

MOTOCROSS

REGLEMENT 2019



**Danmarks
Motor
Union**



Indhold

Forkortelser brugt i MX-reglementet	1
1 Definition.....	3
1.1 Motocross.....	3
2 Banen	4
2.1 Selve banelegemet	4
2.1.1 Stor bane	4
2.1.2 Afkortet stor bane (Mini/Maxi).....	5
2.1.3 Microbaner.....	6
2.2 Startfeltet.....	6
2.2.1 Startfeltet og startprocedure, micro	7
2.3 Mål.....	8
2.4 Ryttergård.....	8
2.5 Ventezone	8
2.6 Reparationsområde.....	9
2.7 Sygerum	9
2.8 Sikkerhedsbestemmelser.....	9
2.9 Godkendelse (Banesyn).....	9
2.10 Myndighedskrav (Banen).....	10
3 Løbet	11
3.1 Opbygning.....	11
3.2 Heat-afvikling	11
3.2.1 Heat-afvikling ved mere end 40 deltagere pr. klasse.....	11
3.3 Start.....	11
3.3.1 Splitstart	12
3.4 Køreregler	12
3.5 Signaler	14
3.6 Resultatberegning	15
3.6.1 Standsning af heat.....	16
3.6.2 Aflysning af stævne	16
3.7 Teknisk kontrol + forevisning af DMU-kørerlicens	16
3.8 Lydmåling	17
3.9 Lydtryk, sanktioner og ansvarsfordeling	17
3.9.1 Målinger	17
3.9.2 Procedure for lydtryksmåling.....	17

3.9.3	Sanktioner.....	17
3.10	Træning eller tidskvalifikation	18
3.11	Almindelig træning	18
3.12	Hjælp.....	18
3.12.1	Definition af samarit	19
3.12.2	Blanket til registrering af uheld	19
3.13	Tilskadekomne kørere	19
3.14	Stævneresultat	19
3.15	Præmiering.....	19
3.15.1	Plaketter.....	19
3.15.2	Præmiegenstande.....	20
3.15.3	Pengepræmier.....	20
3.16	Sammenlægning af klasser.....	20
3.17	Officials	20
3.18	Officiallicens	20
3.19	Erhvervelse af officiallicens	20
3.20	Fornyelse af officiallicens	20
3.21	Nødvendige officials	21
3.22	Gyldighedsområde for officiallicenser G	21
3.22.1	G Grundlicens Funktionsområde B/C	21
3.22.2	G Grundlicens Funktionsområde A	21
3.22.3	T Officiallicenser.	21
3.22.4	D og S Dommer og Stævneleder	21
3.23	Dommerens opgaver.....	21
3.24	Stævnelederens opgaver	22
3.25	Chefen for den tekniske controls opgaver	22
3.26	Ryttergårdschefens opgaver	23
3.27	Tidtagerchefens opgaver	23
3.28	Starterens opgaver.....	23
3.29	Banechefens opgaver.....	23
3.30	Chefen for baneofficials opgaver.....	23
3.31	Miljøofficials opgaver	24
4	Motorcyklen	25
4.1	Generelt.....	25
4.1.1	Definition.....	25
4.1.2	Konstruktionsfrihed.....	25

4.1.3	Kategorier, grupper og klasser	25
4.1.4	Cylindervolumen.....	25
4.1.5	Specialbestemmelser	26
4.2	Alment.....	26
4.2.1	Maskinklasser.....	26
4.2.2	Cylindervolumen.....	27
4.2.3	Lyddæmpning	27
4.2.4	Nummerplader	27
4.3	Solo-maskiner.....	28
4.4	Sidevogns-maskiner	28
4.5	Quad racers.....	29
4.6	Veteranmotorcykler	29
4.7	Miljøbeskyttelse	29
4.7.1	Miljømåtte	29
5	Påklædning og udstyr.....	30
5.1	Benklæder.....	30
5.1.1	Kvalitetskrav.....	30
5.2	Hjelme.....	30
5.2.1	Benyttelse	30
5.2.2	Hjelmkategorier.....	30
5.2.3	Hjelmkvalitet	31
5.2.4	Kontrol af hjelmkvalitet	31
5.2.5	Bemaling af hjelme	31
5.2.6	Anvendelse af ulovlige hjelme	31
5.3	Rygnumre	31
5.4	Brystbeskyttelse.....	31
5.5	Rygbeskytter	32
5.6	Nakkekrave/halskrave.....	32
6	Deltagelse i konkurrencer	33
6.1.1	Obligatorisk deltagelse i officielle løb.....	33
6.1.2	Godtgørelse til deltagerne.....	33
7	DMU-kørerlicenser	34
7.1	Erhvervelse af DMU-kørerlicens, banep prøve	34
7.2	Oprykning og nedrykning	34
7.2.1	Oprykning til klasses trin B.....	35
7.2.2	Nedrykning fra klasses trin A til klasses trin B	35

