausschüsse, dieser für unseren Bund immer wichtiger werdenden Körperschaften. Diese falsche Anschauung muß gründlich revidiert werden, damit die Technischen Ausschüsse den ihnen zustehenden Aufgaben auch wirklich gerecht werden können — und sich so beschäftigen müssen — wie es überall nottut.

Die Einteilung in die im Bezirk zu leistende Arbeit hat genau nach den Grundfäden zu geschehen, wie sie sich aus der Bezeichnung der Ausschüsse ergibt.

Der Bezirksvorstand hat die Leitung und somit die Pflicht, zu sorgen, daß auf allen Tätigkeitsgebieten richtig und durchgreifend gearbeitet wird. Nun muß vor allem in großen und kleinen Bezirken durch gute Verwaltungstätigkeit dem Bezirk Geschlossenheit und Festigkeit gegeben und erhalten werden. Damit wird dem Sportbetrieb und der Werbetätigkeit der notwendige und beste Boden gegeben.

Der Bezirksvorstand hat sich also in allererster Linie um die bestehenden Ortsgruppen seines Bezirkes zu kümmern. Von diesen sind besonders die schwachen; die, die nicht mehr vorwärtskommen können, vor allem aber jene, von welchen die Bezirksteilung schon lange nichts mehr gehört hat, zu betreuen. Wohl alle Bezirksleiter haben die Erfahrung gemacht, daß es dort, wo eine Ortsgruppe eingegangen ist, meist sehr schwer ist, eine neue aufzubauen. Viele haben aber auch erlebt, daß eine Ortsgruppe, deren Auflösung durch rechtzeitiges scharfes Eingreifen verhindert wurde, bald darauf wieder kräftig da stand. Somit muß es Hauptaufgabe der Bezirksvorstände sein, dauernd eine Kontrolle der Ortsgruppen dahingehend auszuüben, daß der

Bestand der vorhandenen Ortsgruppen gesichert ist. Ist dies der Fall, erst dann kann das Augenmerk auf die Bildung von neuen Ortsgruppen gerichtet werden.

Der **Bezirkstechnische Ausschuss** hat den Sportbetrieb zu organisieren. Organisieren heißt gliedern, richtig einteilen und verteilen. Organisieren heißt aber auch Bindungen schaffen. Leben wird dem Sportbetrieb im Bezirke nur gegeben durch gutes Funktionieren. Eine theoretisch gute Organisation kann bekanntlich nichts leisten, wenn die Leiter keine Mitarbeiter haben. Wenn also die Bezirkstechnischen Ausschüsse in den Ortsgruppen keine freudigen Mitarbeiter finden, dann können sie nichts leisten. Es kann aber auch sein, daß es in einem Bezirke sehr viele für unseren Sport begeisterte Mitglieder gibt, aber der Bezirkstechnische Ausschuss den Sportbetrieb nicht gut organisiert, also schlecht führt. Auch in diesem Falle wird nichts Besonderes geleistet. Will ein Technischer Ausschuss den Sportbetrieb gut organisieren, dann muß er sich also viele sportlich geschulte Kräfte suchen und deren Arbeit zielsicher leiten. In den letzten Jahren hat der Sportbetrieb in unserem Bunde große Fortschritte gemacht. Aber der Bund braucht in allen Ortsgruppen gut geschulte Funktionäre, um überall im Bunde dem sich zeigenden Drang zu eifriger sportlicher Betätigung gerecht werden zu können. Diese Kräfte, die sicher vorhanden sind, mobil zu machen, dafür müssen die Bezirkstechnischen Ausschüsse vor allem sorgen, und deshalb sollen sie sich nur mit den ihnen zustehenden Aufgaben beschäftigen und nicht mit Angelegenheiten, die sie von ihrer eigentlichen Tätigkeit ablenken und abhalten. Wie umfangreich das Aufgabengebiet der Bezirkstechnischen Ausschüsse ist, das zeigt ein Blick über die Wertungsbestimmungen in diesem Handbuche, das weiß jeder Funktionär, der die Aussprüche auf den Bezirksversammlungen nicht vergessen hat, durch die auf den Mangel an geschulten Sportfunktionären hingewiesen und schnellste Abhilfe durch Kurse und Schulen verlangt wurde. Die Bezirkstechnischen Ausschüsse haben reichliche Arbeit, um sich die Stellung zu erobern, die ihnen im Bunde zukommt, und um den Sportbetrieb so zu leiten, daß die Mitglieder zufrieden sind.

Der **Bezirkstechnische Ausschuss** muß natürlich mit der Bezirksleitung dauernd gute Verbindung halten und diese muß über diese wachen und besonders bei Wechsel der Funktionäre für gute Besetzung der Posten Sorge tragen.



Straßenfahren.

Ausfahrten — Touren — Wanderfahrten.

Merksatz für Fahrwarte und Fahrer.

Alle Ausfahrten und Touren sollen Übungen sein für die Fahrwarte zur Aneignung der Fähigkeit, große Massen Bundesmitglieder überall und zu jeder Zeit ohne langwierige Beratungen, ohne Hast und ohne Lärm geschickt und sicher führen zu können. Die erheblichen Schwierigkeiten solcher großen Aufgaben können die Fahrwarte nur überwinden, wenn jeder Fahrer an seinem Platze besorgt ist, den Fahrwarten die Führung zu erleichtern. Jeder bedenke, daß eine mit auffallender Sicherheit fahrende große Masse Bundesgenossen stets einen durchschlagenden Erfolg für den Bund bringt.

Die Aufgaben der Fahrwarte bei der Leitung von Ausfahrten.

Die Tätigkeit der Fahrwarte beginnt schon bei der die Ausfahrten beschließenden Versammlung. Es ist von ihnen Vorsorge zu treffen, daß die Ausfahrten nach einem bestimmten Plan festgelegt werden, indem kleinere Ausfahrten mit größeren abwechseln.

Vor allen Dingen ist auch Wert darauf zu legen, die Ausfahrten verschiedenartig zu gestalten, d. h., es sollen Ausfahrten vorgesehen werden in die freie Natur, oder Ausfahrten zur Besichtigung von Kunst- und Kulturanstalten, oder Ausfahrten ins Freie, wo der Aufenthalt durch Spiele ausgefüllt wird. (Spiele Touren.)

Leider ist die Freizügigkeit bei Festlegung von Ausfahrten durch die zahlreichen Einladungen und Festlichkeiten bisher stark beeinträchtigt gewesen. Hier muß unbedingt eine Aenderung eintreten, so bedauerlich das für die feste feiernden Ortsgruppen auch sein mag. Der Sportleiter muß sich vom **sportlichen** Standpunkt leiten lassen und dem Verlangen der Mehrzahl unserer Mitglieder Rechnung tragen. An geeigneter Auswahl von Zielen für die oben angeführten Ausfahrten wird es einem Fahrwart, der die Umgebung seines Ortes kennt, nie fehlen. Gerade darin besteht ein wichtiger Teil der Tätigkeit des Fahrwarts, Ausfahrten in Vorschlag zu bringen, die den Anreiz auf die Mitglieder ausüben, sich mehr als bisher an den Ausfahrten zu beteiligen.

Die Ausfahrten sollen an allen Sonntagen von Anfang April bis Ende Oktober regelmäßig angelegt und sollen

auch nach Bedarf durch Wochentags-Abendtouren vermehrt werden.

Am Anfang der Fahr Saison ist die Entfernung nicht zu weit und auch das Tempo nicht zu schnell zu wählen, damit die neuen Fahrer, oder auch ältere Fahrer, die während des Winterhalbjahres ihr Rad nicht benützt haben, sich erst einfahren und ihre Muskulatur für größere Ausfahrten stärken. Nach und nach kann dann die Entfernung größer und auch das Tempo schneller werden. Der Fahrwart bitte sich aber, das Tempo allzu schnell zu nehmen, eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde soll im allgemeinen nicht überschritten werden. Wird ein schnelleres Tempo angeschlossen, so überanstrengen sich die schwachen Fahrer wie auch die älteren und verlieren die Lust zur Teilnahme an späteren Touren.

Auch von anderen Gesichtspunkten aus muß zu schnelles Fahren verurteilt werden. Der Fahrwart muß sich immer sagen, daß es nicht darauf ankommt, recht große Strecken zurückzulegen, sondern wir wollen auf unseren Touren auch Einblick in die Natur gewinnen, wir wollen die Welt kennenlernen und Eindrücke sammeln. Die Ausfahrten sollen Erholung sein. Dies kann aber nicht der Fall sein, wenn die Fahrer ihr ganzes Augenmerk darauf richten müssen, nur mitzukommen. Also, Fahrwarte, merkt es euch: Wollt ihr, daß die Ausfahrten eine starke Beteiligung aufweisen, so haltet das Tempo so, daß auch die schwächeren Fahrer noch einen Genuß an der Fahrt haben.

Für die Abfahrtszeit läßt sich eine bestimmte Norm nicht festlegen. Auch für uns Radfahrer gelten die Worte: „Wer recht in Freuden wandern will, der geh' der Sonn' entgegen!“

Der Fahrwart soll dafür sorgen, daß die festgelegten Abfahrtszeiten auch eingehalten werden. Dadurch gewöhnen sich die Teilnehmer daran, pünktlich am Startplatz zu erscheinen. Durch lauges Warten der pünktlich am Start Erschienenen auf Nachzügler wird schon von vornherein Unmut hervorgerufen und viel kostbare Zeit unnütz verbummelt. Spätestens 5 Minuten nach der festgesetzten Zeit wird abgefahren.

Neue Fahrer, Fahrerinnen und Jugendliche werden an die Spitze genommen. Man fährt dann in mäßigem Tempo. Anfangs genügt ein solches von 10 bis 12 Kilometer. Bei guten Straßen und ebenem Gelände kann das Tempo bis auf 15 Kilometer gesteigert werden. Ein guter Fahrwart muß jederzeit, auch ohne Kilometerzähler, ungefähr angeben können, welche Stundengeschwindigkeit er gerade fährt.

Zur Leitung einer Ausfahrt sind unbedingt zwei Fahr-

warte, ein Spitzen- und ein Schlussfahrwart, nötig. Ersterer hat die eigentliche Leitung, letzterer die Kontrolle. Die Funktion für jeden muß schon in der die Ausfahrt beschließenden Versammlung festgesetzt werden. Das Wechseln der Funktion der Fahrwarte soll auf der Tour möglichst vermieden werden. Dagegen ist zu empfehlen, daß der Fahrwart, der bei der einen Ausfahrt als Leiter tätig war, bei der nächsten das Amt als Schlussfahrwart übernimmt.

Vor der Abfahrt haben die Fahrwarte die Räder der Teilnehmer auf die Verwendbarkeit für die betreffende Ausfahrt (wenn auch nur flüchtig) nachzusehen. Obwohl unser Bestreben dahin geht, jedem Mitglied die Beteiligung an unseren Ausfahrten zu ermöglichen, kann doch der Fall eintreten, daß der Fahrwart genötigt ist, einem Teilnehmer die Mitfahrt wegen schlechter Beschaffenheit seines Rades zu unterlagen. Nichts beeinträchtigt den erhofften Genuß einer Ausfahrt mehr, als bald nach Beginn der Tour ein unfreiwilliger Aufenthalt wegen Raddefekt. Gegen Radlerpech ist schließlich niemand gefeit, darüber hilft nur guter Humor hinweg. Stellt sich aber heraus, daß der Schaden schon älteren Ursprunges ist und voranzusehen war, dann hat auch die Rücksicht der Fahrwarte gegen den Teilnehmer ihre Grenze.

Bei einem Raddefekt ist der davon Betroffene verpflichtet, die Reparatur selbst vorzunehmen, er wird dabei von dem Fahrwart nur unterstützt. Während des unfreiwilligen Aufenthaltes sorgt der Spitzenfahrwart dafür, daß die Straße von Fahrern und Rädern freigehalten wird. Ist der Platz zum Verweilen nicht geeignet, so führt der Fahrwart die übrigen Teilnehmer an einen geeigneten Halteplatz. Dauert die Reparatur längere Zeit, oder ist das Ziel der Ausfahrt nicht mehr weit, dann bestimmt der Fahrwart nach Rücksprache mit den Teilnehmern, ob weiter gefahren wird. In letzterem Falle sorgt der Fahrwart dafür, daß wenigstens ein Teilnehmer zur Unterstützung bei der Reparatur zurückbleibt. Deshalb haben die Fahrwarte dafür zu sorgen, daß jeder Teilnehmer selbst mit dem nötigen Reparaturmaterial versehen ist.

Der Schlussfahrwart ist dafür verantwortlich, daß während der Fahrt kein Teilnehmer, ohne daß der Grund dafür bekannt ist, von dem Trupp abgeht. Will ein Teilnehmer aus irgend einem Grunde vorübergehend austreten, so muß er dies dem Schlussfahrwart mitteilen, der das Signal „Langsamfahren“ gibt.

Ein Fahrwart soll nie eine Ausfahrt leiten, ohne sich vorher genau über das Gelände unterrichtet zu haben. Bei Gefälle ist das Signal „Langsamfahren“ zu geben. Darauf

wird gefahren, ohne daß die Spitze das Tempo mäßigt. Dadurch werden die Abstände vergrößert. Die Abstände beim Bergabfahren sollen so reichlich wie irgend möglich genommen werden. Der Fahrwart muß die Teilnehmer auf die Gefahren aufmerksam machen, die durch Ueberholen beim Bergabfahren entstehen. Nach der Fahrordnung ist Ueberholen streng verboten.

Am Ziel haben die Fahrwarte für geeignete Unterbringung der Räder zu sorgen, was möglichst in einem verschließbaren Raum geschehen soll. Ist ein solcher Raum nicht vorhanden, dann bestimmt der Leiter der Fahrt einige Teilnehmer, die, sich ablösend, die Räder bewachen. Nachdem die Räder untergebracht sind, wird sofort die Abfahrtszeit für die Rückfahrt festgelegt. Eine frühere Abfahrt kann nur erfolgen, wenn alle Teilnehmer am Platz, eine spätere nur dann, wenn alle Teilnehmer damit einverstanden sind.

Der Aufenthalt wird zu Besichtigungen, Spielen usw. verwendet, je nachdem, was vorgeesehen ist. Soll bei einer Tour übernachtet werden, so hat wohl der Vorstand die nötigen Schritte schon vorher unternommen, um die Unterbringung der Teilnehmer glatt vorantreiben zu lassen.

Eine halbe Stunde vor der Abfahrt läßt der Fahrwart von allen Teilnehmern ihre Räder nachsehen und, wenn nötig, in Ordnung bringen. Während des Aufenthaltes hat der Fahrwart seinen Einfluß geltend zu machen, daß die Teilnehmer allem übermäßigen Genuß geistiger Getränke entsagen. Die Mitfahrt Betrunkenen im Trupp ist vom Fahrwart zu untersagen.

Die Rückfahrt soll in der Regel vor Eintritt der Dunkelheit beendet sein. Ist spätere Rückfahrt von vornherein beabsichtigt, so hat der Fahrwart schon bei der Abfahrt darauf zu achten, daß alle Teilnehmer Laternen am Rade haben. Für rechtzeitige Inbetriebnahme ist der Fahrwart verantwortlich.

Alles Weitere ist aus der Fahr- und Signalordnung ersichtlich.

Der Straßensportwart der Ortsgruppe muß dafür sorgen, daß allen Fahrwarten die Signale geklärt sind. Nötigenfalls sind Signalproben abzuhalten. Durch die Fahrwarte werden den Mitgliedern die Signale gelehrt. Außer dem Signal „Langsamfahren“ kann durch den Schlußfahrwart noch das Signal „Achtung“ gegeben werden. Das nur im besonderen Bedarfsfalle vom Schlußfahrwart zu gebende Signal „Abhören“ ist vom Spitzenfahrwart zu wiederholen. Für alle übrigen Signale ist der Spitzenfahrwart allein zuständig.

Fahr- und Signalordnung.

1. Die Ortsgruppe richtet sich nach den polizeilich getroffenen Bestimmungen über den Radfahrerverkehr. Diese sind vom Fahrwart von Zeit zu Zeit in der Versammlung mit der Fahrordnung vorzulesen.

2. Bei Ausfahrten und Touren müssen sich sämtliche Teilnehmer streng der Fahrordnung fügen. Letztere wird durch die mit Signalhupen versehenen Fahrwarte, deren Anordnungen unbedingt Folge geleistet werden muß, aufrecht erhalten.