7.2.3	Nedrykning fra klassetrin B til C	35
7.2.4	Klasseinddeling	35
8	Løbstilladelse	37
8.1	Anmeldelse.....	37
8.2	Anmeldelsesfrist.....	37
8.3	Anmeldelsesgebyr	37
8.4	Anerkendelse og afvisning af anmeldelse.....	38
8.5	Løsning fra afgiven anmeldelse	38
8.6	Fingerede anmeldelser	38
8.7	Anmeldelser fra udenlandske kørere	38
8.8	Anmeldelser til udlandet.....	39
8.9	Anmelderlicens.....	39
8.10	Efteranmeldelse	39
8.11	Afmelding.....	39
8.12	Afmelding ved internationale stævner	39
8.13	Udeblivelse.....	39
9	Motocross	40
9.1	Stævnefordeling DM fællesregler	41
9.1.1	Kørernumre	41
9.1.2	Tidskvalifikation	41
9.1.3	Tidsinterval.....	42
9.1.4	Deltagere	42
9.1.5	Mesterskabspoints	42
9.1.6	Beregning af endeligt mesterskabsresultat.....	42
9.1.7	Præmiering	42
9.2	DM for klubhold fællesregler	42
9.2.1	Hold sammensætning.....	42
9.2.2	Anmeldelser.....	43
9.2.3	Holdleder.....	43
9.2.4	Kørernumre	43
9.2.5	Udskiftning af deltagere	43
9.2.6	Tidskvalifikation	43
9.2.7	Pointsystem for tidskvalifikationen	44
9.2.8	Pointsystem for finaleheats	44
9.2.9	Fremkørsel til start finaleheat.....	44
9.2.10	Resultatberegning.....	44

9.2.11	Præmiering	45
9.3	DM klasseserier A-maxi	45
9.3.1	Antal stævner/afdelinger	45
9.3.2	Heatlængde	45
9.3.3	Heat-afvikling	45
9.3.4	Løbsafvikling	45
9.4	DM klasseserier B-maxi	45
9.4.1	Antal stævner/afdelinger	45
9.4.2	Heatlængde	46
9.4.3	Heat-afvikling	46
9.5	DM klasseserier Dame/Pige	46
9.5.1	Antal stævner/afdelinger	46
9.5.2	Heatlængde	46
9.5.3	Heat-afvikling	46
9.6	DM Mini	46
9.6.1	Antal stævner/afdelinger	46
9.6.2	Heatlængde	46
9.6.3	Heat-afvikling	47
9.7	DM Old Boys 30+ / 50+ samt DMU Cup OB C	47
9.7.1	Antal stævner/afdelinger	47
9.7.2	Heatlængde	47
9.7.3	Heat-afvikling	47
9.7.4	Resultatberegning	47
9.8	DM Micro	47
9.8.1	Antal heats	48
9.8.2	Startgebyr	48
9.8.3	DM Micro points	48
9.8.4	Beregning af endeligt DM Micro resultat	48
9.8.5	Præmier	48
9.9	DM Pitbike	48
9.9.1	Antal heats	48
9.9.2	Løbsafvikling	48
9.9.3	Startgebyr	49
9.9.4	DM Pitbike points	49
9.9.5	Beregning af endeligt DM Pitbike resultat	49
9.9.6	Præmier	49

9.10	DM Sidevogne Open	49
9.10.1	Antal stævner/afdelinger	49
9.10.2	DM Træning/kvalifikation	49
9.10.3	Heatlængde	49
9.10.4	Heat-afvikling	49
9.10.5	Ændret mandskabssammensætning	50
9.11	Quad Danmarks mesterskab:	51
9.11.1	Antal stævner/afdelinger	51
9.11.2	Heatlængde	51
9.11.3	Heat-afvikling	51
9.12	DMU C Cup Mini/Maxi.....	51
10	Landsdelsmesterskab, Maxi- og Minicross	52
10.1.1	Aflysning af Landsdelsmesterskabsafdelinger	52
10.1.2	Deltagende kørere	52
10.1.3	Deltagende klasser	52
10.1.4	Antal stævner/afdelinger	52
10.1.5	Køretid, heats	52
10.1.6	Heat-afvikling	53
11	Supercross og Speedcross	54
11.1	Selve banelegemet	54
11.2	Startfeltet.....	54
11.3	Ventezone	54
11.4	Reparationsområde.....	54
11.5	Sikkerhedsbestemmelser.....	54
11.6	Opbygning.....	54
11.7	Start.....	54
11.8	Køreregler	54
11.9	Resultatberegning	54
11.10	Lydkontrol	55
11.11	Oprykning til klasseserier A og B	55
11.12	Præmiering.....	55
12	Minicross	56
12.1	Maskinklasse 65 cc klasseserier C og B.....	56
12.2	Maskinklasse 85cc klasseserier C og B	56
12.3	DMU-kørerlicens.....	56
12.4	Klassesammenlægning.....	56

12.5	Oprykning fra klassetrin B til A Minicross	56
12.6	Oprykning fra klassetrin C til B Minicross	56
12.7	Nedrykning fra klassetrin B Minicross	56
12.8	Overgang til større maskinklasse (Maxi)	56
13	Microcross	58
13.1	Deltagere	58
13.1.1	DMU-kørerlicens	58
13.2	Klasseinddeling	58
13.2.1	Oprykningsregler	58
13.3	Motorcyklen	58
13.3.1	Lydniveau, sanktioner og ansvarsfordeling	59
13.3.2	Målinger	59
13.4	Kørunumre	59
13.5	Nummerplader	60
13.6	Udstyr	60
13.7	Banen	60
13.7.1	Starten	60
13.8	Løbsafvikling	60
13.8.1	Tidskvalifikation	61
13.8.2	Nødvendigt tidskval, i forhold til deltagerantal	61
13.8.3	Køretid	62
13.8.4	Løbsserier	62
13.8.5	Teknisk kontrol	63
13.8.6	Resultatberegning	63
13.8.7	Protest	63
13.8.8	Præmiering	63
13.8.9	Ansvar	63
13.8.10	Officials	63
14	Kids Cup	64
15	Pitbike	65
15.1	Deltagere	65
15.2	DMU-kørerlicens	65
15.2.1	Baneprove	65
15.2.2	Oprykningsregler	65
15.3	Motorcyklen	65
15.3.1	Kørunumre	66

15.3.2 Nummerplader	66
15.4 Udstyr.....	66
15.5 Banen	66
15.5.1 Starten.....	66
15.6 Løbsafvikling.....	66
15.6.1 Tidskvalifikation	66
15.6.2 Nødvendigt tidskval, i forhold til deltagerantal	66
15.6.3 Køretid.....	66
15.6.4 Løbsserier.....	67
15.6.5 Teknisk kontrol.....	67
15.6.6 Resultatberegning.....	67
15.6.7 Protest	67
15.6.8 Præmiering.....	67
15.6.9 Ansvar	67
15.6.10 Officials	67
16 Hastighedstrial	68
16.1 Definition	68
16.2 Løbsstrækningen	68
16.3 Løbet.....	68
16.3.1 Tilskadekomne kørere	69
16.4 Motorcyklen.....	69
16.5 Påklædning og udstyr	69
16.6 Officials.....	69
16.7 DMU-kørerlicens.....	69
16.8 Løbstilladelse	69
16.9 Anmeldelse.....	69
16.10 Anmeldelsesfrist.....	69
16.11 Præmier	69
17 Quad Racer.....	70
17.1 Quad Racer.....	70
17.1.1 Kørenumre	70
17.2 Maskinreglement.....	70
17.2.1 Nummerplader	70
17.2.2 Quad Racer.....	70
17.3 Maskinklasser	71
17.3.1 Quad Begynder 50 cc.....	71

17.3.2	Quad Micro 100 cc	71
17.3.3	Quad Mini 100 cc - Vario	72
17.3.4	Quad Mini 250 cc Gear	72
17.3.5	Quad Maxi 450 cc C + B	73
17.3.6	Quad Old Boys 30+ Open	73
17.3.7	Quad Maxi 500 cc B + A	73
17.4	Præmieskala/pointsystemet/Resultatberegning	74
17.4.1	Der udskrives DM i følgende klasser, som køres over 4 til 7. afd....	74
17.4.2	Tidskvalifikation mesterskabsløb.....	74
17.4.3	Samkøring/sammenlægning af klasser	74
18	Classic Cross.....	76
18.1	Kørerlicens	76
18.2	Påklædning:	76
18.3	Teknisk kontrol	76
18.4	Generelle regler	76
18.5	Banen	77
18.6	Regler for Deltager / Classic motorcyklen	77
18.6.1	Affjedring indtil Pre 74	77
18.6.2	Godkendte Cykler/dele for pre 65, pre 72 og pre 74 klasserne:	77
18.7	Anmeldelse.....	77
18.7.1	Træning	78
18.7.2	Afvikling af classic løb	78
18.7.3	Sammenlægning af klasser.	79
18.7.4	Præmiering.....	79
18.7.5	Nummerpladefarver	79
19	DCC Twin Shock, EVO, 50cc Pre 82 & SC reglement:.....	80
19.1	Classic Twin Shock Pre 85:	80
19.1.1	Seneste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler:	80
19.1.2	Godkendte speciel fremstillede ikke OEM cykler:.....	80
19.2	Teknisk reglement for godkendte Pré -85 cykler:.....	80
19.2.1	Hjul – Hjul er frit iht til 19.1.....	80
19.2.2	Bremser – Det er kun tromlebremser der er tilladt. Skivebremser er ikke tilladte.....	80
19.2.3	Motor & udstødning:	81
19.2.4	Stel:	81
19.2.5	Affjedring – Forgaffel:	82
19.2.6	Affjedring – Bag støddæmper (e):	82

19.3	Classic Evolution Pre 90:	82
19.3.1	Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler:	83
19.3.2	Teknisk reglement for godkendte Pré -90 cykler:	83
19.4	Classic 50 cc Pre 82:	85
20	Sidevogn, Classic motocross	86
20.1	Regler for Deltager / Classic motorcyklen	86
20.2	Anmeldelse	86
20.3	Afvikling af classic løb	86
20.4	Sidevogn	87
21.4.1	Nummerpladefarver	88
21	Parade-kørsel, Classic motocross	89
21.1	Deltagere i paradeklassen	89
Bilag 1	Solo-motocrossmaskine	91
Bilag 2	Sidevogns-motocrossmaskine	92
Bilag 3	Nummerplader	93
Bilag 4	Quad Racer	94
Bilag 5	Hjelme	95
Bilag 6	Klasseinddeling	96
Bilag 7	Pitbike	97
Bilag 8	Baneprove, vejledende spørgsmål	98
Bilag 9	Samarbejde med andre organisationer	99

Sidst ajourført 21-12-2018

Foto på forsiden: Birthe Hansen

Forkortelser brugt i MX-reglementet

FIM = Fédération Internationale de Motocyclisme (verdensforbund).
FIM Europe = Europæiske afdeling af FIM.

CMS = The Motocross Commission, FIM Standards for Motocross circuits
(banereglement)
CTI = The International Technical Commission
CMI = The International Medical Commission

FNM = Fédération National Motocyclismo (national Motorcykel Union)
DNK = Danmarks Motor Union (DMU)
ISL = Motorcycle and Snowmobile Sports Association of Iceland
FIN = Suomen Moottoriliitto ry
SWE = Svenska Motorcykel - och Snöskoterförbundet (Svemo)
NMF = Norges Motorsportforbund

SK MX = DMU Sportskommission Motocross
SU MX = Sportsudvalget for MX micro, mini, maxi, sidevogn
SU Quad = Sportsudvalget for Quad
SU Classic = Sportsudvalget for Classic
SU Event = Sportsudvalget for DM-A og andre events

Om dette reglement

Motocrossreglementet er det i Danmark gældende reglement for alle nationale turneringer og stævner arrangeret under DMU. Reglementet opdateres og udsendes fast i starten af året. De reglementsændringer, der kommer i løbet af året, vil blive publiceret som link på www.dmusport.dk under Motocross-reglementet.