3. Durch alle Ortschaften darf nur einreihig in mäßigem Tempo gefahren werden mit einem Abstand von zwei Radlängen.

4. Bei Ausfahrten soll ein 15-Kilometer-Tempo gefahren werden. Diejenigen, welche bei größeren Touren nicht nachkommen, werden in die nächste Ortschaft oder Eisenbahnstation beauftragt, wo sie als Nachzügler oder mit der Bahn vorlieb nehmen müssen.

5. Die Fahrwarte haben die Zeit der Abfahrt, des Aufenthaltes sowie der Rückfahrt zu bestimmen und diese streng einzuhalten. Die Abfahrt erfolgt ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden stets präzise zur festgesetzten Zeit.

6. Bei steilen, bzw. unfahrbaren Bergen haben die Fahrwarte abhaken zu lassen. Die trotzdem den Berg Fahren haben nach Erreichung der Höhe auf die Nachkommenden zu warten und sich dann wieder einzureihen. Bei Bergabfahrten dürfen, um allem Unfälle vorzubeugen, unter keinen Umständen die Füße aufgelegt, noch darf aus der Reihe gefahren werden. Ueberholen ist streng verboten.

7. Die Fahrwarte haben streng auf korrektes Fahren und Einhalten der Fahrordnung zu achten.

8. In jeder Versammlung berichten die Fahrwarte über gemachte Touren und schlagen solche für den laufenden Monat vor.

9. Bei einer Rast haben die Fahrwarte stets für geeignete Unterbringung der Räder Sorge zu tragen.

10. Jedes Mitglied ist verpflichtet, beim Einzelfahren wie bei Ausfahrten eine gegen Mitfahrende und Passanten rücksichtsvolle Fahrweise einzuhalten, um Ehre und Ansehen der Ortsgruppe und des Bundes zu wahren.

Signal-Ordnung.

Ohne Ausnahme für sämtliche Ortsgruppen
des Bundes gültig.

Achtung, Auftreten, Aufsitzen	1 langer Ton
S langsam fahren	2 lange Töne
Abhören	3 lange Töne
Einreihig fahren	1 langer, 1 kurzer Ton
Zweireihig fahren	1 langer, 2 kurze Töne
Schnelleres Fahren	4 kurze Töne



Jeder Radsportler

trägt das neue Bundesfemd
mit dem ARUK-Abzeichen!

Allgemeine Bestimmungen für Radsportfeste.

1. Die Festleitung.

Die Leitung von Sportfesten obliegt dem zuständigen
technischen Ausschuss.

Zur Unterstützung der Festleitung fungiert ein von der
Festortsgruppe zu wählender Festausschuss. Die Obliegen-
heiten des letzteren sind:

1. Die Herstellung und Bebauung des Festplatzes und die
Mietung bzw. Erbauung der notwendigen Räumlich-
keiten;
2. die Sorge für die Unterbringung und Verpflegung der
Festbesucher;
3. die Sorge und Aufsicht der Räder von den das Fest
besuchenden Radfahrern.

2. Ausschreibung und Anmeldung.

Die Ausschreibung von Radsportfesten hat mindestens
ein Vierteljahr vor Stattfinden bei der nächsthöheren In-
stanz zu erfolgen.

Die Einladungen und Meldelisten müssen mindestens
acht Wochen vor dem Feste von der Festleitung an die
Vereine verschickt werden.

Alle Meldungen zu den einzelnen Wettbewerben müs-
sen für gewöhnlich vier Wochen vor dem Feste der Fest-
leitung angesetzt werden. Später einkaufende Meldungen
können zurückgewiesen werden. Alle Meldungen haben durch
den Verein zu geschehen, persönliche Meldungen sind zurück-
zuweisen.

Es ist gestattet, eine Meldegebühr (Startgeld) einzu-
heben. Die Höhe derselben darf jedoch 5 Kč nicht über-
schreiten.

Zu den Meldungen sind die vom Bunde vorge-
schriebenen Formulare zu verwenden.

Wünschen Spielmannschaften einen bestimmten Gegner,
so ist dies besonders anzugeben.

3. Klasseneinteilung.

Für die Straßenwettfahrten besteht die Gliederung in Altersklassen. Es gehören in die **erste Altersklasse** Jugendliche von 16 bis 18 Jahren (Jugendklasse), **zweite Altersklasse** Fahrer von 18 bis 35 Jahren (Hauptklasse), **dritte Altersklasse** Fahrer im Alter von über 35 Jahren (Altersklasse).

* *

Für die Saalsportwettbewerbe sind die Wettbewerber eingeteilt in

Fahrer bis 18 Jahre,
Fahrer über 18 Jahre,
Fahrerinnen jeden Alters.

4. Auszeichnungen.

Wettbewerbe um Geld sind verboten. Zuwiderhandlung hat Sperre bzw. Ausschluss des Veranstalters und Wettkämpfers zur Folge.

Allen Wettkampfteilnehmern (Einzelfahrer oder Mannschaft) ist das Leistungsblatt des Bundes auszuliegen.

5. Kampfrichter.

Jeder sich an den Wettbewerben beteiligende Verein hat für je drei bis zehn Teilnehmer einen Kampf- und Wertungsrichter zu stellen. Bei Kreisfesten tragen die Bezirke, bei Bundesfesten die Kreise die Verantwortung für das bestimmte Antreten der entsprechenden Anzahl von Wertungsrichtern.

Vereine die keinen Wertungsrichter stellen, können vom Wettbewerb zurückgewiesen werden.

Bei den einzelnen Wettbewerben ist die bei jeder Wertungsbestimmung festzulegende Anzahl von Wertungsrichtern notwendig. Die Wertungsrichter werten völlig unbeeinflusst voneinander, können sich jedoch über die Wertung besprechen, dürfen aber keinesfalls sich über die zu gebende Punktzahl verständigen. Meinungsverschiedenheiten unter den Wertungsrichtern regelt der Obmann des jeweiligen Wertungsgerichtes.

6. Berechnungsausschuss.

Zur Berechnung der Wertungsergebnisse ist ein Berechnungsausschuss einzusetzen.

Der Berechnungsausschuss stellt auch die Ranglisten zusammen und fertigt die Leistungsblätter an die Wettkämpfer aus.

An Hand der ihm von den Obmännern der Wertungsgerichte zu übergebenden Wertungslisten ermittelt der Berechnungsausschuss die Sieger. Dazu sind die vom Bunde herausgegebenen Formulare zu verwenden. Diese sind übersichtlich und ermöglichend eine schnelle Zusammenstellung. Ein Exemplar von jeder Rangliste ist immer dem nächsthöheren technischen Ausschuss zu übermitteln.

Alle Wertungslisten, die nicht vom jeweiligen Wertungsgerichtsobmann unterzeichnet sind, bleiben bei der Berechnung unberücksichtigt.

Bei der Ausfertigung von Wertungslisten sind die bei jedem einzelnen Wettbewerb angegebenen Bestimmungen zu beachten.

Die Ranglisten müssen sofort nach Beendigung des Wettbewerbes bekanntgegeben werden.

7. Schiedsgericht.

Für alle Wettbewerbe, die auf einem Sportfeste ausgetragen werden, ist ein Schiedsgericht einzusetzen, das aus drei Mitgliedern besteht.

Diese drei Schiedsrichter sollen möglichst Vereinen entnommen werden, die an keiner Konkurrenz beteiligt sind, müssen jedoch geprüfte Wertungsrichter sein.

Dem Schiedsgericht fällt die Aufgabe zu, eingetretene Differenzen an Ort und Stelle beizulegen, und zwar auch dann, wenn es nicht angerufen wurde.

Beschwerden und Proteste sind daher nur bei dem Schiedsgericht einzubringen.

Gegen die Entscheidungen des Schiedsgerichtes sind Einsprüche bei dem nächsthöheren technischen Ausschuss zulässig.

Allgemeine Protestordnung.

1. Alle Proteste sind sofort am Tage des Wettbewerbes an den veranstaltenden Technischen Ausschuss zu richten. Die schriftliche Begründung ist sofort mit einzureichen.

2. Der Obmann des Technischen Ausschusses beruft sofort am Tage des Wettbewerbes die Schiedsrichter zu einer Sitzung ein. Der Protestierende muß davon unterrichtet sein und hat das Recht, einen Beisitzer zu bestimmen, welcher zu der Sitzung zugezogen wird. Stimmrecht in dieser Sitzung haben Mitglieder dieses Technischen Ausschusses

und die Schiedsrichter. Als Obmann in der Sitzung fungiert der Vorsitzende des Technischen Ausschusses.

3. Ist die protestierende Mannschaft, bzw. der Fahrer mit dem Entscheid nicht einverstanden, steht ihnen die Berufung an den nächsthöheren Technischen Ausschuss zu. Dessen Entscheidung ist endgültig.

4. Bei der Einreichung des Protestes muß ein Protestgeld (Bezirk 10 Kc, Kreis 20 Kc, Bund 30 Kc) bezahlt werden. Wenn der Protest anerkannt wird, ist das Protestgeld zurückzuzahlen.

5. Wettbewerber, die eine ausgesprochene Disqualifikation oder ein Startverbot nicht beachten, können aus dem Bunde ausgeschlossen werden.

Durchführung der Meisterschaften.

Träger einer Meisterschaft ist die Ortsgruppe.

Bezirksmeisterschaften.

An den Wettbewerben um die Bezirksmeisterschaften können Fahrer und Mannschaften von allen Ortsgruppen eines Bezirkes teilnehmen. Die Bezirksmeisterschaft wird durch die Erreichung der höchsten Punktzahl oder der besten Zeit gewonnen.

Kreismeisterschaften.

An den Wettbewerben um die Kreismeisterschaften, ausgenommen die Wettbewerbe in den Ballspielen, können sich von den Kreisen nur die drei Besten der Bezirksmeisterschaft beteiligen. In den Wettbewerben in den Ballspielen um die Kreismeisterschaften können nur die Bezirksmeister starten.

Bundesmeisterschaften.

An den Wettbewerben um die Bundesmeisterschaften, ausgenommen die Wettbewerbe in den Ballspielen, können sich von jedem Kreis die drei Besten der Kreismeisterschaft beteiligen. In den Wettbewerben in den Ballspielen um die Bundesmeisterschaft können nur die Kreismeister fahren. Die Bundesmeisterschaft wird erkämpft durch Erreichung der höchsten Punktzahl und die beste Zeit.

Korso.

Arbeiter-Radfahrer-Festzüge.

Zweck: Dessenentliche Propaganda für den RUSA.

Den Technischen Ausschüssen der Ortsgruppen und aller Bezirke wird empfohlen, bei Ausfahrten mit starker Beteiligung öfter Uebungen zu Korsofahrten genau nach den Richtlinien vornehmen zu lassen. Dadurch gewöhnen sich die Fahrer an das langsame Korsio-Tempo und lernen rechtzeitig kennen, was noch zu beachten ist. Die Technischen Ausschüsse aber finden Gelegenheit, Erfahrungen zu sammeln und sich in der schwierigen Aufstellung und Leitung großer Korsiofahrten zu üben.

Korsio-Fahrordnung.

1. Die Ortsgruppen haben vor der Abfahrt zum Aufstellungsplatz alles so zu ordnen, daß alle Fahrer und Fahrerinnen sofort bei der Einreichung in den Zug auf das Signal zur Abfahrt mit Ruhe und Sicherheit aufpassen können. Der Fahrwart, welcher die Ortsgruppe führt, verharrt in Ruhe auf seinem Platze und beobachtet aufmerksam nach vorn bis zur Abfahrt.

2. Der Fahrwart, der die Oberleitung für den Korsio hat, bleibt vom Beginn der Aufstellung an bis zur Abfahrt an der Spitze und darf nicht dem Zug entlang fahren oder gar laufen. Er muß vorher seine Anordnungen so treffen, daß die Aufstellung in wenigen Minuten beendet sein kann. Ueberall muß die Regel gelten, daß nach der festgesetzten Aufstellungszeit zu spät anführende Ortsgruppen ohne weiteres den Anspruch auf den für sie bestimmten Platz verloren haben und am Schluß sich anschließen müssen.

3. Die Kleidung. Alle Teilnehmer an einer Korsiofahrt haben in der Bundeskleidung zu erscheinen. Eigenmächtige Ausnahmen einzelner Teilnehmer sind nicht zulässig.

4. Rucksäcke oder Pakete dürfen während der Korsiofahrt nicht mitgeführt werden.

5. Der Schmud der Räder. Vor der Aufstellung zur Korsiofahrt sind alle Räder vom Straßenschmutz zu reinigen. Die Räder dürfen nicht übermäßig geschmückt werden. Der Blumenschmud muß innerhalb der Ortsgruppe einheitlich sein. Der Beschluß der Ortsgruppe über Art und Farbe der Blumen ist von jedem Teilnehmer unbedingt einzuhalten.

6. Die Auffahrt hat gemäß der Ausschreibung zu Zweien, zu Dreien usw. zu geschehen, andernfalls keine Wertung erfolgen kann.

7. Die seitlichen Zwischenräume von Rad zu Rad sollen 1.50 Meter, die Abstände hintereinander Radlänge (2 Meter), die Abstände von Ortsgruppe zu Ortsgruppe 8 Schritt (6 Meter) betragen.

8. Die **Aufstellung**. Die Ortsgruppe des Ortes, an dem der Korso gefahren wird, übernimmt die Spitze. Die Reihenfolge der anderen Ortsgruppen wird durch Auslosung bestimmt, welche der für das Fest maßgebende Sportausschuß leitet. Die Bundesgenossinnen nehmen Aufstellung an der Spitze ihrer Ortsgruppe.

Bei Veranstaltungen der Bezirke übernehmen die Bezirksstechnischen Ausschüsse die Auslosung.

Bei Veranstaltungen der Kreise erfolgt die Aufstellung bezirksweise nach den Vorschlägen der kreistechnischen Ausschüsse. Jeder Bezirksausschuß läßt von den Ortsgruppen seines Bezirkes die Lose für die Reihenfolge ziehen. Jeder Bezirk hat eine Tafel mitzuführen, welche die Nummer und den Sitz des Bezirkes angibt.

9. Die **Fahrt**. Während der Fahrt sind die Abstände und die Zwischenräume von Reihe zu Reihe, von Ortsgruppe zu Ortsgruppe (siehe Wertungsbestimmungen) und von Bezirk zu Bezirk sowie die Richtung vorwärts und seitwärts peinlich genau einzuhalten. Aufsassen, Schultergriffe, Doppelschultergriffe, Rauchen, Unterhalten, Schreien der Zuschauer und dgl. müssen unbedingt unterlassen werden. Das Wegfahren einzelner Fahrer oder ganzer Ortsgruppen aus dem Zuge vor Beendigung der Fahrt ist nicht zulässig.

10. Die **Leitung**. Für die Beachtung der Richtlinien und für die Aufrechterhaltung musterhafter Ordnung tragen die Fahrwarte für ihre Ortsgruppe, die Bezirksstechnischen Ausschüsse für ihren Bezirk und die kreistechnischen Ausschüsse bei Veranstaltungen der Kreise die Verantwortung. Die Fahrer sollen den Anweisungen aller Ordner, die durch Verbinden kennlich sind, mit lebhafter Freiwilligkeit folgen und den Ordnern bei der Ausübung ihres schwierigen Amtes überhaupt in jeder Weise Hilfe leisten.

11. Jemand welcher Verstoß gegen die Bestimmungen 1 bis 10 hat den Ausschluß aus der Wertung zur Folge.

Wertungsbestimmungen.

12. Zur Teilnahme sind die Ortsgruppen des Gebietes berechtigt, wofür der Wettbewerb ausgeschrieben wurde.

13. Bei der Anmeldung zum Wettbewerb hat jede Ortsgruppe einen Einsatz zu zahlen, dessen Höhe von der veranstaltenden Ortsgruppe bzw. dem Bezirks- oder kreistech-

nischen Ausschuß festgesetzt wird, jedoch 5 Kö nicht übersteigen darf.

Bezahlte Einätze werden nur bei Ausfall des Wettbewerbes zurückgezahlt.

14. Das Korsofahren wird auf Straßen gewertet, die vom Veranstalter bestimmt sind, den Teilnehmern aber nicht bekannt zu sein brauchen.

15. Die **Wertung** wird nach Punkten vorgenommen. Die Berechnung hat genau nach der folgenden Vorschrift zu geschehen:

1. Gesamteindruck mit schneller Aufstellung, Kleidung und Aufstieg bis zu 3 P.
2. Schmuck der Räder: künstlich 1 P., natürlich 2 P., besondere Ausstattung bis zu 3 P.
3. Fahren: Richtung, Abstände, Sicherheit, Haltung bis zu 10 P.
4. Teilnehmerzahl: Je volle 20 Prozent der Mitglieder der Ortsgruppe 1 P.

An Zuschlägen werden berechnet für

5. mehr als ein Drittel weibliche Teilnehmer 1 P.
6. mehr als ein Viertel unendliche Teilnehmer unter 18 Jahren 1 P.
7. Mitführen einer fahrbereiten Soalmannschaft auf Saalrädern 2 P.
8. Mitführen einer fahrbereiten Soalmannschaft auf Straßenrädern 1 P.

Gewertet wird aus einer Ortsgruppe oder Abteilung nur eine Mannschaft.

(Die Entfernung vom Festort wird nicht gewertet.)

16. Die Wertung geschieht von Nr. 1, 2, 5, 6, 7 und 8 bei der Aufstellung, von Nr. 3 während der Fahrt, von Nr. 4 bei der Auslosung nach Vorzeigen der Abrechnung vom letzten Vierteljahr, Nr. 4 soll eine gerechte Wertung der Beteiligung im Interesse der kleinen Ortsgruppen gewährleisten.

Bestimmung für die Korso-Schiedsgerichte.

17. Das Wertungsgericht besteht aus dem Obmann und vier Schiedsrichtern. Die Einteilung zur Wertung wird nach dem Wertungsparagrafen (11) wie folgt vorgenommen: Ein Schiedsrichter wertet nach den Nr. 1, 2 und 7; der Obmann und zwei Schiedsrichter nach Nr. 3; ein Schiedsrichter nach den Nr. 4, 5, 6, 8 und 9. — Wenn erforderlich, kann die Zahl der Schiedsrichter erhöht werden.

Wertungsbestimmungen für das Langsamfahren.

1. Bei der Anmeldung zum Wettbewerb hat jeder Bewerber einen Einsatz zu zahlen, dessen Höhe von der veranstaltenden Vereins-, Bezirks- oder Kreisleitung festgesetzt wird, jedoch 5 Kč nicht überschreiten darf. Bezahlte Einsätze (Nenngeld) werden nur bei Ausfall des Wettbewerbes zurückgezahlt.

2. Die Länge der Strecke beträgt 100 Meter, die Breite 1 Meter, Steigungen und Gefälle dürfen nicht benutzt werden.

3. Die Verwendung starrer Hinterradnaben ist nicht zulässig, ebenso ist das „Stehenbleiben“ oder „Plattfahren“ nicht gestattet. (Die Reifen müssen voll aufgepumpt sein.)

4. Jeder Fahrer kann dreimal starten und gilt als Wertung die beste hierbei erzielte Zeit. Berührt ein Fahrer während der Fahrt mit einem Fuße den Boden, so scheidet er aus. Dasselbe gilt auch beim Ueberfahren der Markierung und sei es auch nur mit dem Vorderrade.

5. Die Anfahrt ist auf zwei Meter festgesetzt. (Die Bahnlänge beträgt also im ganzen 102 Meter.)

6. Für die Wertungszeit ist am Start und am Ziel die Hinterradnabe maßgebend.

7. Befindet sich ein Fahrer in der Bahn, so darf der nächste Fahrer erst abgelassen werden, wenn sein Vordermann die Hälfte der Bahn durchfahren hat.

8. Die Fahrer starten in der Reihenfolge ihrer Anmeldung.

9. Tritt während der Fahrt durch Bruch ein Raddefekt ein, so kann erneut gestartet werden.

10. Bei Bezirks-, Kreis- und Bundesfesten darf nur mit gut abgestimmter Stoppuhr gemessen werden.

11. Das Kampfrichtertisch setzt sich aus sieben Kampfrichtern zusammen, und zwar: einem Obmann (zwarleich Starter), einem Startschritzfürher, einem Zielschritzfürher und je zwei Fahrtbegleitern, von denen einer als Zeitnehmer mit gut funktionierender Uhr amtiert. Der Zeitnehmer hat am Ziele dem Zielschritzfürher die abgestoppte Zeit zwecks Kontrolle vorzuzeigen.

12. Vor Beginn des Wettbewerbes sind alle in Verwendung stehenden Uhren zu vergleichen und genau gleichzustellen.

Wertungsbericht über den Wettbewerb im Rorfofahren.

des Obmannes des Schiedsgerichtes:

Abgehalten am 19

Kreis, Bezirk, Ortsgruppe

Gemeldet haben sich Bewerber — Ortsgruppen.

Das Wertungsgericht hat nach den Anmeldungen die Fahrfolge wie nachstehend angegeben bestimmt:

Ortsgruppe ober Ort								
Fahrt-Nr.	1	2	3	4	5			
Ortsgruppe ober Ort								
Fahrt-Nr.	6	7	8	9	10			

Das Formular ist, sobald nach den Berichten der einzelnen Wertungsrichter das Wertungsergebnis festgestellt worden ist, vom Schriftführer des Wertungsgerichtes durch Streichen und deutliche Schrift in drei Exemplaren genau überprüfend auszufüllen. — Der Obmann muß die Übermittlung genossenschaftlicher und vom G. e. l. a. m. i. Wertungsgericht unterzeichneten lassen. — Von den drei ausgefertigten Wertungsberichten behält einen der Obmann des Wertungsgerichtes, einen bekommt der Wettbewerbs-Vorstand, den dritten der nächsthöhere technische Ausschuss.

Formular Nr. 3 — blau 14

Aufzeichnung der Wertungs-Ergebnisse.

Auf die Beteiligung verzichteten Bewerber — Ortsgruppen.

demnach hatten Bewerber — Ortsgruppen zu fahren.

Es fahren Nr.	Dem Wertungs-Paragrafen entsprechend Punkte gegeben nach Ziffer									Gesamt- Punktzahl	Bemerkung
	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

....., den 19.....

Obmann

Unterschriften der Wertungsrichter

Straßenwettfahren.

Einzelfahren, Paarfahren, Mannschaftsfahren,
Stafettiefahren.

Alle Technischen Ausschüsse im Bunde sowie die Rennfahrer haben nachstehende Bestimmungen auf das genaueste zu beachten, bzw. für deren Einhaltung Sorge zu tragen.

1. Die Fahrstrecken dürfen nicht überschreiten: für **Hauptfahrer** (18 bis 35 Jahre) 100 Kilometer; für **Altersfahrer** (über 35 Jahre) 50 Kilometer; für **Jugendfahrer** (16 bis 18 Jahre) 30 Kilometer.

2. Jeder Rennfahrer muß im Besitze eines Rennfahrerausweises sein, welcher nur vom Bundestechnischen Ausschuss auf Antrag des Bezirkes ausgestellt wird. Der Rennfahrerausweis kostet für Haupt- und Altersfahrer pro Jahr 5 Kronen, für Jugendfahrer pro Jahr 3 Kronen.

3. Jeder Rennfahrer muß alljährlich sportärztlich untersucht werden. Nur gegen Vorlage des ärztlichen Zeugnisses wird der Rennfahrerausweis ausgestellt.

Am Start.

4. Startberechtigt im Straßenrennsport sind nur jene Mitglieder, die Mitgliedsbuch und Rennfahrerausweis vorlegen können. Der Rennfahrerausweis bleibt während des Wettbewerbes in den Händen des Kampfrichters.

5. Gefahren darf nur in kurzer Hose und Sweater oder Sporthemd werden. Trikots mit Reflemauufschriften irgendwelcher Art dürfen beim Rennen nicht getragen werden. Eine Ausnahme gilt nur für das Fahrradhaus „All frei“. Das Bundesabzeichen soll von jedem Rennfahrer getragen werden.

6. Die Fahrer haben sich 30 Minuten vor der für den Beginn der Fahrt festgesetzten Zeit am Start zu melden.

7. Die Fahrer erhalten ihre Nummer nach der Startliste. Die Nummer ist aus Stoff und in großer deutlicher Schrift tief am Rücken zu befestigen.

8. Die Aufstellung am Start geschieht in der Reihenfolge der Nummern der Fahrer.

9. **Jugendliche Fahrer unter 16 Jahren dürfen an Wettfahrten nicht teilnehmen.** Die jugendlichen Fahrer von 16 bis 18 Jahren starten für sich und dürfen nur an Wettfahrten bis zu 30 Kilometer teilnehmen. Dazu ist aber die schriftliche Zustimmung der Eltern erforderlich. Fahrer über 35 Jahre starten in der Altersklasse für sich. Alle übrigen Fahrer sind Hauptfahrer, also die Fahrer von 18 bis 35 Jahre.

10. Vorgabefahrten sind gestattet.

11. Für die Fahrt kann jeder Fahrer sein Rad nach Belieben ausrüsten. Alle Räder müssen aber mit einer Glocke und wirksamer Bremse versehen und zweifellos tragfähig sein. Radwechsel während der Wettfahrt auf der Straße, außer bei Radbruch, ist verboten.

Während der Fahrt.

12. Die Fahrer sind verpflichtet, die vorgeschriebene Strecke einzuhalten.

13. Beim Durchfahren von Ortschaften ist ein den behördlichen Vorschriften entsprechendes mäßiges Tempo zu fahren. In den Ortschaften und überall vor Häusern ist die Straße, nicht der Fußweg zu befahren. Das Doffnen von Eisenbahnstranfen ist verboten.

14. Beim Fahren stets links halten und rechts vordfahren, auch beim Ueberholen anderer Wettfahrer. Ein Fahrer, der gezwungen ist, plötzlich anzuhalten, muß die nachfolgenden durch Armheben oder Zuruf in deutlicher Weise darauf aufmerksam machen. Schrittmacher und Begeleitfahrer sind verboten.

15. An allen Straßenkreuzungen sind zwei Ordner aufzustellen. Von diesen wird einer bestimmt für die Weiterleitung der Fahrer, der andere für die Verkehrsregelung. Eine stärkere Besetzung an wichtigen Straßenpunkten ist unbedingt vorzusehen. Auch für die Aufstellung von Samariterpersonal auf der Strecke und am Ziel ist gewissenhaft zu sorgen.

16. Die Ordner für die Fahrer erhalten rote Flaggen. Sie geben damit aber nur folgende drei Flaggenzeichen: Mit ausgestrecktem Arm waagrecht in der Fahrtrichtung: „Hier Fahrstrecke“.

Mit ausgestrecktem Arm hochhalten: „Vorsicht! Langsam fahren!“

Mit ausgestrecktem Arm schwenken: „Galt! Absteigen!“
Allen Anweisungen der Ordner ist sofort Folge zu leisten. Auf der Strecke und Straße darf gegen deren Anordnungen kein Widerspruch erfolgen. Beschwerden und Einsprüche sind nur an den Obmann des Wettfahrausschusses zu richten, was aber in keinem Falle vor den Zuschauern geschehen darf.

17. Jeder Fahrer haftet persönlich für durch Nichtbeachtung der Verkehrsvorschriften und durch Nichtbeachtung dieser Wettkampfordernng verursachte Schäden. Der Verankalter und der Bund lehnen ausdrücklich die Haftung für derartige Fälle ab.

Passanten wie auch seinen Mitfahrern gegenüber hat sich jeder Wettfahrer rücksichtsvoll zu benehmen. Geignet sich trotzdem ein Unfall, sei es durch Schuld des Fahrers oder nicht, muß der Fahrer sofort die Fahrt aufgeben und gemeinsam mit den Samaritern für Hilfeleistung und Feststellung der Unfallumstände sorgen.

Pöbliches Stoppen und ein Abweichen von der Fahrtrichtung ist zu unterlassen. In allen Fällen, wo dieses aber notwendig ist, sind die Mitfahrer durch Zuruf oder Zeichen darauf aufmerksam zu machen.

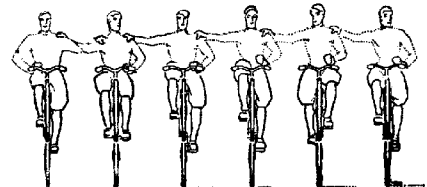
18. Jede Behinderung oder Gefährdung der Mitfahrer wird mit Distanzierung oder Disqualifikation bestraft.

19. Den Wettfahrern ist erlaubt, Proviant auf die Wettfahrt mitzunehmen. Leicht zerbrechliche Gefäße aus Glas, Porzellan usw. dürfen dazu nicht benützt werden.

20. Das Ziel muß durch ein weithin sichtbares Schild oder Transparent für die Wettfahrer kenntlich gemacht sein. Die Ziellinie ist durch einen 5 bis 10 Zentimeter breiten Streifen auf der Straße zu markieren.

21. Das Ziel muß im Spurttempo passiert werden. Nach Durchfahren des Zieles darf die Geschwindigkeit nur allmählich verringert werden und ist die Fahrtrichtung noch beizubehalten. Das Loslassen des Lenkers während der Fahrt und beim Passieren des Zieles ist verboten. Geschieht dies während der Fahrt, wird der Fahrer aus dem Rennen genommen. Geschieht dies beim Durchfahren des Zieles, wird der Fahrer mit Distanzierung auf den letzten Platz in der Rangliste bestraft, gleichviel, welchen Platz er sonst belegt hätte.

22. Die Wertung geschieht nach Zeit oder Strecke oder aber nach Zeit und Strecke.



Mannschaftsfahren.

Für Mannschaftsfahren auf der Straße gelten folgende Bestimmungen:

23. Eine Mannschaft kann aus drei bis sechs Fahrern bestehen. Wieviel Fahrer eine Mannschaft haben kann, ist in der Ausschreibung des Wettbewerbes ausdrücklich bekanntzugeben. Die Mannschaft hat die vorgeschriebene Fahrstrecke gemeinsam zurückzulegen. Die Kleidung aller Fahrer einer Mannschaft muß einheitlich sein.

24. Bei Mannschaftswettfahren wird nur gewertet, wenn wenigstens: bei Sechsermannschaften vier Fahrer, bei Vierermannschaften drei und bei Dreiermannschaften zwei Fahrer geschlossen das Ziel passieren. Unter geschlossen das Ziel passieren ist zu verstehen, daß der Abstand von Fahrer zu Fahrer nicht mehr als drei Meter beträgt. Gewertet wird die Zeit, wenn der letzte Fahrer das Ziel passiert. Im übrigen gelten die Bestimmungen, wie sie für das Straßenrennen festgelegt sind.

Paarfahren.

25. Ein Paar besteht aus zwei Fahrern einer Ortsgruppe. Diese haben die vorgeschriebene Fahrstrecke gemeinsam zurückzulegen. Die beiden Fahrer müssen zusammen das Ziel passieren, und zwar innerhalb eines Abstandes von höchstens 10 Meter.

Im übrigen gelten auch hier die Bestimmungen, wie sie für das Straßenrennen festgelegt sind.

Stafetten-Wettfahren.

26. Die Meldung muß die Namen von soviel Fahrern enthalten, als Teilstrecken vorgesehen sind. Vor- und Zuname sowie Wohnung jedes einzelnen Fahrers muß in deutlicher Schrift angegeben sein.

Die Reihenfolge zu bestimmen, in welcher die einzelnen Fahrer einer Mannschaft fahren sollen, bleibt den Mannschaften überlassen. Der bestimmten Reihenfolge entsprechend müssen die Namen der Fahrer auf dem Meldeschein angegeben werden.

27. Die Kleidung aller Fahrer einer Mannschaft muß einheitlich sein.

28. Die Mannschaften haben sich eine Stunde vor der für den Beginn der Fahrt festgesetzten Zeit am Start zu melden.

29. Der Start erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldung. Jeder Fahrer erhält die Nummer seiner Mannschaft aus der Startliste. Die Nummern der Fahrer einer Mannschaft sind also gleich (d. h. Fahrer der zuerst gemeldeten Mannschaft erhalten alle Nummer 1, der zweitgemeldeten alle Nummer 2 usw.). Die Nummern sind aus Stoff mit großen deutlichen Ziffern und sind am Rücken des Fahrers zu befestigen.

30. Es dürfen nicht mehr Mannschaften als zwei auf einmal starten. Die Aufstellung der Fahrer erfolgt nach der Reihenfolge ihrer Nummern, und zwar kommt der Fahrer 1 auf die linke Seite in der Fahrtrichtung.