For alle aktiviteter omfattet af motocrossreglementet gælder desuden DMU's Almene Reglement, som ligeledes kan findes på [DMU's hjemmeside](#).

1 Definition

1.1 Motocross

Motocross er kørsel på motorcykel i varierende terræn, enten på permanente baner med mange sving, hop og evt. bakker, eller i nogle tilfælde på midlertidigt anlagte baner.

Motocross køres som hastighedsløb med samlet start.

Der køres løb i forskellige klasser - afhængigt af kørernes alder, erfaring og dygtighed. Endvidere køres i særlige micro- og minicrossklasser, opdelt efter alder og motor-/maskinstørrelse.

2 Banen

2.1 Selve banelegemet

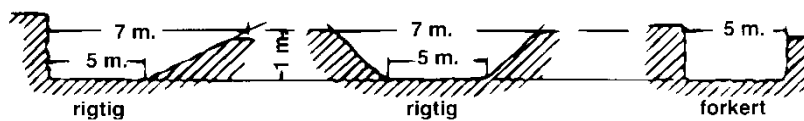
2.1.1 Stor bane

Banen skal være mindst 1.000 m og højst 2.000 m lang. Ved DM-stævner dog mindst 1.400 m.. Ved internationale løb er mindstelængden 1.500 m.

Benyttes banen alene til almindelig træning uden samlet start, kan længden dog i visse tilfælde tillades at være mindre end 1.000 m.

Banen skal overalt være mindst 5 m bred for solo og 6 m for sidevogne og Quad. Hvor banebredden er mindre end 6 m, må sideafgrænsningen ikke have stejlere sider, end at der i en højde af 1 m over banelegemet er en fribredde på mindst 7 m, som vist i nedenstående skitser.

Fri højde over banelegemet skal være mindst 3 m.

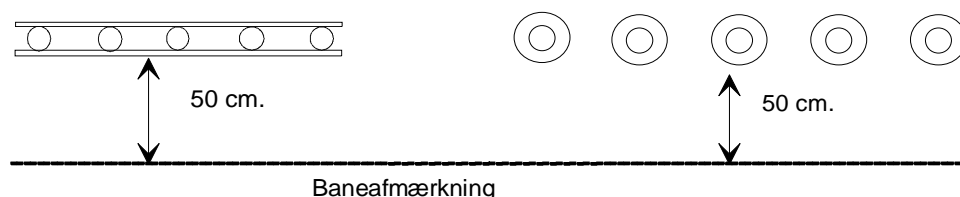


Banens forløb skal være afmærket med flag, pile, bildæk, jordvolde, plaststrimmel eller lignende på en sådan måde, at der ikke kan opstå tvivl om køreretning eller sideværts afgrænsning. Der må hertil ikke anvendes dæk af sværere type end beregnet for almindelige personbiler.

Benyttes pæle eller pinde må disse max. være 32x32 mm eller have en max. diameter på 35 mm. Plastpæle må anvendes, hvis de er af splintfrit materiale. Pælene skal nemt kunne vælte ved påkørsel, dvs. må kun være 10-15 cm nedgravet - og må aldrig pege mod kørselsretningen. Alle typer må max. være 55 cm høje.



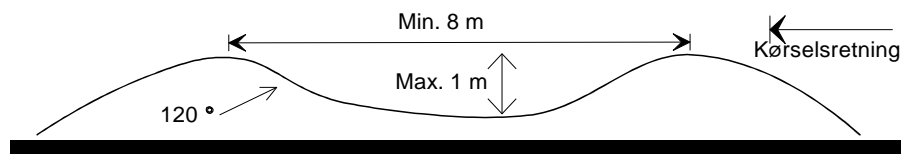
Inderbaneafmærkninger i eller ved sving må maximalt være 55 cm høje. Afstanden mellem banespor skal være mindst 3 m. Denne afstand kan bruges til etablering af sikkerhedszone bestående af en ca. 1 m dyb grøft med skrå sider på ca. 45 grader. Kan dette ikke overholdes, skal der etableres et hegn på 1 m i højden med langsgående brædder eller lægter på begge sider. Der skal min. være 50 cm fra sikkerhedsafspærring til baneafmærkning.



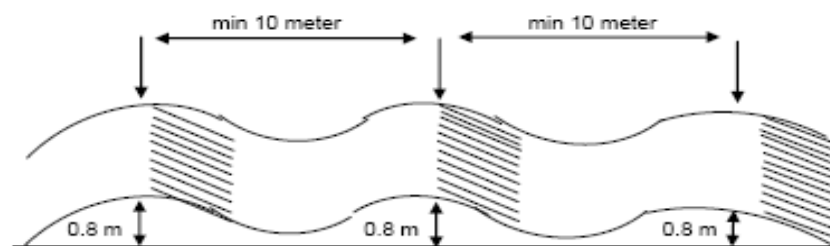
Oplagte sving må ikke forekomme på steder, hvor der er risiko for, at de kan virke som "springrampe" til en anden banestrækning med evt. sammenstød til følge.

Grøfter der ligger langs med banespor må max. være 50 cm dybe og skal have 120° skrå sider. Dybe grøfter eller vandhuller, der ligger nær banespor, skal sikres med dækvold, jordvold eller rækværk. Der skal være min. 50 cm fra banespor til sikkerhedsafspærring.

Såfremt der er dobbelthop, skal afstanden mellem toppene være min. 8 m, højden min 1,5 m - max. 3 m målt fra bunden ved op- og nedkørsel. Mellem hoppene må der max. være 1 m fra bund til top. Endvidere må opkørslen på sidste hop ikke være stejl (ca. 120°).



Sektioner med waves er tilladt, når de er opbygget efter nedenstående:



Banen skal være indrettet således, at der ikke opnås større gennemsnitshastighed end 65 km/t. (Udregnes efter flg. formel: $3,6 \times \text{banelængde i m} : \text{omgangstid i sek.}$). Banen må ikke krydse vandhuller med dybde større end 15 cm, eller som er stærkt stenfyldte.

Der skal være truffet fornødne foranstaltninger til begrænsning af eventuel støvplage.

Der skal under stævner være placeret ildslukningsmateriel (mindst ét stk. pulverslukker á minimum 6 kg.), samt frigørelsesværktøj (koblen, nedstryger og boltsaks) i første sving efter starten.

Bearbejdning af banen med maskiner eller andet materiel skal være afsluttet inden påbegyndelsen af træningen, således at banens karakter ikke ved en sådan senere bearbejdning ændres inden løbets start eller mellem heatene (startsvinget undtaget).

2.1.2 Afkortet stor bane (Mini/Maxi)

Banens længde må ikke overstige 800 meter og skal minimum være 400 meter.

For banens forløb og øvrigt udstyr, henvises til afsnit 2.1.

Hvor banen benyttes til løbsafvikling for microklasserne, skal op- og nedkørsler på hop tilpasses, således at de ikke fremstår "spidse og kantede". Strækninger uden chikaner, hop eller lignende må ikke overstige 50 meter. Startstrækningen skal ligeledes afpasses og forberedes med chikane el.lign., så startstrækningen ikke overstiger 50 meter. For yderligere information, henvises til afsnit 2.1.3.

Hvor banen benyttes til Pitbike, Quad henvises der ifm. start, til afsnit 3.3. For øvrige forhold henvises til afsnit "særlige forhold" i pitbike, samt for Quad afsnit 17.3.3 "baneforhold".

Der hvor banen afkortes, skal det fremgå tydeligt ved afmærkning, pile, plaststrimmel, flag, jordvold eller lignende, således at kørerne ikke er i tvivl om banens videre forløb.

Det skal fremgå af banegodkendelsen, hvor mange kørere der må være på banen samtidig ifm. heatafvikling. Antallet af startbomme tilpasses antallet af det i banegodkendelsen anførte max antal kørere på banen, og overskydende startbomme afspærres fra enten en side eller begge sider og ind mod starterhus/udløser.

Køres på afkortet stor bane, skal dette kunne læses i forkortede tillægsregler.

Alle afkortede baner skal godkendes, se i øvrigt § 2.9 Godkendelse (Banesyn).

2.1.3 Microbaner

Banen skal være anlagt med en tydelig afmærkning hele vejen rundt. Evt. med splintfri plastpæle i en højde på max 55 cm accerbis.

Hvor der er risiko for at køre uden for banen og komme over i et andet spor, opsættes en dækvold/hegn. Dækvold/hegn er kun tilladt min. 0,5 meter fra banens spor.

Banelængde min. 350 m, max 800 m. Banebredde min. 4 m.

Hop må ikke være med for stejle op- og nedkørsler.

Langsider max. 50 m. skal afsluttes med min. 45 graders sving, langsiderne må ikke afsluttes med hop. Områder med waves er tilladt. Plateauhopp er tilladt, når de afsluttes med bløde nedkørsler.

Dobbelthop er tilladt, såfremt de overholder følgende min. afstand mellem toppene 4 m max. højde mellem top og bund 1,0 m.

2.2 Startfeltet

Startfeltets bredde skal være mindst 2 m + 1 m pr. startende solocykel i første startrække eller 2 m + 2 m pr. startende quad/sidevognscykel (f.eks. svarer 20 m's bredde af startfeltet til 18 startende solocykler eller 9 startende Quad/sidevognscykler i første række).

Til internationale stævner samt alle DM-stævner for solo skal der være plads til 40 solocykler eller 30 Quad/sidevogne.

For markering af startfeltets bageste begrænsning skal der forefindes en mindst 10 cm høj kant, i en afstand af 3 m fra det nærmeste punkt af den udløste startanordning.

Længden af startfeltet minimum 80 m og må ikke overstige 125 m.

Indsnævringsgraden af startfeltet skal være sikkerhedsmæssigt forsvarlig.

Indsnævringsgraden må højst være 1:3, dvs. højst 1 m indsnævring for hver 3 m i kørselsretningen.

Startbommen skal være tværgående og falde ind mod kørerne, når den udløses. Skal være udført i en så kraftig konstruktion, at den kan holde til påkørsel ved tyvstart. Skal udløses manuelt eller ved fjernbetjening.

Udløsermekanismen skal være skjult for kørerne.

Minimumshøjden på startbommen skal være 50 cm. Hvis den er fastgjort i et betonfundament, skal dette være så smalt som muligt.

Skal være konstrueret på en måde, så forhjulet på cyklerne ikke kan komme i klemme og sidde fast ved evt. tyvstart. Skal være forsynet med en blokering, som forhindrer den i at rejse sig mere end til 80 grader i forhold til banelegemet vandrette plan.