In derselben Reihenfolge wie am Start werden die Fahrer an den einzelnen Uebergabestellen aufgestellt, und zwar so weit auseinander, daß die ankommenden Fahrer genügend Platz zum Durchfahren haben.

31. Der Wechsel der Fahrer geschieht in folgender Weise: Jede Teilstrecke ist deutlich auf der Straße durch einen 5 bis 10 Zentimeter breiten Streifen markiert, 100 Meter vor dieser Markierung werden die Fahrer der betreffenden Teilstrecke aufgestellt. Kommt ein Fahrer einer Mannschaft an, so fährt der abnehmende Fahrer an, um sich der Geschwindigkeit des ankommenden Fahrers anzupassen. Der ankommende Fahrer muß den Weiterfahrenden seiner Mannschaft rechts überholen und während des Überholens den Stab oder Ring mit der linken Hand in die rechte Hand des Weiterfahrenden abgeben.

Die Uebergabe muß innerhalb der 100 Meter bis zur Grenze der Teilstrecke erfolgen. Erfolgt die Uebergabe nicht in dieser Grenze, so wird die betreffende Mannschaft disqualifiziert.

Jeder Fahrer darf nur eine Teilstrecke fahren. Nach Uebergabe muß der ankommende Fahrer die Fahrtrichtung noch beibehalten und erst nach und nach die Geschwindigkeit verringern. Die nachfolgenden Fahrer dürfen auf keinen Fall behindert werden.

32. Die Wertung der Stafettenwettfahrten erfolgt nach Zeit, und zwar für die ganze Strecke.

Wettkampfleitung.

33. Für alle Wettfahrten ist ein Wettfahrtausschuß zu wählen.

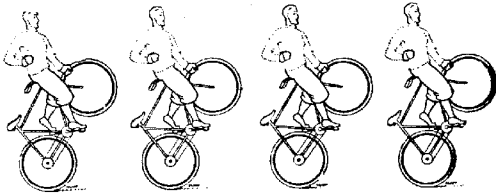
34. Der Wettfahrausschuß hat sieben Mitglieder, und zwar einen Obmann, Startschrittführer, Startzeitnehmer, Abblaffer, Zeitnehmer, Zielrichter und Zielschrittführer.

35. Der Wettfahrausschußobmann hat stets als Verantwortlicher der Öffentlichkeit und dem Bunde gegenüber zu antworten.

36. Dem Wettfahrausschuß obliegt die Sorge um die Erfüllung aller Vorbedingungen für die glatte Abwicklung der Wettfahrten auf Grund dieser Bundeswettfahrordnung.

37. Einsprüche gegen die Entscheidung des Wettfahrausschusses sind an den veranstaltenden Sportausschuß zu richten. Die schriftliche Begründung muß sofort eingereicht werden.

38. Der Wettfahrausschuß hat das Recht, Fahrer, die bei früheren Wettfahrten gegen die Bundeswettfahrordnung verstoßen oder gegen die Anweisungen der Ordner handelten, von der Startliste zu streichen.



Meldezettel zum

Ortsgruppen-Stempel

..... km-Strassen-Stafetten-Wettfahren

am 19.....

in

melden sich hiermit

..... Bewerber—Mannschaft unserer Ortsgruppe an.

Der Einsatz von KČ anbei.

....., den 19.....

Name

(Sportwart—Obmann des techn. Ausschusses)

Wohnung

Durch Schreiben und Streichen richtig ausfertigen.

Formular Nr. 15, grün.

Z. Nr.	Wohnung		Geburtsort und Jahr	Vorname	Zuname	Z. Nr.
	Str. n. Nr.	Ort				
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						

Wertungsbericht des Obmannes des Schiedsgerichts

über den Wettbewerb im km=

Fahren

Abgehalten am 19.....

Kreis, Bezirk, Disziplingruppe

Gemeldet haben sich Bewerber — Mannschaften

Das Kampfgerecht hat nach den Anmeldungen die Reihenfolge wie nachstehend angegeben bestimmt:

Disziplingruppe I., II. oder III. Mannschaft oder Fahrer	1	2	3	4	5
Fahrt Nr.					
Disziplingruppe I., II. oder III. Mannschaft oder Fahrer					
Fahrt Nr.	6	7	8	9	10
Disziplingruppe I., II. oder III. Mannschaft oder Fahrer					
Fahrt Nr.	11	12	13	14	15

Das Formular ist, sobald nach den Beirichten vom Kampfgerecht das Wertungsergebnis festgestellt worden ist, vom Schriftführer des Kampfgerechtes durch Streichen und deutliche Schrift in der folgenden Tabelle genau überzueinstimmen auszufüllen. Der Obmann muß die Abrechnung prüfen und im Namen des Obmanns Kampfgerecht unterschreiben lassen. — Von den drei ausgefertigten Wertungsberichten behält einen der Obmann, einen bekommt der Veranstalter, den dritten der nächsthöhere Formular Nr. 16, grün.

Saalradspport.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Wettbewerbe im Reigen- und Kunstfahren können vom Bund, von den Kreisen, Bezirken und Vereinen ausgeschrieben werden. Die Wettbewerbe können auf einzelne Bezirke, Kreise beschränkt werden. Ausschreibung von Wettbewerben für den ganzen Bundesbereich müssen mindestens acht Wochen vor stattfinden dem Bundesdeutschen Ausschuss gemeldet werden. Nehmen Mannschaften und Mitglieder ausländischer Vereine an den Konkurrenzen teil, muß um die Bewilligung hierzu beim DTA angefragt werden.

2. Jeder Wettbewerber muß mindestens zwei Monate Mitglied des Vereines, in dessen Namen er startet, im Besitze eines ordentlichen Mitgliedsbuches und mit seinen Beiträgen nicht länger als zwei Monate im Rückstande sein.

3. Jeder Wettbewerber darf innerhalb der Gattung eines Wettbewerbes nur einmal starten. Kunstreigenfahrer dürfen bei Schulreigenwettbewerben nicht starten, jedoch ist der Start an Schmuck-, Farben-, Einrad- und Steuerrohrreigen gestattet. Gestattet ist ferner die Beteiligung der Schul- und Kunstreigenfahrer am Kunstfahren, Raddball und Polo. Raddballspieler können gleichzeitig auch Polospieler, nicht aber zugleich Teilnehmer am Zweier- und Dreier-Raddball oder Polo sein.

4. Die beim Austrag von Wettbewerben in Verwendung kommenden Saalräder dürfen nicht weniger als 26 Ueberleitung (1 : 1) haben. Die Ueberleitung bei Straßenrädern darf nicht niedriger als 50 (1 : 2) sein. Als Sättel sind nur normale oder Steigersättel zugelassen. Die Sattelmitte darf senkrecht nicht über die Hinterradachse hinausragen.

5. Spätestens vier Wochen vor dem Wettbewerb muß die zahlenmäßige Anmeldung eingereicht und das vorgeschriebene Startgeld bezahlt sein. Das namentliche Verzeichnis mit Vor- und Zuname und Geburtsdatum jedes Teilnehmers muß spätestens acht Tage vor dem Wettbewerb in der Hand des Veranstalters sein. (Vorgeschriebene Formulare hierzu verwenden.) Bei der Meldung einer Mannschaft zum Reigenwettbewerb muß die Zeichnung des Reigens, der gefahren werden soll, beigelegt sein. Mannschaften und Mitglieder, die diesen Bestimmungen nicht nachkommen, scheiden aus dem Wettbewerb aus. Ebenso können

Zufeldnung der Wertungsergebnisse

Auf die Beteiligung verzichten Reiberer Mannschaften
 Demnach hatten Reiberer Mannschaften zu fahren

Es fahren Nr.	Name des Fahrers oder Führers der Mannschaft	Ortsgruppe	Befahlergebnis Minuten	Sehwind.	Bemerkungen
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

den 19

Ziel-Zeitnehmer

Ziel-Zeitnehmer

Dominant des Kampfergebnisses

Start-Zeitnehmer

Mannschaften vom Wettbewerbe ausgeschlossen werden, die andere Uebungen fahren, als in der Reigenzeichnung angegeben sind.

6. Reigenzeichnungen sind bei der Meldung, die Mitglaubensbücher bei der Austragung des Wettbewerbes ordnungsgemäß vorzulegen. Nach Stattfinden des Wettbewerbes sind die Zeichnungen sofort dem Saalsportwart zurückzugeben, bei Protesten nach Erledigung derselben.

7. Die Meldung eines Ersatzfahrers soll immer erfolgen, doch darf dieser nicht einer höheren Reigenart oder Klasse angehören.

8. Eine Mannschaft, die zur Hälfte aus Sportgenossen und Genossen besteht, startet in der Männerklasse.

9. Fahrer und Ersatzfahrer einer Mannschaft dürfen nur einem Verein angehören. Bei Bezirks- oder Kreismannschaften nur dem betreffenden Bezirk, bzw. Kreis.

10. Die Zusammenlegung von mehreren Mannschaften ist bei Vorführung von mehr als Achter-Reigen gestattet, z. B. einem Zwölfer-Reigen.

Wertungsbestimmungen im Reigenwettbewerb.

11. Das Reigenfahren ist die Vorführung zusammenhängender Uebungen einer Anzahl Fahrer auf einer begrenzten Fahrfläche unter Benützung des gewöhnlichen Fahrrad oder von Saalmaschinen.

Das Reigenfahren wird eingeteilt:

a) **Schulreigen**, bestehend aus allen Vorwärtsübungen im Sattel ohne Sitzveränderung, ohne Einzelhalten, ohne freihändigem Fahren, ohne Rückwärtsfahren und ohne Steiger.

In der ersten Hälfte des Schulreigenes können Grundzüge, in der zweiten Hälfte andere Uebungen gefahren werden.

Schulreigen, die diesen Bestimmungen nicht entsprechen, scheiden bei der Wertung aus.

b) **Kunstreigen**, bestehend aus allen Uebungen, deren Durchföhrung ohne Verlassen der Pedale möglich sind. Uebergang zum Steuerrohrreigen ist nicht gestattet.

c) **Steuerrohrreigen**, bestehend aus allen Uebungen, bei denen das Verlassen des Steuerrohres und der Pedalen unzulässig ist. Der Aufstieg kann mit Hilfsmittel, muß jedoch außerhalb der Fahrfläche erfolgen.

d) **Einradreigen** bestehend aus allen Uebungen, bei denen das Verlassen des Sattels nicht erlaubt ist, wenn die Räder mit Sättel versehen sind.

12. Die Größe der Fahrfläche für Vierer- bis Achter-Reigen beträgt 12mal 12 Meter, für Reigen mit mehr als acht Fahrern 12mal 16 Meter. Die Begrenzung und Einteilung der Fahrfläche ist auf dem Boden kenntlich zu machen. Bei Einrad-Reigen können entsprechend kleinere Fahrflächen benützt werden.

13. Die **Fahrdauer** beträgt für alle Reigen auf Saalrädern 6 Minuten, auf Straßenrädern 7 Minuten. Die vorgeschriebene Zeit darf nicht überschritten werden.

14. Die **Wertung** bei Aufbau und Fahren erfolgt am Ende jeder Minute, bei Schwierigkeit hingegen wird jede Uebung gewertet. Die Wertung beginnt, sobald alle Fahrer auf der Fahrfläche sind, auf ein Zeichen des Zeitnehmers. Mit Ablauf der vorgeschriebenen Fahrdauer wird die Wertung eingestellt.

Schulreigen.

1. **Aufbau:** Zusammenstellung und Folge der Uebungen bis zu 5 P.

2. **Fahren:** Tempo, Haltung, Sicherheit, Abfahrt bis zu 5 P.

3. Ohne jedes hör- und sichtbare Kommando gefahren stets Zuschlag 5 P.

Beim Kunstreigen, Steuerrohrreigen und Einradreigen außerdem noch für

4. **Schwierigkeit** bis zu 40 P.

15. Die Schwierigkeit ist getastelt und in folgende Stufen geteilt:

Für Kunstreigen auf Saalmaschinen:

1. Stufe: Uebungen freihändig bis zu 5 P.

2. " " im Steiger mit Venbergriff bis zu 10 P.

3. " " im Rückwärtsfahren bis zu 15 P.

4. " " im Steiger freihändig bis zu 20 P.

5. " " im Steiger rückwärts mit Venbergriff bis zu 25 P.

6. " " im Steiger rückwärts freihändig bis zu 30 P.

7. " " einzeln Rückwärtsfahren bis zu 35 P.

8. " " einzeln Steiger vorm. bis zu 40 P.

Für Kunstreigen auf Straßenmaschinen:

1. Stufe: Übungen	mit Venkergriff bis zu	5 P.
2. " "	ohne Venkergriff zu zweit oder mehr bis zu	10 P.
3. " "	ohne Venkergriff einzeln b. zu	15 P.
4. " "	im Mehrrückwärtsfahren b. zu	20 P.
5. " "	im Stand einzeln bis zu	25 P.
6. " "	im Steiger vorwärts bis zu	30 P.
7. " "	im Einzelrückwärtsfahren b. zu	40 P.

Steuerrohrreigen:

1. Stufe: Übungen	vorwärts zu zweien oder mehr mit Vorderradgriff bis zu	5 P.
2. " "	vorwärts zu zweien oder mehr freihändig bis zu	10 P.
3. " "	rückwärts zu zweien oder mehr mit Vorderradgriff bis zu	15 P.
4. " "	rückwärts zu zweien oder mehr freihändig bis zu	20 P.
5. " "	einzeln vorwärts mit Griff bis zu	25 P.
6. " "	einzeln vorwärts freihändig bis zu	30 P.
7. " "	einzeln rückwärts mit Griff bis zu	35 P.
8. " "	einzeln rückwärts freihändig bis zu	40 P.

Für Einradreigen:

1. Stufe: Übungen	zu zweien oder mehr bis zu	10 P.
2. " "	rückwärts zu zweien oder mehr bis zu	20 P.
3. " "	einzeln vorwärts bis zu	30 P.
4. " "	einzeln rückwärts bis zu	40 P.

16. Kunstreigen sind in zwei Klassen eingeteilt, und zwar Klasse B mit Übungen bis zur Schwierigkeitsstufe 3 Klasse A mit Schwierigkeitsstufen 1—8.

Kunstreigen der Klasse B dürfen nur Schwierigkeitsstufen 1 bis 3 enthalten.

Kunstreigen der Klasse A können die Schwierigkeitsstufen von 1 bis 8 enthalten. Sollten die Schwierigkeitsstufen 1 bis 3 in dem Reigen nicht enthalten sein, so muß die Mannschaft wenigstens mit der Schwierigkeitsstufe 4 beginnen. Das Fahren nur einer Schwierigkeitsstufe, ebenso der Übergang zum Steuerrohrreigen im Kunstreigen ist nicht gestattet.

Die erreichbare Höchstpunktzahl beträgt:

bei Schulreigen auf Saalräder	65 P.
bei Schulreigen auf Straßenräder	75 P.
bei Kunstreigen Kl. B. auf Saalräder	80 P.
bei Kunstreigen Kl. B. auf Straßenräder	90 P.
bei Kunstreigen Kl. A. auf Saalräder	105 P.
bei Kunstreigen Kl. A. auf Straßenräder	115 P.
bei Steuerrohr- und Einrad-Reigen	105 P.

17. Eine Mannschaft, die bei gleichen Wettbewerben dreimal in Klasse B als beste Mannschaft hervorging, muß in Klasse A aufrücken.

Mannschaften, die im Schulreigen dreimal die Kreis- oder Bundesmeisterschaft erreichten, müssen in die Klasse B der Kunstreigen aufrücken.

18. Ist für eine Reigenart nur ein Bewerber vorhanden, so erinnt die betreffende Mannschaft den Meistertitel, wenn sie bei der Wertung mindestens die Hälfte der erreichbaren Punkte in der Reigenart, in der sie startet, erhielt.

19. Farbenreigen werden wie Schulreigen gewertet. Bei der Aufbaumertung ist auf den Farbenwechsel Wert zu legen. Dasselbe ist beim Schmuckreigen der Fall. Außerdem ist für Schmuck 5 Punkte zu geben.

20. Für alle Reigen gelten als Regel 25 Übungen. Für weniger als 25 Übungen wird das Aufbauergebnis um einen Punkt zurückgesetzt.