Mekanisk startanordning skal være på baner, hvor der afvikles betydende stævner.

Ved afvikling af stævner, som er udskrevet af sportskommission, skal den være mekanisk, med individuelle startbomme for hver kører, som skal falde ind mod kørerens.

2.2.1 Startfeltet og startprocedure, micro

Startstrækning min. 20 m - max. 50 m efterfulgt af blødt sving med god bredde.

Startfeltets bredde skal min. være 2 m + 1 m pr. startende solocykel.

Startbom (enkeltbomme) skal anvendes til løb og skal falde ind mod kørerne.

Der skal være plads til 12 startende (= min. 14 m).

Såfremt der kan startes i to rækker, skal dette fremgå af banegodkendelsen (OBS: en microbane kan til løb være godkendt til flere kører end det antal startbomme, der er til rådighed).

Startbommens højde skal max. være 0,3 m og endvidere have en blokering der hindrer, at bommen kan rejses til mere end 80° ved påkørsel.

Såfremt starten har to rækker startende kører, skal første række være fyldt op, før anden række påbegyndes. Der skal altid benyttes en mekanisk startanordning.

12-stedet på banen markeres med nummererede pæle fra 1 til 12, at her placeres en opsamler. Opsamlingspunkterne modsvarer den placering, kørerens er kvallet ind på. I ventezonen placeres 12 nummererede veste fra 1 til 12, som opsamlerne skal benytte. Under træning og tidskval tages en tilfældig vest, og man placerer sig ved den tilhørende pæl. Det er ikke tilladt for andre end opsamlerne i det pågældende heat at bære officialveste. Hver kører kan medbringe en opsamler til dennes heat under forudsætning af, at denne opfører sig som en uvildig del af officialteamet og bliver ved sin post, med mindre det er i løbets generelle interesse at man flytter sig fra sin post, fx i tilfælde hvor der er behov for assistance på en anden post. Det er tilladt stævnelederen at dispensere i forhold til opsamlingsreglerne med de nummererede pæle, hvis det skønnes, at det vil give en bedre afvikling af det pågældende heat/løb.

Ved for sent fremmøde til ventezonen, kan kørerens gives tilladelse til at starte i anden række, uanset placering i træning/tidskval og her afvente signal fra starteren (når den sidste kører er inde i første sving).

Teknisk kontrol beregner efter bedste evne lukningstidspunktet til tidligst 5 min. efter sidste heats start.

Et reparationsområde, hvor reparation, brilleskift mv. skal ske, placeres på passende sted langs banesporet. Tegngivning til kørerne skal ligeledes ske her. Højrestede personer med unødige og overdrevene støjende adfærd kan bortvises fra baneområdet.

Alle baner skal synes, og godkendes. Banegodkendelse skal udarbejdes på alle baner. Se i øvrigt 2.9 Godkendelse (Banesyn).

2.3 Mål

Mållinjen skal være tydeligt afmærket med to sort/hvid-ternede skilte, der skal placeres over for hinanden vinkelret på banen og være mindst 100 cm høje og 15 cm brede. Skiltene skal være placeret på eller efter mållinjen og 50-60 cm efter slyngen. Sløjfen placeres således, at transponderen er midt over de to ledninger, når forhjulet passerer målstregen. Målflagene skal ligeledes vises på eller efter mållinjen.

Der placeres et ur ved målområdet, gerne rødt digital, der viser heatets tidsforløb til kørerne.

2.4 Ryttergård

Ryttergården skal befinde sig i nærhed af banen og have tilkørsel direkte til startfeltet. Den skal være udstyret med passende sanitære installationer, herunder toiletter i rimelig standard.

Der skal være ro og indkørslen vil være lukket fra kl. 22:00 til 07:00.

Ildslukker (min. 6 kg pulverslukker) skal forefindes i ryttergården, på et under instruktionsmødet bekendtgjort sted.

Motorcykelkørsel, bortset fra kørsel til og fra banen i langsomt tempo, er forbudt. Al kørsel på Pitbikes er forbudt.

Der skal på et synligt sted være opslået orientering om træningsdage, tider, klasseinddeling, træningsgebyr, samt banegodkendelse og miljøstationens placering.

2.5 Ventezone

Ved indkørslen til startfeltet skal der indrettes en ventezone. Denne zone benyttes som opstillingsbås for indkørsel til startfeltet.

Længde skal være mindst 1¼ m pr. deltager som banens startfelt er godkendt til. Bredden skal være mindst 3 m. Den skal i begge ender være til at åbne og lukke.

I længderetningen skal der være en form for indhegning, som umuliggør passage med motorcykel. Indvendig skal der være anbragt en nummerrække begyndende med nr. 1 nærmest banen. Afstanden mellem numrene skal være mindst 1¼ m. Ved indkørslen opsættes en stander, hvis højde er mindst 2 m. På standeren anbringes et tydeligt ur og under dette en tavle, hvis bredde er mindst 30 cm og højde mindst 20 cm, og som skal være funktionel i alt slags vejr.

Der skal være en pulverslukker på min. 6 kg.

Tobaksrygning er forbudt, hvilket skal fremgå ved skiltning.

Uret stilles på rette klokkeslæt før stævnet og er herefter det eneste gældende ved lukning for indkørsel. Teknisk kontrol beregner efter bedste evne lukningstidspunktet til tidligst 10 min. efter sidste heats start, som skrives tydeligt på tavlen og er herefter den tid, som næste heats motorcykler én pr kører, senest skal være bragt ind på den anviste plads.

Udover tiden anføres klassebetegnelsen. På tavlen må kun anføres én tid og én klasse.

Reservekørere skal også befinde sig i ventezone. Når ventezonens indgang lukker, forlader de reservekørere ventezonen, der ikke kan deltage i dette løb. Efter lukning af indkørslen nægtes evt. "efternølere" start i heatet/afdelingen. Starten må tidligst igangsættes 5 min. efter det angivne lukningstidspunkt.

2.6 Reparationsområde

Der skal tydeligt være afmærket et særskilt område i umiddelbar tilknytning til banen, som kan benyttes til gennemførelse af reparationer under løb og til opholdsareal for mekanikere.

Det skal være af passende størrelse, have gode til- og frakørselsmuligheder og være beliggende således, at der er gode oversigtsmuligheder over banen for de personer, der opholder sig i området. Ind- og udkørsel skal være tydeligt skiltet. Området skal placeres således, at mekanikere og hjælpere ikke skal passere banesporet for at komme til dette område.

Der skal være en pulverslugger på min. 6 kg.

Tobaksrygning er forbudt, hvilket skal fremgå ved skiltning.

2.7 Sygerum

Der skal være et sygerum/telt med liggeplads til anvendelse i ulykkestilfælde.

2.8 Sikkerhedsbestemmelser

Tilskuere og andre uvedkommende har ikke adgang til banen eller inderbane.

Under kørsel på banen er al anden færdsel på banelegemet forbudt. De nødvendige officials skal placeres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Kørere, der deltager i stævnet, kan gives adgang til besigtigelse af baneområdet under løbet, forudsat at de er iført kørebeklædning (minus hjelm, handsker og briller). Det er en absolut betingelse, at opholdet er kortvarigt.

2.9 Godkendelse (Banesyn)

Enhver permanent bane skal hvert år ved banesynet godkendes af SK Motocross. Regler for godkendelsesproceduren fastsættes hvert år af DMU. Retningslinjerne for banesyn skal være udarbejdet senest den 1. marts. Der tages højde for miljø- og sikkerhedsmæssige hensyn ud fra DMU's overordnede politik.

Ved banesynet udarbejdes ny banegodkendelse. Endvidere skal sidste års banegodkendelse fremvises for at kontrollere, at evt. fejl og mangler er udbedret.

Banesynet omfatter gennemgang af banelegemet med kontrol af afmærkning, sikkerhedsforanstaltninger og startmekanisme med tilbehør. Udpegelse af plads for ambulance, samarittertelt (rum), ryttergård med til- og frakørselsforhold, reparationsområde samt sanitære forhold, herunder toiletter. Ved publikumsbaner tillige gennemgang af tilskuerpladser og sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse hermed, samt sanitære forhold.

Fremvisning af signalmateriel (flag og skilte) samt nødhjælpsmateriel i krævet omfang (pulverslugkere, koben, nedstryger og boltsaks) og lydmålingsudstyr. Der skal ved banesyn endvidere fremlægges en miljøtegning, hvoraf det fremgår hvor de miljømæssige installationer forefindes, ligesom disse skal besigtiges.

Ændres banen væsentligt i løbet af året efter det ordinære banesyn, skal der foretages et nyt banesyn straks efter ændringen. Ved væsentlige ændringer forstås f.eks. flytning af banespor eller nye hop.

På baner, som kun er godkendt til træning, er der ikke krav om startfelt og rep. område.

Det skal fremgå af banegodkendelsen om en bane, herunder stor bane, afkortet stor bane eller microbane, i forbindelse med banesynet er vurderet og godkendt til flere kørere, end der er startbomme til. Det skal fremgå tydeligt af banegodkendelsen, hvor mange kørere der må være på banen samtidig, både i forbindelse med løb (heat) og almindelig daglig træning. Ved almindelig daglig træning kan antallet dog være bestemt af banens miljøgodkendelse. Det kan

som følge deraf være to forskellige antal. Det skal ligeledes fremgå af banegodkendelsen, såfremt der kan startes i to rækker.

Ikke-permanente baner synes af dommeren på stævnedagen eller tidligere.

For permanente baner gælder følgende:

Langs selve banelegemets ydre afgrænsning skal der ud for tilskuerpladserne etableres foranstaltninger, som skal forhindre motorcyklerne i at komme i kontakt med tilskuerne. De kan bestå af en jordvold eller enkeltstående jordfyldte dækstabler.

Etableres en jordvold, skal dennes højde over banelegemet være mindst 75 cm. Siden der vender mod banen afrettes så lodret som muligt.

Enkeltstående jordfyldte dækstabler, skal placeres med en indbyrdes afstand på max. 75 cm i sving, og max. 2 m på langsider, med en mindste højde som en jordvold.

Der etableres en afspærring på mindst en meter i højden i en solid konstruktion af godt materiale, så tilskuerne er i sikker afstand fra banelegemet.

Som minimum kan den bestå af to reb udspændt på pæle i henholdsvis 0,5 m og 1 m højde over jorden.

Afstanden mellem afspærringen langs banelegemets ydre afgrænsning og tilskuerafspærringen skal være mindst 3 m langs lige banestrækninger og mindst 5 m i sving.

Afspærringen langs banelegemets ydre afgrænsning, samt tilskuerafspærringen, skal være forsynet med en låge eller lignende, som tillader redningskøretøjers adgang til selve banelegemet.

Løbsledelsen har pligt til at standse løbet, såfremt der opstår skade på baneafskærmningen, eller såfremt tilskuerne forcerer tilskuerafspærringen.