21. Eine Mannschaft kann nochmals starten, wenn sie infolge Raddefekts aufgeben muß und bei Verlassen der Fahrfläche dem Wertungsgericht meldet, daß sie nochmals startet.

Reigen-Wertungsgericht.

22. Bei allen Wettbewerben im Schulreigen besteht das Wertungsgericht aus dem Obmann, vier Kampfrichtern und dem Zeitnehmer. Bei Kunstreigen-Wettbewerben kommen noch zwei Kampfrichter hinzu. Der Obmann wird vom Bundes-, Kreis- oder Bezirks technischen Ausschuss bestimmt. Das Wertungsgericht wählt aus seiner Mitte einen Schriftführer.

23. Als Kampfrichter sollen nur aktiv gewesene Saal- sportler bestimmt werden. Auch können Saalfahrer als Kampfrichter fungieren, wenn sie oder der Verein, dem sie angehören, an dem Wettbewerb nicht teilnehmen.

24. Vor der Wertung hat das Wertungsgericht zusammenzutreten und es soll jedem Kampfrichter mitgeteilt werden, ob er nach Ziffer 1 (Aufbau), Ziffer 2 (Fahren) oder Ziffer 4 (Schwierigkeit) werten soll.

25. Die Wertung wird wie folgt durchgeführt:

Bei Schulreigen werten je zwei Kampfrichter nach Ziffer 1 und 2 (Aufbau und Fahren) und der Obmann nach Ziffer 3 (Kommando).

Bei Kunst-, Einrad- und Steuerrohrreigen werten außerdem zwei Kampfrichter nach Ziffer 4 (Schwierigkeit).

Jeder Kampfrichter muß sich beißeigen, nach bestem Wissen und Gewissen unparteiisch die Wertung durchzuführen. Gleich muß es sein, welcher Wettbewerber es ist, dessen Leistungen zu werten sind. Nur die Leistungen zu bewerten, ist Aufgabe des Kampfrichters.

Der Wertungsvorgang.

26. 1. Die Wertung für Fahren und Aufbau erfolgt am Ende jeder vom Zeitnehmer bekanntzugebenden Minute, jedoch wird bei jeder Übung in das betreffende Feld ein Kreuz oder Strich gemacht. Für gute Folge der Übungen und guten Aufbau, oder bei guter Sicherheit und Tempo ein Kreuz, für schlechten Aufbau, Unsicherheit und Fehler beim Fahren einen Strich.

2. Am Ende jeder Minute wird die entsprechende Punktzahl in die Spalte für Minutenergebnisse eingetragen.

3. Am Schluß der Wertung werden die Minutenergebnisse zusammengezählt und auf den Reigenwertungsschein rechts unten eingetragen.

4. Die Ergebnisse von beiden Kampfrichtern werden in den Schein für Wertungsergebnisse in die dafür reservierte Spalte eingetragen.

5. Beide Ergebnisse werden zusammengezählt und die errechnete Summe in die nächste Spalte eingetragen.

6. Diese Summe, durch zwei geteilt, ergibt den Durchschnitt und somit das Endresultat für Aufbau oder Fahren, welches in der Spalte für Durchschnitt einzutragen ist.

7. Bei Wertung der Schwierigkeit wird jede Übung bewertet und die Punktzahl in das für jede Übung bestimmte Feld eingetragen. (Von oben nach unten und für jede Minute in eine Spalte für sich.)

8. Die Punkte werden nach Beendigung der Wertung von oben nach unten zusammengezählt und durch die An-

zahl der Übungen geteilt, das ergibt die Minutenergebnisse, und zwar soviel, als der Reigen dauern darf. Diese Minutenergebnisse werden wiederum zusammen gezählt (querüber) und durch die Anzahl der Minuten geteilt.

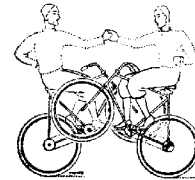
9. Das erzielte Ergebnis von jedem der beiden Kampfrichter wird in den Schein für Aufzeichnungen der Wertungsergebnisse in Spalte „Punkte“ untereinander eingetragen.

10. Die weitere Berechnung erfolgt wie bei Aufbau und Fahren.

11. Die Wertungsergebnisse der einzelnen Kampfrichter sind genauen Vergleichen und Kontrollen zu unterziehen.

12. Die Übungen sind genau nach den Abstufungen in den Schwierigkeitsgraden zu unterscheiden und dementsprechend die Wertung vorzunehmen. Die in den Bestimmungen angegebenen Punktzahlen sind Höchstpunktzahlen und muß der Kampfrichter nach seinem Urteile Punkte werten, darf jedoch die Höchstpunktzahl nicht überschreiten.

Die Berechnung des Wertungsergebnisses muß sofort nach der Bewertung erfolgen. Für den Berechnungsausschluß und das Schiedsgericht, bei dem allfällige Proteste einzubringen sind, gelten die Bestimmungen, wie sie im Handbuch unter den §§ 6 und 7 niedergelegt sind.



Reigen=Wertungsschein

von dem
Kampfrichter 1—2

Wertung in

am 19.....

Berein Fahrt Nr.

Aufbau er Reigen

Fahren

Schwierigkeit Klasse

(Nichtzutreffendes streichen)

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1. Übung									
2. Übung									
3. Übung									
4. Übung									
5. Übung									
6. Übung									
7. Übung									
8. Übung									
Minuten Ergebnisse									
Geteilt durch Zahl d. Übungen									

Quersumme

Quersumme geteilt durch Anzahl der Minuten ergibt Punkte.

Kampfrichter

Formular 10, weiß.

Meldezettell

Bereins-
Stempel

zum Wertungsfahren

am meldet sich hiermit eine

=Mannschaft

(Anzugeben Schulreigen-, Kunstreigen-Mannschaft usw.)

unseres Vereines an. Der Einsatz von K€ anbei.

Die Mannschaft beteiligt sich am Wettbewerb für

4er-, 6er-, 8er-..... Reigen

..... Klasse.....

....., den 19.....

Unterschrift:

Wohnung:

Durch Streichen und Schreiben richtig ausfertigen!

Formular 9, weiß.

Namen der Mannschaft

(Vor- und Zuname)

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.

Ersatzfahrer:

Führer der Mannschaft:

Wertungsbericht über den Wettbewerb im

4er-, 6er-, 8er-

Reigen

Klasse

des Obmannes des Wertungsgerichts

Abgehalten am 19..... . Ausgeschrieben von

Kreis, Bezirk, Verein

Gemebet haben sich

Mannschaften

Das Wertungsgericht hat nach den Anmeldungen die Reihenfolge wie nachstehend angegeben bestimmt:

Berein	1	2	3	4	5
I., II., III. Jugend-, Damen- oder dergl. Mannschaft					
Fahrt-Nr.					
Berein					
I., II., III. Jugend-, Damen- oder dergl. Mannschaft					
Fahrt-Nr.					
	6	7	8	9	10

Das Formular ist, sobald nach den Berichten der einzelnen Kampfrichter das Wertungsresultat festgestellt worden ist, vom Schriftführer des Wertungsgerichts durch Streichen und deutliche Schrift drei Exemplaren genau übereinstimmend auszufüllen. — Der Obmann muß die Übereinstimmung gewissenhaft prüfen und vom Wertungsgericht unterschrieben lassen. — Von den drei ausgefertigten Wertungsberichten begibt einen der Obmann des Wertungsgerichts, einen bekommt der Wettbewerb-Veranstalter, den dritten der nächsthöhere Bezirkliche Ausschuss.

Formular Nr. 11, weiß.

Reigenzeichnen für Wettbewerbe.

Die Wettbewerbe im Reigenfahren sind Prüfungen. Die Schiedsgerichte haben dabei zu prüfen und zu beurteilen:

1. das Können der Reigen-Mannschaften und
2. die Fähigkeiten der Saal-Fahrwarte.

Der erste Zweck der Prüfungen bei Reigen-Wettbewerben ist wichtig für die Mannschaft und ihre Ortsgruppe.

Der zweite Zweck ist von allergrößter Wichtigkeit für den Bezirk, den Kreis und den ganzen Bund, denn durch die Prüfung nach den Wertungsbestimmungen unseres Bundes werden aus den guten die besten Fahrwarte herausgefunden, die besten Reigenlehrer entdeckt. Diese guten Lehrer wirken ohne weiteres über ihre Ortsgruppe hinaus und ihnen kann man auch die Aufgabe zuweisen, für den ganzen Bezirk zu wirken.

Die Fähigkeiten der Fahrwarte lernen die Schiedsrichter erstens kennen durch das, was sie ihren Mannschaften gelehrt haben. Doch dadurch lernen sie nur die tüchtigen Praktiker kennen. Aber die Feststellung, ob ein Fahrwart auch die Theorie des Reigenfahrens wirklich ganz beherrscht, können sie nur machen, wenn eine Zeichnung des Reigens eingereicht ist. Die Fähigkeiten der Fahrwarte lernen die Schiedsrichter also zweitens kennen durch die eingereichten Zeichnungen.

Hieraus folgt, wie es notwendig ist, daß bei den Ausschreibungen von Reigen-Wettbewerben die Einreichung von Zeichnungen der Reigen vorgeschrieben wird. Danach kann das Schiedsgericht, das sei nebenbei erwähnt, auch prüfen, ob richtig gefahren wurde, was eine sehr gute und notwendige Übung für alle Bundesgenossen ist, die sich im dem Amte des Schiedsrichters ausbilden wollen.

Hiernach ist festzuhalten: Die schärfste Prüfung z. B. beim Ausfahren von Meisterschaften der Bezirke und Kreise können die Schiedsgerichte nur dann vornehmen, wenn sie nicht nur die Fahrleistungen der Mannschaften, sondern auch die Fähigkeiten der Fahrwarte im Reigenzeichnen und danach die theoretischen Kenntnisse der Fahrlehrer prüfen.

Bei dieser Wichtigkeit des Reigenzeichnens sollte in allen Bezirken dafür gesorgt werden, daß den Saalfahrwarten des Bezirkes Gelegenheit zum Ueben im Reigen-

Aufzeichnung der Wertungs-Ergebnisse

Auf die Beteiligung verzichteten Mannschaften, demnach hatten Mannschaften zu fahren.

Es fahren Nr.	Kampfr.	Punkte	1. Mä. von		2. Fahren-Tempo		3. Ohne Form.	4. Schwierigkeit		Gesamt-punkte	Bemer-kungen
			Reihe zu-	Durch- schnitt	Reihe zu-	Durch- schnitt		Reihe zu-	Durch- schnitt		
1	Kampfr. 1	2									
2	" 2	2									
3	Kampfr. 1	2									
4	" 2	2									
5	Kampfr. 1	2									
6	" 2	2									
7	Kampfr. 1	2									
8	" 2	2									
9	Kampfr. 1	2									
10	" 2	2									

ben 19

Demnach

Unterstützen der Kampfrichter:

Die Bewerber erhalten sofort nach beendeten Wettbewerb ein vom Obmann des Wertungsgerichts durch Unterstützung beglaubigtes Zeugnisblatt über die erzielten Resultate.

zeichnen geboten wird. Wir haben Bezirke im Bund, die sich rühmen können, viele Fahrwarte zu haben, die auf dem Gebiete des Reigenzeichnens ausgezeichnet und flott arbeiten. Diese Fertigkeit haben die Bundesgenossen nicht im Handumdrehen erworben, sie haben sie vielmehr erworben durch fleißiges Ueben.

Die Fragen: Wo? Wie? sollen die Fahrwarte die Arbeit des Reigenzeichnens erlernen, können durch den Hinweis beantwortet werden, daß man die Müßigkeit zur Aneignung dieser Fertigkeit auf verschiedenem Wege schaffen kann. Am vorteilhaftesten ist es, des Zeichnens kundige Bundesgenossen für diese Mühewaltung zu gewinnen. Geht das nicht, dann findet man sicher überall einen Lehrer, der diese Aufgabe übernimmt und zur Zufriedenheit ausführen kann, sobald er nach Rücksprache mit den Fahrwarten erfahrene hat, worauf es hauptsächlich ankommt. Aber auch dann gilt für die Fahrwarte, aller Anfang ist schwer und mit zwei oder drei Unterrichtsstunden wird eine genügende Fertigkeit noch nicht erreicht. Es müssen dazu kommen: Fleißige Selbstübungen.

Auch die Schiedsrichter müssen sich das sagen lassen. Das Schiedsrichteramts verlangt stilles, fleißiges Studium unserer Wertungsbestimmungen. Dieses Erfordernis beachten viele Bundesgenossen nicht, die eine Aenderung unserer Wertungsbestimmungen verlangen. Weil irgend ein Schiedsgericht einmal Fehler machte, meint man, der Fehler ist in den Wertungsbestimmungen zu suchen. Das ist oberflächlich. Die Fehler bei Wertungen entstehen meistens durch Nichtbeachten der klaren Bestimmungen. Alle, auch geänderte oder ganz neue Bestimmungen erfordern Studium, um richtig danach arbeiten zu können. Einen „Nürnbergger Trichter“, mit dem man die Kenntnisse ins Gehirn füllen kann, gibt es nicht. Deshalb müssen die Schiedsrichter nicht nur die Wertungsbestimmungen gut kennen, sie müssen vielmehr auch noch das Reigenzeichnen kennen lernen. Mit diesem Wissen ausgerüstet, können sie bei Wertungen die Leistungen der Fahrer und Fahrwarte gewissenhaft prüfen und richtig beurteilen und dadurch zur Förderung unseres Saalsports beitragen, was ihre Hauptaufgabe ist.



Wertungsbestimmungen im Kunstfahrer-Wettbewerb.

1. Der Wettbewerb wird ausgeschrieben für **Einer-Kunstfahren**, **Zweier-Kunstfahren** oder **Gruppen-Kunstfahren**.

Zu verstehen ist unter:

Einer-Kunstfahren ein Fahrer auf einem Rade;

Zweier-Kunstfahren zwei Fahrer auf einem Rade;

Gruppen-Kunstfahren drei Fahrer auf einem Rade.

Beim Zweier- und Gruppen-Kunstfahren müssen alle Fahrer während der ganzen Fahrzeit auf dem Rade sein.

2. Die **Beteiligung** ist nur jenen Mitgliedern gestattet, für deren Vereine der Wettbewerb ausgeschrieben wurde.

3. Die **Anmeldung** hat zur vorgeschriebenen Zeit mittels hiezu gehörenden Formulars zu erfolgen. Startgeld muß der Anmeldung beigefügt werden. Nur bei Ausfall des Wettbewerbes wird dasselbe rückerstattet.

4. Die Wettbewerbe dürfen nur mit Niederrädern ohne Hilfsmittel, wie Leiter usw., und ohne Hilfe durch Personen ausgetragen werden. Der Sattel kann aus verschiedenem Material gefertigt, darf jedoch nicht größer als ein gewöhnlicher Saalmaschinen-sattel sein. Aufstiege an den Radachsen und Gabelscheiben können benützt werden, dürfen aber nicht länger als 10 Zentimeter sein.

5. Die **Fahrdauer** für alle Arten der Wettbewerbe beträgt 6 Minuten. Nach Ablauf dieser Zeit wird die Wertung eingestellt.

Für **Überschreitung der Fahrzeit** wird für je 30 Sekunden ein halber Punkt vom Gesamtergebnis in Abzug gebracht.

6. Für **Einer-Kunstfahren**, **Zweier-Kunstfahren** und **Gruppen-Kunstfahren** können drei **Pflichtübungen** vorgeschrieben werden, doch müssen diese dann in der Ausschreibung bekanntgegeben sein.

7. Die **Wertung** erfolgt nach Minuten bei:

- | | |
|---------------------------------------------------------|-------|
| 1. Haltung und Sicherheit bis zu | 5 P. |
| 2. Folge und Zusammenhang der Uebungen bis zu | 5 P. |
| 3. Schwierigkeit der Uebungen bis zu | 10 P. |

Erreichbare Höchstpunktzahl: 20 Punkte.

Der Wertungsvorgang:

a) Für das Kunstfahren setzt sich das Wertungsgericht aus einem Obmann, je zwei Kampfrichtern für Sicherheit, Folge der Uebungen und Schwierigkeit der Uebungen und einem Zeitnehmer zusammen.

b) Die Wertung für Sicherheit sowie Folge der Uebungen erfolgt am Schlusse jeder vom Zeitnehmer bekanntzugebenden Minute. Die Punktzahl wird in die Spalte für Minutenergebnisse eingetragen.

c) Die Minutenergebnisse werden zusammengezählt und durch sechs (Minuten) geteilt.

d) Die Schwierigkeit der Uebungen im Kunstfahren wird genau so wie beim Kunstreigen gewertet und auch so berechnet.

e) Der Schriftführer des Wertungsgerichtes oder der Berechnungsausschuss haben die Wertungsergebnisse der einzelnen Kampfrichter mit deutlicher Schrift in drei Exemplaren des Wertungsberichtes einzutragen. Der Obmann des Wertungsgerichtes überprüft die genaue Uebereinstimmung und läßt sodann vom Gesamt-Wertungsgericht sie unterzeichnen.

Von den Wertungsberichten erhält einen der Obmann des Wertungsgerichtes, einen der Wettbewerb-Veranstalter und einen der nächsthöhere Technische Aufsicht.



Meldezettel zum Wertungsfahren

Vereins-
Stampiglie

am 19 melde sich hiermit b

Verein
Sportgenosse

an. Der Einsatz von KČ anbei.

D Verein — Sportgenosse beteiligt sich am
**Wettbewerb für
Korsofahren**

**Einer-Kunstfahren — Zweier-Kunstfahren
Gruppen-Kunstfahren**

Zur Teilnahme an den Sitzungen des Wertungs-
gerichtes ist unser Mitglied Sportgenosse

..... beauftragt.

..... den 19

Unterschrift:

Ort und Straße:

Formular 6, blau 14.

Kunsthahr-Wertungsschein

von dem
Kampfrichter 1—2

Wertung in

am 19

Verein Fahrt Nr.

Haltung, Sicherheit
Folge der Uebungen Kunstfahren
Schwierigkeit

(Nichtzutreffendes streichen)

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	
1. Uebung										
2. Uebung										
3. Uebung										
4. Uebung										
5. Uebung										
6. Uebung										
7. Uebung										
8. Uebung										
Minuten- Ergebnisse										Quersumme
Geteilt durch Zahl d. Uebungen										

Quersumme geteilt durch Anzahl der Minuten ergibt Punkte.

Kampfrichter

Formular 13, blau 14.

Wertungsbericht über den Wettbewerb im

Einer-Kunsthahren
Zweiter-Kunsthahren
Gruppen-Kunsthahren

Nicht aufref-
fende Zeile
durchstreichen

des Kampfrichters

des Obmannes des Wertungsgerichts

Abgehalten am

19.....

Kreis, Bezirk, Verein

Gemeldet haben sich Bewerber — Vereine

Das Wertungsgericht hat nach den Anmeldungen die Fahrfolge wie nachstehend angegeben bestimmt:

Verein									
Name des Kunsthahrs									
Fahrt-Nr.	1	2	3	4	5				
Verein									
Name des Kunsthahrs									
Fahrt-Nr.	6	7	8	9	10				

Das Formular ist jedoch nach den Vorschriften der einzelnen Kampfrichter des Wertungsgerichts festschrieben worden ist, vom Schriftführer des Wertungsgerichts durch Streichen und deutliche Schrift in drei Exemplaren genau übereinstimmend auszufüllen. — Der Obmann muß die theoretische Prüfung gemessenhaft prüfen und vom Obmann des Wertungsgerichts unterzeichnen lassen. — Von den drei ausgefertigten Wertungsberichten erhält einer der Obmann des Wertungsgerichts, einen bekommt der Wettbewerb-Veranstalter.

Formular 14, blau 14.

Radspiele.

Saalkraddall — Rasenkraddall — Radpolo.

Der Ball ist Mittel zum Zweck, nämlich zu dem vor den nachstehend veröffentlichten Wertungsbestimmungen für Radballspiele angegebenen Zwecke, Geist und Körper zu schulen. Dazu sind die Radballspiele hervorragend geeignet, und der jüngste Zweig des schönen Radsportes darf darum nicht als ein „Spielen nur mit dem Ball“ eingeschätzt werden. Spannende Aufmerksamkeit ist notwendig; schnell muß das Gehirn arbeiten; rasch müssen Entschlüsse gefaßt und in demselben Augenblick mit Händen, Beinen und Rad ausgeführt werden. Das weiß jeder Sportler, und der Laie gewinnt diese Erkenntnis beim Zuschauen sehr bald. So ist es auch erklärlich, daß sich die Radballspiele bei der Bevölkerung einer immer größer werdenden Beliebtheit erfreuen.

Die hier folgenden Spielbestimmungen enthalten auch die für die Mannschaften unseres Bundes geltenden Spielregeln.

Spielordnung, Wertungsbestimmungen und Spielregeln für Radspiel-Wettbewerbe.

Kraddallspiel und Radpolospiel.

1. Die Wettspiele können im Freien und im Saale zum Austrag kommen.
2. Meisterschaftsspiele können für die Ortsgruppen nur die Bezirks-technischen Ausschüsse, für die besten Mannschaften der Bezirke nur die Kreis-technischen Ausschüsse aus-schreiben.
3. Spielzeit für Zweier- und Dreier-Kraddall 2 mal 6 Min., Sechser-Kraddall 2 mal 15 Min. und 5 Min. Pause. Dieselben Zeiten gelten auch für Radpolospiel. Wird un-entschieden in einem Entscheidungskampf gespielt, wird das Spiel eine Halbzeit verlängert. Bei nochmaligem Unent-schieden fällt der Entscheid durch den nächsten gültigen Tor-schlag.
3. Mannschaften mit je 2 oder 3 Mann kann jede Orts-gruppe in beliebiger Zahl aber ausnahmslos aus voll-ständig anderen Fahrern bilden.
4. Die Zusammensetzung einer Mannschaft soll für ein Jahr und muß bei Vor-, Zwischen- und Entscheidungs-

Auf die Beteiligung verpflichteten Bewerber, demnach hatten Bewerber zu fahren.

Ges. fahren Nr.	Erfolgung, Sicherheit			Folge der Übungen			Schwierigkeit			Bemerkung
	Punkte	Reihe an- kommen	Durch- schnitt	Punkte	Reihe an- kommen	Durch- schnitt	Punkte	Reihe an- kommen	Durch- schnitt	
1	Kampf. 1	2								
2	"	2								
3	"	2								
4	"	2								
5	"	2								
6	"	2								
7	"	2								
8	"	2								
9	"	2								
10	"	2								

ben 19

Obmann

Unterchriften der Kampfrichter:
 Die Bewerber erhalten sofort nach beendeten Wettbewerb ein vom Obmann des Wertungsausschusses durch Unterchrift beglaubigtes Zeugnis über die erzielten Resultate.

spielen eines Wettbewerbes genau dieselbe bleiben. Beim Ausscheiden eines Spielers tritt der Ersatzmann ein. Scheidet beim Zweier-Radball oder -Polo ein weiterer Spieler aus und ist der erste Spieler nicht spielfähig, so hat die Mannschaft auszuschneiden. Wird ein Spieler wegen Regelwidrigkeit nach einmaliger Verwarnung vom Schiedsrichter ausgeschlossen, so darf kein Ersatzspieler eintreten.

5. Hat eine Ortsgruppe mehr Spieler, als zu einer Mannschaft gehören, dann sind **Spiel-Abteilungen** zu bilden. Die Einteilung der Mannschaften erfolgt nach der Spielverfügbarkeit in erste, zweite, usw. Der- oder Vier-Mannschaft oder auch nach dem Alter. Beste Spielertätigkeit für die Wettspiele ist nur durch die Bildung fester Mannschaften zu erreichen.

6. Das Spielfeld muß deutlich gezeichnet, rechteckig und möglichst groß sein: Für Zweier-Mannschaften nicht kleiner als 10×12 Meter, für Dreier-Mannschaften mindestens 12×16 Meter. Hinter den Torseilen muß 50 Zentimeter freier Raum bleiben. Außerdem soll das Spielfeld mit einem 20 Zentimeter hohen Holzrahmen umgeben sein.

Auf der Fahrfläche sind folgende Markierungen anzubringen: Die Mitte des Spielfeldes, ein Kreis von vier Meter Durchmesser, um die Mitte des Spielfeldes die beiden Torlinien, an jedem Tor, zwei Meter von der Torlinie entfernt, die Torfeldlinie und von dieser aus nach dem Torposten. (Strafraum.) Die Straßtpunkte sind drei Meter von der Torlinie entfernt. In den vier Ecken, ein Meter von der Seite und Torlinie, die Eckmarken (Korner). Der Durchmesser der kugelrunden, festgefüllten Bälle muß 15 Zentimeter betragen. Das Gewicht soll 750 Gramm nicht übersteigen.

Die Tore, zwei Meter breit und zwei Meter hoch, müssen oben durch eine Querlatte verbunden sein. Die Torpostenfüße dürfen nach der Torseite zu nicht vorstehen.

7. Das Spielgerät hat der Veranstalter zu stellen. Für alle Teile müssen Ersatzstücke zur Stelle sein. Der Durchmesser der genau kugelrunden, fest gefüllten Bälle muß für Radball 15 Zentimeter, für Radpolo 9 bis 10 Zentimeter betragen. Mit Luft gefüllte Bälle oder Bälle aus Holz oder mit Holzbern werden nicht benutzt. Die Radpoloschläger haben einen 95 Zentimeter langen Stiel ohne Schlaufe, an dessen unterem Ende sich ein zirka 17 Zentimeter langer leicht gebogener Holzstiel im Quadrat von $3\frac{1}{2}$ mal $3\frac{1}{2}$ Zentimeter befindet.

8. Die Fahrradgattung ist freigestellt, jedoch sind Aufstiege, ungenügend geschützte Lenkstangen sowie den Gegner

gefährdende Hilfsmittel und Verbannung des Fahrrades, die als Abwehrmittel dienen könnten, verboten.

Die Räder können mit beliebigen Felgen ausgestattet werden, bei Holzfelgen müssen die Reifen aber gut aufgetittet sein.

Spielregeln für Radball.

9. Das Spielen muß in ruhigster und rücksichtsvollster Weise verlaufen. Einjurische gegen Entscheidungen des Spielleiters geschehen nur durch Heben der Hand oder des Schlägers. Protestieren durch Worte bedingt sofortiges Ausscheiden aus dem Wettbewerb.

10. Beim Spielanfang, nach Halbzeit und nach jedem gültigen Tor, liegt der Ball in der Mitte des Spielfeldes.

11. Die beiden Mannschaften nehmen vor Beginn des Spieles, bei Seitenwechsel und nach jedem gültigen Tore zum Anspielen links vom Torc neben dem Rade stehend in der Weise Anstellung, daß das Hinterrad die Spielfeldumrahmung berührt und erwarten das Zeichen des Schiedsrichters zum Spielanfang.

Jede Mannschaft trachtet, den Ball durch das gegnerische Tor zu schlagen und darf dies nur mit dem Vorder- oder Hinterrade, eventuell durch Abprallen vom Rade oder Spieler geschehen. Alles andere, wie den Ball mit den Füßen, dem Kopfe usw. abzufangen, ist verboten und zieht einen Freischiß nach sich, d. h. die Gegner haben anzuspelen.

Bei Dreier-Mannschaften ist der dritte Fahrer stets nur Torwächter. Seine Anstellung während des Spieles ist seitlich vom Tor, er darf die Mittellinie nicht überfahren. Für Spiele im Saale dürfen Mannschaften mit mehr als drei Fahrern nicht gebildet werden. Wettspiele von zwei Spielern gegeneinander sind nicht gestattet.

Den Anschlag zu Spielanfang und Halbzeit entscheiden die Parteien durch das Los, so daß zu jeder Halbzeit eine Partei den Anschlag hat. Wird der Ball während des Spieles über die Grenzlinie des Spielfeldes oder über die Einfassung geschlagen, so wird der Ball an der Ausschlagstelle, 50 Zentimeter innerhalb des Spielfeldes, gelegt und die Gegenpartei hat Anschlag.

12. Hat ein Spieler von den Mannschaften den Ball über die Seitenlinie getrieben (Out) oder vom Gegner über die Torlinie, so hat die andere Mannschaft anzuspelen. Zu diesem Zwecke wird der Ball 50 Zentimeter von der

Stelle, wo er das Spielfeld verlassen hat, gelegt und der Freischiag vollzogen. Die nicht anspielende Mannschaft muß zwei Meter vom Ball sein.

Schlägt ein Spieler den Ball über die eigene Toroutlinie, so wird der Ball von der Kornermarke vom Gegner angespielt, und zwar auf jener Seite, auf der der Ball das Spielfeld verlassen hat (Eckball). In diesem Falle können die Spieler der verteidigenden Mannschaft im Strafraume sein.

Ein Torichlag ist gültig, wenn der Ball mit seinem ganzen Umfange die Torlinie zwischen den Torpfosten passiert und der Spieler, der den Ball geschlagen, hiebei nicht den Boden berührt hat, außer, wenn dies vom Gegner absichtlich herbeigeführt wurde. Der Torichlag ist auch dann gültig, wenn der Ball vom Anspiel direkt ins Tor geschlagen wird oder auch durch Abprallen vom Rade bzw. vom Spieler. Die unterlegene Mannschaft hat anzuspieren. Beim Anschlag muß der Gegner zwei Meter vom Ball entfernt sein. Verfrucht Anschlag gilt als Anschlag.

13. Schlägt ein Spieler den Ball über die eigene Torlinie, oder geht der Ball durch Berührung mit dem Rade oder Fahrer über die eigene Torlinie, so zählt dies als Tor. (Selbsttor.)

14. Beim Ballanschlag muß der Gegner zwei Meter vom Ball entfernt sein.

15. Der Ball darf nur mit dem Rade geschlagen werden. Jedoch kann er, wenn er über Schulterhöhe ist, mit der flachen Hand abgefangen werden. Ein dadurch erzielltes Tor ist ungültig, zählt jedoch als Tor, wenn es Selbsttor war.

Wird der Ball unter Schulterhöhe mit der Hand abgewehrt, so führt dies zu einem Strafstoß. Es ist gültiges Tor, wenn der Ball trotz regelwidriger Abwehr die Torlinie passiert.

16. Fällt ein Spieler bei einem Torichlag infolge des Schlages vom Rade oder berührt er mit dem Fuß den Boden, bevor der Ball die Torlinie passiert hat, so ist das Tor ungültig. Fällt er durch Behinderung des Gegners, so gilt das Tor.

17. Berührt ein Spieler während des Spieles mit einem Fuß den Boden, so hat er über die Toroutlinie zurückzugehen, um sich Spielberechtigung zu holen. Dabei ist es gleich, auf welcher Seite des Tores er zu diesem Zwecke die Toroutlinie überfährt.

Berührt ein Spieler, der zurückgeht oder fährt, um sich das Spielrecht zu holen, den Ball, so verwirkt er einen Freischiag für die Gegenpartei. Ein dadurch absichtlich verhinderteter Torichlag wird wie oben und mit einer Verwarnung des betreffenden Spielers geahndet.

18. Absichtliches Stoßen, Anfassen und absichtliches Kreuzen vor dem Gegner, fortwährende Zurufe unter den Spielern, Stehenbleiben am Ball ist mit einem Strafschlage zu ahnden. Die Ausführung desselben geschieht von der Stelle aus, wo der Regelverstoß begangen wurde. Ein Ueberschreiten der Spielregeln im Strafraume zieht einen Strafschlag nach sich. Der Ball ist hiebei von der Strafschlagmarke anzuspieren und darf nur ein Spieler der straffälligen Partei sich im Strafraume befinden.

Das Abgrätischen vom Rade und Vorstoßen desselben, um einen Torichlag zu verhindern, ist sofort mit Ausschluß des betreffenden Spielers zu bestrafen.

Unsportliches Benehmen dem Schiedsrichter gegenüber ist zu verwarnen, im Wiederholungsfalle ist der betreffende Spieler vom Spiele auszuschließen und tritt Sperre ein.

Bei Maschinendefekt hat der Spieler das Spielfeld, ohne den Gegner zu behindern, zu verlassen und findet das Spiel seinen Fortgang. Dasselbe ist zu beachten, wenn dieser Spieler wieder eintritt.

19. Bei einem Strafschlag wird der Ball auf den 3-Meter-Punkt gesetzt, die straffällige Partei muß hintereinander gestaffelt stehen und nur ein Spieler darf mit der Berührungsläche des Bordrades die Torraumlinie berühren. Der Strafschlag muß direkt auf das Tor erfolgen.

20. Falsches Anspielen oder unberechtigtes Schlagen des Balles wird mit einem Freischiag bestraft, derselbe wird an der Stelle ausgeführt, wo er verwirkt wurde.

21. Ein Dreier-Radball- oder Radpolo-Spiel kann in der zweiten Halbzeit noch mit zwei Spielern einer Partei, ein Sechser-Radballspiel mit vier Spielern einer Partei zu Ende geführt werden.

Die Wertung erfolgt nur nach Punkten; Jedes Spiel zählt zwei Punkte für den Sieger, unentschiedenes Spiel einen Punkt für jede Partei.

Spielregeln für Rasenradball.

22. Das Spielfeld ist 30 Meter breit und 60 Meter lang. Die Spielfläche muß durch wenigstens 6 Fahnen abgeheckt sein, und zwar an den vier Ecken und in der Mitte der beiden Längsseiten.

Der Torraum ist fünf Meter breit und 2,50 Meter tief. Das Tor ist fünf Meter breit und zwei Meter hoch.

Zum Spiel wird ein 20 Zentimeter großer Fußball verwendet.

Die Rasenradball-Mannschaft besteht aus sechs Spielern, und zwar 3 Stürmern, 2 Verteidigern und einem Tormann.

Die Aufstellung der Spieler ist folgende:

Der Tormann nimmt seitlich vom Tor Aufstellung.

Die zwei Verteidiger stehen je 3,50 Meter links und rechts von der Längsseite und 9 Meter von der Torlinie entfernt.

Die drei Stürmer verteilen sich folgendermaßen: Je einer links und rechts 8 Meter von der Längslinie, der dritte auf der Längslinie; alle drei 10 Meter vom Ball entfernt.

Beim Anstoß sitzt alles auf und die Stürmer fahren nach dem Ball. Ueber den Anschlag entscheidet das Los. Die Verteidiger halten sich in ungefähr 6 Meter Entfernung hinter der Stürmerreihe, um bei etwaigem Durchbruch der Gegenpartei den Ball abzufangen und der Stürmerreihe wieder zuzuspielen.

Die Verteidiger dürfen niemals vor die eigene Stürmerreihe fahren, auch nicht die Aufstellungslinie der Stürmer von der Gegenpartei überfahren.

Die Stürmer dürfen auf der eigenen Spielfeldhälfte nicht über die Aufstellungslinie der Verteidiger zurückfahren. Bei der Gegenpartei dürfen sie bis an die Torlinie fahren.

Beim Rasenradballspiel darf der Torwächter den Ball mit der Hand abwehren.

Fällt ein Spieler während des Spieles vom Rad oder berührt er mit dem Fuß den Boden, so darf er den Ball nicht schlagen, bevor ein Schlag von der Gegenpartei ausgeführt wurde.

Im übrigen gelten die Bestimmungen, die für Zweier- und Dreier-Radballspiele festgesetzt sind.

Radpolispiele.

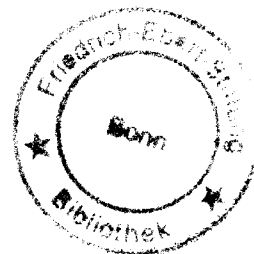
28. Das Schlagen mit dem Vorder- oder Hinterrad ist verboten, das Abfangen des Balles jedoch erlaubt.

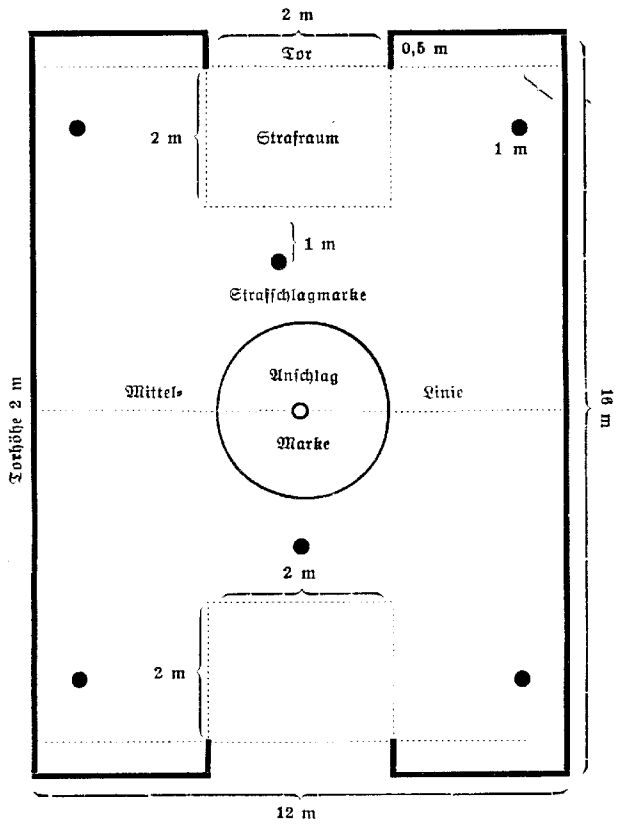
Der Spieler ist nur schlagberechtigt, wenn er sich links von dem Ball befindet. Eine Ausnahme gibt es nur für den Ueberhandschlag rückwärts, dieser Schlag kann rechts vom Ball erfolgen.

Der Ball darf nur mit der Schmalseite des Schlägers geschlagen werden, das Abfangen des Balles mit der Breitseite des Schlägers ist erlaubt. Der Schläger darf beim Schlag nicht über Schulterhöhe geschwungen werden.

Das Dribbeln des Balles, d. h. den Ball ohne zu schlagen, mit dem Schläger neben dem Hinterrad herzutreiben, ist erlaubt. Verliert dieser Spieler den Ball in der gegnerischen Spielfeldhälfte, so muß er sich sofort hinter die Mittellinie, geschieht es in der eigenen Spielfeldhälfte, muß er sich bis an die Torlinie zurückgeben, um wieder Schlagberechtigung zu bekommen.

Während des Spieles ist das Stützen auf den Schläger gestattet. Im übrigen gelten die Bestimmungen, die für die Radballspiele festgesetzt sind.

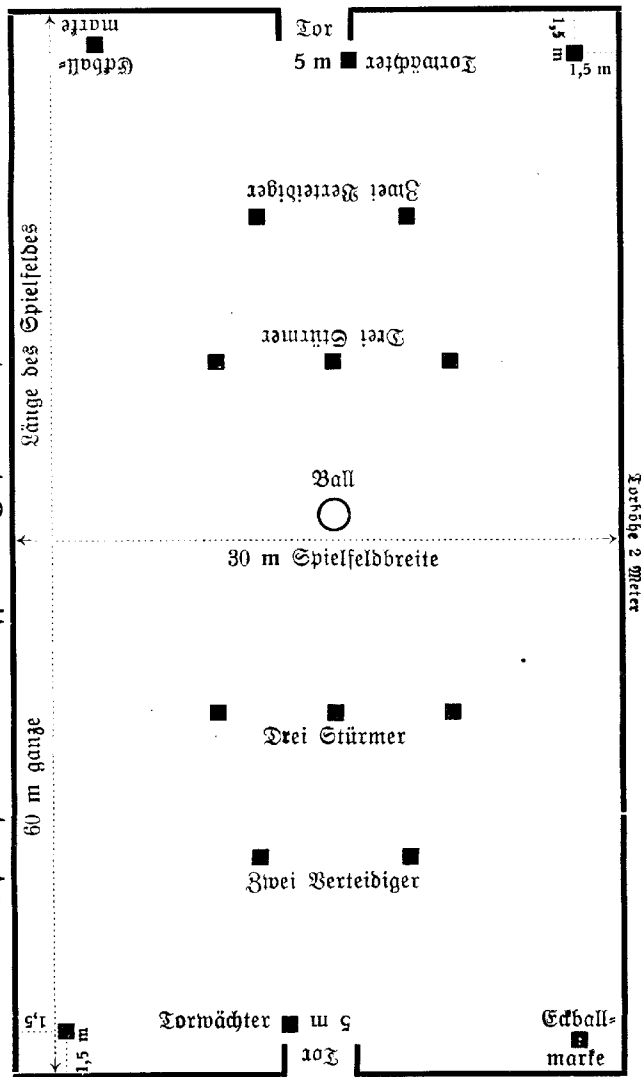




— Holzrahmen Aufgezeichnete Linien

Spielfeld für Handball- und Korbballspiel.

Spielfeld und Aufstellung für Netzen-Badball.



Sonstige Radspiele.

Die hier angeführten Spiele sollen dazu dienen, bei Ausfahrten, während des Aufenthaltes im Freien, zur Unterhaltung beizutragen. Dieselben können ohne große Vorbereitungen und mit leicht zu beschaffendem Spielgerät ausgeführt werden.

Das Eierfahren.

Das Spielgerät besteht außer dem Rad aus einem möglichst flachen Löffel und einem ausgeblasenen Ei. An Stelle des Eies kann auch eine Kugel oder ein kleiner Gummiball verwendet werden.

Es wird eine kurze Fahrstrecke abgesteckt und am Ende derselben ein Stab in der Erde befestigt. Die Spieler nehmen in eine Hand, die aber gleichzeitig auch den Lenker mit halten muß, den Löffel, auf diesen wird das Ei bzw. die Kugel oder der Ball gelegt. Die Spieler versuchen so schnell wie möglich die vorgezeichnete Strecke zu durchfahren, ohne das Ei zu verlieren. Am Ende der Strecke müssen sie um den Stab herum wieder zurückfahren.

Fangball.

Zu diesem Spiel wird nur ein nicht zu großer Ball benötigt.

Die Spieler fahren in einem Kreise und haben darauf zu achten, daß möglichst gleichmäßige Abstände eingehalten werden.

Der Ball wird von dem ersten Fahrer in die Höhe und etwas nach hinten geworfen. Der Hintermann muß den Ball auffangen. Gelingt der Fang, wird der Ball von ihm nach hinten geworfen und der nächste muß auffangen und so weiter. Wer den Ball nicht fängt, muß ausscheiden.

Es gibt auch noch verschiedene andere Arten dieses Spieles. Zum Beispiel kann der Ball auch über den Kreis hinüber dem gegenüberfahrenden Spieler zugeworfen werden. Dieser wirft den Ball dem Hintermann desjenigen Spielers zu, von dem er den Ball erhalten hat.

Oder auch folgende Art: Es fährt nur ein Fahrer. Dieser wirft den Ball etwas schräg nach vorn und muß denselben selbst wieder fangen. Wer dies am häufigsten fertig bringt, hat gewonnen.

Platzmieten.

Das Spielgerät besteht aus einer Anzahl einen Meter langen Holzstäbe, an deren Stelle aber auch Ruten benützt werden können.

An diesem Spiel kann sich immer ein Fahrer mehr beteiligen, als Stäbe vorhanden sind. Angenommen, es sind 15 Stäbe zur Stelle. Diese werden in einem Kreise in Abständen von $2\frac{1}{2}$ Meter in die Erde gesteckt. Sechzehn Spieler fahren hintereinander außerhalb des Kreises herum. Auf ein Zeichen des Spielleiters muß jeder versuchen, einen Stab zu bekommen. Wer keinen erhält, scheidet aus. Beim nächsten Spiel kann entweder ein neuer Spieler sich einreihen, oder wenn nicht mehr Spieler vorhanden sind, wird ein Stab weniger aufgestellt, so daß immer ein Stab weniger steht, als Teilnehmer da sind.

Das Kartenstechen.

Das Spielgerät besteht aus einem 1 Meter und 30 Zentimeter langen Holzstab, der am unteren Ende mit einer 8 Zentimeter langen Eisenspitze versehen ist, und einer Anzahl Karten (ungefähr 30 Stück) aus nicht allzu starkem Karton.

Die Kartenblätter werden in einem Kreise von zirka 3 Meter Durchmesser in gleichen Abständen ausgelegt. Ein Fahrer umfährt den Kreis, darf aber dabei die Karten nicht mit dem Rad berühren, sonst scheidet er aus. Die Aufgabe der Spieler besteht darin, mit dem Stabe so viel als möglich von den ausgelegten Karten aufzuspießen.

Etwas schwieriger ist die folgende Art: Die Karten werden auf einer geraden Linie links und rechts von dieser ausgelegt und der Fahrer muß einmal links und einmal rechts eine Karte aufstechen. Je enger die Karten aneinander gelegt werden, desto schwieriger wird natürlich die Aufgabe.

Das Ringstechen.

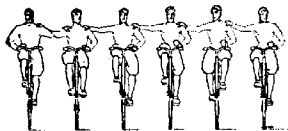
Spielgerät: Eine starke Schnur und fünf Ringe von drei Zentimeter Durchmesser sowie fünf dreiviertel Meter lange und einen Zentimeter starke, etwas angespitzte Holzstäbe.

Die Schnur wird in ungefähr $1\frac{1}{2}$ Meter Höhe quer über die Fahrbahn gespannt. Die Ringe mit einem schwachen, leicht zerreißbaren Faden an die Schnur befestigt. Die Spieler fahren schnell aus einer Entfernung von 8 Metern

nach der Schnur und versuchen, mit dem Stab durch den Ring zu stechen und diesen dabei abzureißen. Jeder Spieler darf nur einmal stechen. Wer zuerst mit dem Ring am Stab an das vier Meter dahinter liegende Ziel kommt, hat gewonnen.

Fuchs- oder Schnitzeljagd.

Ein Spiel, an dem sich eine unbeschränkte Zahl von Fahrern beteiligen kann. Nachdem sich alle Teilnehmer am Start versammelt haben, wird der Fuchs (bei recht großer Teilnehmerzahl auch mehrere) durch das Los bestimmt. Als Zeichen bekommt der Fuchs einen Fuchsschwanz, der durch eine Papierquaste dargestellt werden kann, an die linke Schulter befestigt. Mit zehn Minuten Vorsprung wird nun der Fuchs nach dem schon vorher festgelegten Revier entlassen, welches aber nicht allzugroß sein soll. Unterwegs muß der Fuchs von Zeit zu Zeit Papierschnitzeln austreuen, damit die ihn verfolgenden Radler einige Anhaltspunkte haben und die Spur nicht ganz verlieren. Sind die Verfolger beim Fuchse, muß versucht werden, ihm das Fuchszeichen von der Schulter zu nehmen. Gelingt das, so gilt der Fuchs als gefangen. Länger als zwei Stunden soll die Jagd nicht dauern; ist der Fuchs zu dieser Zeit nicht gefangen, so sammelt sich alles an einem schon vorher bestimmten Orte. Besonders geeignet für diese Veranstaltung ist eine Gegend, die durch Büsche und Hügel Gelegenheiten zum Verstecken bietet.



Motorradfahren.

Richtlinien.

1. In allen Ortsgruppen, wo 5 Motorradfahrer dem Bunde angehören, können diese zu einer Motorradfahrer-Abteilung innerhalb der Ortsgruppe zusammengeschlossen werden.
2. Die Motorradfahrer sind, solange ihre Zahl in den Ortsgruppen nicht groß ist, bezirksweise zu einer Gruppe zusammenzufassen.
3. Jeder Bezirk und Kreis hat einen Motorradfahrer-Obmann zu wählen. Dieser gehört dem Bezirks- bzw. Kreistechnischen Ausschuss an.
4. Jeder Motorradfahrer soll Mitglied der im Bunde eingeführten Haftpflichtunterstützung sein.

Ausfahrten.

5. Die Abfahrt zu den Ausfahrten erfolgt möglichst von Stellplätzen, die in nicht starkem Verkehr liegen, um Verkehrsstörungen zu vermeiden. Es kann in Abteilungen gefahren werden, nachdem vorher das Ziel oder der nächste Haltepunkt vereinbart worden ist.
6. Während der Fahrt richtet sich der Abstand von Fahrer zu Fahrer nach der Fahrgeschwindigkeit und beträgt 10 bis 50 Meter. Den Schluß bildet stets ein Fahrer mit einer schweren Maschine.
7. Die Fahrgeschwindigkeit richtet sich in geschlossenen Ortsteilen nach den jeweiligen polizeilichen Bestimmungen. Auf freier Strecke dürfen 50 Kilometer Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten werden. Auf Teilnehmer mit leichteren Maschinen ist Rücksicht zu nehmen und das Tempo entsprechend zu verringern.
8. Bei allen Touren über 20 Kilometer Einzelstrecke sind Sammellstellen vor der Abfahrt festzulegen.
9. Signalordnung für Motorradfahrer:
 1. Arm hochhalten: Halt!
 2. Arm seitwärts auf- und abschwenken: Vorsicht, langsam!
 3. Arm hoch im Kreise schwenken: Aufschließen!
10. Bei Ausfahrten der Motorradfahrer ist der Bundeswimpel als Erkennungszeichen mitzuführen.

Wettbewerbe.

11. Als Wettbewerbe sind zulässig: Geschicklichkeitsfahren, Zuverlässigkeitsfahren, Suchfahrten, Fuchsjagden und Tempofahren. Alle Wettbewerbe sind so einzurichten, daß Fahrer mit Maschinen jeder Stärke teilnehmen können.

Teilnahmeberechtigt sind nur die Mitglieder, die beim Bund als Motorradfahrer gemeldet sind und den Motorradfahrerbeitrag bezahlt haben.

12. Bei der Resultatbekanntgabe darf ein Hinweis auf Fabrikmarke oder Maschinenstärke nicht erfolgen.

13. Bei Fuchsjagden u. ä. darf das höchstzulässige Tempo nicht überschritten werden. Im übrigen dürfen aber alle Anforderungen an die Fahrer gestellt werden.

Wertungsbestimmungen für das Tempofahren.

Zweck: Sicherheit in der Geschwindigkeitschätzung zu erlangen.

14. Beim Tempofahren wird eine festgelegte Strecke in verschiedenen Geschwindigkeiten durchfahren. Beispiel:

30 Km. in 30-Km.-Tempo = 60 Min. Fahrzeit,

10 Km. in 20-Km.-Tempo = 30 Min. Fahrzeit,

20 Km. in 35-Km.-Tempo = 35 Min. 17,15 Sek. Fahrzeit

2 Km. in 15-Km.-Tempo = 8 Min. Fahrzeit.

15. Die Wettbewerbe können in Geschwindigkeiten von 15 bis 50 Kilometer Stunden Geschwindigkeit ausgetragen werden.

Tempofahrten über 35 Stundenkilometer dürfen nur bis 20 Kilometer Gesamtstrecke ausgeschrieben werden.

16. Zu den Wettbewerben können Motorräder aller Stärken benützt werden. Tachometer und Uhren sind bei dem Wettbewerb außer Betrieb zu setzen. Sollte dieses nicht möglich sein, sind sie so zu verhüllen, daß ein Ablesen während des Wettbewerbes nicht erfolgen kann. Die Hülle ist vom Schiedsgericht durch Plombe, Siegellack oder dgl. so zu sichern, daß ein Abnehmen während der Fahrt nicht möglich ist.

17. Als Wertungsstrecke kann jedes Straßengebiet benützt werden, jedoch ist längere Steigung von mehr als 1 : 10 (10 Prozent) zu vermeiden. Rundstrecken sind zu bevorzugen.

18. Auf der Fahrtstrecke sind mehrere Kontrollstellen einzurichten. Das Schiedsgericht muß sorgen, daß diese

den Wettbewerbern nicht bekannt werden. An den Kontrollstellen werden die Abstände festgestellt, in welchen die Teilnehmer einander folgen.

19. Der Start der Fahrer erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldung in Abständen von 5 Minuten.

20. Halten auf der Strecke und Mitnehmen einer zweiten Person ist nicht erlaubt.

21. Die Wertung geschieht nach Zeit und Punkten. Jedes ausgeschrieben Tempo wird für sich gewertet. Für jede angefangenen 2 Sekunden mehr oder weniger Fahrzeit, wie vorgeschrieben, wird ein Punkt gegeben. Der Fahrer, welcher die niedrigste Punktzahl erhalten hat, ist Sieger.

22. Werden mehrere Tempofahrten zu einem Wettbewerb vereinigt, so wird jedes Tempo für sich gewertet. Die erhaltenen Punkte werden zusammengezählt. Der Fahrer, welcher die niedrigste Punktzahl erhalten hat, ist Sieger. Bei gleicher Punktzahl entscheidet die niedrigste Punktzahl von der längsten Strecke.

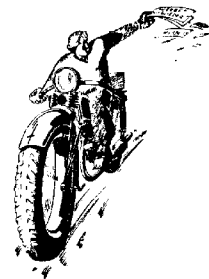


Tabelle der Fahrzeiten bei Tempofahren.

km	15	20	25	30	35	40	45	50
	Std., km	Std., km	Std., km	Std., km	Stunden, km	Std., km	Std., km	Std., km
	Minuten	Minuten	M. Sek.	Minuten	Min. Sek.	M. Sek.	M. Sek.	M. Sek.
5	20	15	12.—	10	8.34.29	7.30	6.40	6.—
6	24	18	14.24	12	10.17.15	9.—	8.—	7.12
7	28	21	16.48	14	12.—.—	10.30	9.20	8.24
8	32	24	19.12	16	12.42.85	12.—	10.40	9.36
9	36	27	21.36	18	15.25.71	13.30	12.—	10.48
10	40	30	24.—	20	17.08.58	15.—	13.20	12.—
11	44	33	26.24	22	18.51.43	16.30	14.40	13.12
12	48	36	28.48	24	20.34.29	18.—	16.—	14.24
13	52	39	31.12	26	22.17.15	19.30	17.20	15.36
14	56	42	33.36	28	24.—.—	21.—	18.40	16.48
15	60	45	36.—	30	25.42.85	22.30	20.—	18.—
16		48	38.24	32	27.25.71	24.—	21.20	19.12
17		51	40.48	34	28.08.58	25.30	22.40	20.24
18		54	43.12	36	30.51.43	27.—	24.—	21.36
19		57	45.36	38	32.34.29	28.30	25.20	22.48
20		60	48.—	40	34.17.15	30.—	26.40	24.—
21			50.24	42	36.—.—	31.30	28.—	25.12
22			52.48	44	37.42.85	33.—	29.20	26.24
23			55.12	46	39.25.71	34.30	30.40	27.36
24			57.36	48	41.08.58	36.—	32.—	28.48
25			60.—	50	42.51.43	37.30	33.20	30.—
26				52	44.34.29	39.—	34.40	31.12
27				54	46.17.15	40.30	36.—	32.24
28				56	48.—.—	42.—	37.20	33.36
29				58	49.42.85	43.30	38.40	34.48
30				60	51.25.71	45.—	40.—	36.—
31					53.08.58	46.30	41.20	37.12
32					54.51.43	48.—	42.40	38.24
33					56.34.29	49.30	44.—	39.36
34					58.17.15	51.—	45.20	40.48
35					60.—.—	5.30	46.40	42.—
36						54.—	48.—	43.12
37						55.30	49.20	44.24
38						57.—	50.40	45.36
39						58.30	52.—	46.48
40						60.—	53.20	48.—
41							54.40	49.12
42							56.—	50.24
43							57.20	51.36
44							58.40	52.48
45							60.—	54.—
46								55.12
47								56.24
48								57.36
49								58.48
50								60.—

Wertungsbestimmungen für Zuverlässigkeitsfahrten.

23. Die Zuverlässigkeitsfahrt ist eine Prüfung des Fahrers, nicht der Maschine.

24. Zuverlässigkeitsfahrten können in drei Klassen ausgeschrieben werden:

Klasse A: Fahrer mit Maschinen über 250 Kubikzentimeter Hubraum;

Klasse B: Fahrer mit Seitenwagenmaschinen;

Klasse C: Fahrer mit Maschinen unter 250 Kubikzentimeter Hubraum. (Diesen ist jedoch der Start in Klasse A gestattet.)

25. Eine Aufstellung der zu durchzufahrenden Ortschaften wird den Teilnehmern eine halbe Stunde vor dem Start übergeben.

26. Die Gesamtstrecke für Zuverlässigkeitsfahrten soll 200 Kilometer nicht übersteigen. Dieselbe ist in mehrere Kontrollstellen einzuteilen, die in der Aufstellung, die den Teilnehmern beim Start übergeben wird, benannt sein müssen. Bei einer Strecke von mehr als 100 Kilometer ist eine Zwangspause von 30 Minuten einzuhalten. Die Strecke ist so zu wählen, daß sie nur einmal durchfahren werden braucht.

27. Der Start erfolgt einzeln oder in Gruppen, und zwar in Abständen von 2 Minuten. Mehr als 5 Fahrer dürfen nicht in einer Gruppe sein. Uhren und Tachometer können benützt werden. Sozials- und Beiwagenfahrer sind zugelassen.

28. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der A- und B-Klasse beträgt 35 Stundenkilometer, die der C-Klasse 30 Stundenkilometer.

29. Die Wertung erfolgt nach Punkten. Für jede angefangenen 2 Minuten mehr oder weniger Fahrzeit, wie vorgeschrieben, wird ein Strafpunkt gegeben. Der Beste ist der, der die wenigsten Strafpunkte erhalten hat.

Es werden zwei Teilstrecken für sich gewertet, beide Wertungen zusammen ergeben das Gesamtergebnis. Die einzubaltende Fahrzeit vom Start bis zur Hauptkontrolle und von der Hauptkontrolle bis zum Ziel muß den Teilnehmern bekanntgegeben werden. 5 Kilometer vor der Hauptkontrolle und vor dem Ziele darf die Maschine nicht

mehr zum Stehen gebracht werden. Ausgenommen sind Hindernisse (Bahnstranken, behördliche Anhaltungen usw.). Bei gleicher Punktzahl entscheidet die geringere Punktzahl der längeren Teilstrecke.

Wertungsbestimmungen für Geschicklichkeitsfahren.

30. Das Geschicklichkeitsfahren kann in 2 Klassen ausgeschrieben werden: Klasse A: Solomaschinen; Klasse B: Seitenwagenmaschinen.

31. Die Fahrbahn für Solomaschinen ist 1 Meter, für Seitenwagenmaschinen 2 Meter breit. Es müssen wenigstens 10 Übungen für jede Klasse ausgeschrieben werden.

32. Die Wertung erfolgt nach Zeit und Punkten. Für jede ausgeführte Übung werden 3 Punkte gegeben. Übungen, die nicht vollständig ausgeführt werden, werden nicht gewertet.

33. Das Fußabsetzen des Solofahrers, Anhalten der Seitenwagenmaschine, wo es nicht vorgeschrieben ist, und Ueberfahren der Linie wird mit je 2 Punkten Abzug bestraft. Stehenbleiben des Motors bedeutet Ausscheiden aus dem Wettbewerb.

34. Sieger ist, wer die kürzeste Fahrzeit und die meisten Punkte aufweist.

Übungsbeispiele für das Geschicklichkeitsfahren.

1. Eine auf einem Tisch aufgestellte vierstellige Zahl ist zu merken, um sie am Ziel auf eine Tafel zu schreiben. (Klasse A und B.)

2. Drei verschiedenfarbige, an einem Pfahl aufgehängte Ringe sind abzunehmen und nach ihrer Farbe (rot, weiß, grün) an die in Abständen von 3 Meter stehenden gleichfarbigen Pfähle wieder aufzuhängen. (Klasse A und B.)

3. Ein gefüllter Wassereimer ist vom Pfahl abzuhängen, mitzunehmen und auf einem 5 Meter davon entfernten Platz abzustellen. (Klasse B.)

4. Ein auf einem Tisch stehendes, bis auf 2 Zentimeter an den Rand gefülltes Wasserglas ist mitzunehmen und auf einem 5 Meter davon entfernten Tisch abzusetzen, ohne Wasser zu verschütten. (Klasse A.)

5. Einen Ring von einer rechts stehenden Stange nehmen und auf einer links stehenden Stange wieder aufzuhängen. Entfernung von Stange zu Stange 5 Meter. (Klasse A und B.)

6. Einen 6 Meter Durchmesser messenden Kreis links fahren. (Klasse A.)

7. Einen 6 Meter Durchmesser messenden Kreis rechts fahren. (Klasse A.)

8. Durchfahrt durch aufgestellte Kegel, ohne dieselben umzuwerfen. Der Abstand von Kegel zu Kegel in der Fahrtrichtung beträgt 1,5 Meter, in der Breite 75 Zentimeter. (Klasse A.)

9. Auf einem 3 Meter langen und 25 Zentimeter breiten Brett fahren ohne herunterzukommen. (Klasse A.)

10. Einen auf einem Tisch liegenden 45 Zentimeter langen Stab wegnehmen, mit diesem einen Ring von 5 Zentimeter Durchmesser abstechen und den Stab mit dem Ring auf einen dahinterstehenden Tisch ablegen. Der Ring wird durch eine Klammer an einer 1,5 Meter über dem Boden gespannten Schnur gehalten. (Klasse B.)

11. Eine 3 Meter lange Leiter mit runden Sprossen überfahren. (Klasse A.)

12. Eine die Fahrbahn verschließende Tür öffnen, hindurchfahren. (Klasse B.)

13. Eine 6 Meter lange und 25 Zentimeter hohe Wippe überfahren.

14. Von einer linksseitig stehenden Stange einen Schirm abhängen, aufspannen, wieder zumachen und rechtsseitig aufhängen.

15. Von einer 1,6 Meter über dem Boden gespannten Schnur sind Früchte oder dergleichen mit dem Munde herabzuholen. (Für Klasse A. und B.)

16. Es ist stehenzubleiben, das Fahrzeug zu verlassen, bei einem Tisch aus einer Flasche in ein Glas einfüllen und trinken, dann weiterzufahren. Motor darf nicht absterben. (Für Klasse B.)

17. Es ist ein Tor von 2 Meter Breite zu durchfahren und eine vom Boden 1,2 Meter hoch gespannte Schnur muß so angebracht werden, daß bei eventuellem Hängenbleiben dieselbe kein Hindernis bildet. (Für Klasse A und B.)

Fuchsjagd.

35. Bei einer Fuchsjagd ist außer der Terrainbegrenzung auch eine bestimmte Zeit für den Fuchs sowie für die Jäger festzusetzen, die genau eingehalten werden muß. Die Uhren der Jäger und des Fuchses sollen vor dem Start

verälischen werden, um etwaige Meinungsverschiedenheiten zu vermeiden. Die Strecke ist womöglich nur einmal zu durchfahren.

Bestimmungen für den Fuchs.

36. Der Fuchs muß bei allen Kreuzungen streuen (Sägepäne o. ä.), bei Strecken ohne Abzweigungen in größeren Abständen (200 Meter). Wenn der Fuchs die Straße verläßt, so darf er sich nur so weit von ihr entfernen, daß die Maschine von der Straße aus zu sehen ist. Wird die Maschine maskiert, so muß ein Teil von ihr mit dem Kennzeichen zu sehen sein. Bei Aufenthalt des Fuchses in einem Lokal muß die Maschine von der Straße sichtbar sein. In geschlossenen Orten darf nur die Hauptstraße benützt werden. Der Fuchs hat Streckenwahl, doch muß er sich an die Bearennung halten.

Bestimmungen für die Jäger.

37. Vor dem Start soll eine Teilnehmerkarte ausgefolgt werden. Diese gilt als Ausweis dem Fuchs gegenüber. Wird der Fuchs fahrend gefischt, so ist er anzuhupen, wird er haltend angetrossen, ist die Maschine zu berühren. In beiden Fällen ist der Fuchs als gefangen zu betrachten. Der Jäger muß sich das Kennzeichen sowie die Maschine des Fuchses merken.

Suchfahrt.

38. Bei einer Suchfahrt muß eine bestimmte Umgrenzungslinie angegeben werden. In der Umgrenzungslinie muß sich das zu suchende Objekt befinden. Es dürfen nur solche Objekte gewählt werden, die von der Straße aus sichtbar sind.

39. Für das Suchen muß eine bestimmte Zeit angegeben werden, da nach dieser das Eintreffen nicht mehr gewertet wird. Jeder Teilnehmer erhält am Start ein Bild des zu suchenden Objektes. Sieger ist jener, welcher als Erster das Objekt findet. Zum Zeichen, daß er dasselbe erkannt hat, ist anzuhalten und Suspensionsale zu geben, sowie das Objekt, wenn möglich zu berühren.

Saalräder Gruppenräder Einräder

sowie alle Radsportartikel, wie
Radbälle, Radpolobälle und
Schläger usw., nach den Vor-
schriften des Bundestechnischen
Ausschusses erhältlich im

Fahrradhaus „All Frei“ Turn-Teplitz Marlascheiner Straße 16

**Alle Reparaturen
werden in der eigenen Reparaturwerk-
stätte ausgeführt und billigst berechnet**