2.10 Myndighedskrav (Banen)

Jf. Alment Reglement § 4.4.

3 Løbet

3.1 Opbygning

I hver klasse kan et løb bestå af et eller flere heats. Køres der flere heats, der alle er tællende til samme løbsresultat, skal de være af samme længde. Køres en bestemt løbsserie over flere løbsdage, betegnes løbsdagen som "afdeling".

3.2 Heat-afvikling

Alle heats kan afvikles med max. 40 deltagende solokørere, eller 30 Quad/sidevogne.

3.2.1 Heat-afvikling ved mere end 40 deltagere pr. klasse.

Ved stævner, hvor op til og med 50 deltagere er anmeldt samme klasse ved udløbet af anmeldelsesfristen, køres der 1 tidskvalifikation.

De 40 bedste tider kører heat. Nr. 41 og 42 er første og anden reserve.

Ved stævner, hvor flere end 50 deltagere er anmeldt samme klasse ved udløbet af anmeldelsesfristen, køres der 2 tidskvalifikationer.

Kørerne opdeles i gruppe A og B med laveste fremmødte kører nr. i A og næstlaveste fremmødte i B osv. Hver gruppe kører en tidskvalifikation. Fra hver gruppe kører de 20 bedste tider med i heat.

Ved DM: Fra anden afdeling og frem, efter den aktuelle stilling i mesterskabet.

Er hurtigste tid i gruppe A hedder det: A1 B1 A2 B2 osv. Er nr. 21 fra denne gruppe er første reserve.

Er hurtigste tid i gruppe B hedder det: B1 A1 B2 A2 osv. Er nr. 21 fra denne gruppe er første reserve.

I tilfælde af, at der køres to tidskvalifikationer og en kører idømmes en straf på 10 placeringers tilbagerykning under én af tidskvalifikationerne, foretages tilbagerykningen inden de to resultatlister lægges sammen.

3.3 Start

Starten er med gående motor og med kørerne placeret på linje, med motorcyklens længdeakse vinkelret på startbommens forkant. Alle deltagere skal placere maskinerne i området mellem startbommen og kanten, som markerer startfeltets bageste begrænsning.

Ved opstilling til start skal hver deltager placere sin maskine inden for den til rådighed værende plads (min. 1 m pr. solo og 2 m pr. Quad/sidevognsmaskine). Styrets ender må ikke rage ud over den tilladte plads.

Såfremt starten har to rækker startende kørere (*solo*/sidevogne/quad) skal første række være fyldt op, før anden række påbegyndes. Der skal altid benyttes en mekanisk startanordning.

Er starten uregelmæssig, kan stævnelederen dekretere omstart.

Starteren er ansvarlig for, at startstrækningen foran startbommen og startpladsen bag ved denne er klargjort til hvert heat. Strækningen skal være så ensartet for kørerne som muligt. Stævnelederen skal være til stede på starten under startproceduren og sikre, at denne foregår efter reglementet.

Følgende startprocedure er obligatorisk:

Starteren/startmedhjælperen skal placeres i startfeltet ca. 30 m foran startbommen og viser grønt flag indtil alle kørerne har fundet deres startpladser. Herefter viser han i fulde 15 sek. et skilt med påskriften "15 sek.". Efter udløbet af de 15 sek. viser han et skilt med påskriften "5 sek.". Startmekanismen udløses mellem 5 og 10 sek. efter at "5 sek."-skiltet er synliggjort. Ingen, ud over deltagerne til den netop forestående start, samt officials, har på noget

tidspunkt tilladelse til at befinde sig på startområdet, regnet fra 5 m bag startfeltets bageste begrænsning, frem til første sving.
Bearbejdning af den enkelte kørers startplads må kun foretages af køreren, og uden nogen form for redskab.

Der er forskel på, hvilken form for starthjælp køreren må modtage, alt efter om vedkommende befinder sig i ventezonen eller på startpladsen bag bommen.

Ventezonen:

Får en kører, før, under eller efter startproceduren er iværksat, mekaniske problemer, må disse gerne udbedres. Når starten er gået, og efter udbedring kan køreren passere startbommen eller andet anvist sted i umiddelbar nærhed af bommen og indtræde i heatet.

Startpladsen, bag bommen:

Får en kører under startproceduren mekaniske problemer, må han trække sin maskine tilbage bag startpladsens bagerste afgrænsning og evt. her påbegynde en reparation. Når starten er gået, er det tilladt her at modtage hjælp fra mekaniker. Efter udbedring kan køreren passere startbommen eller andet anvist sted i umiddelbar nærhed af bommen og indtræde i heatet.

En kører, som er årsag til, at en igangsat startprocedure/start afbrydes, skal udelukkes fra det pågældende heat, inden ny startprocedure indledes.

3.3.1 Splitstart

Splitstart udføres ved én af 2 metoder:

1. enten på hver side af starterhus/startudløser, eller
2. i 2 rækker med mulighed for at holde i hele startfeltets bredde.

Hvor antallet af startende i enten den ene, eller begge startgrupper, overstiger det samlede antal startbomme til enten højre eller venstre side af startudløser (starterhus), startes der i 2 rækker. Første startgruppe er placeret ved startbom, anden startgruppe er placeret bag startfeltets bagerste begrænsning (10 cm høj kant).

Ved splitstart på hver side af startudløser, skal begge startgrupper være orienteret om, hvem der starter først, og det skal sikres, at alle henvises til den korrekte side af startudløser.

Det er tilladt at afspærre startbomme, herunder tilpasse antallet af startbomme til antallet af startende, på enten én side eller begge sider af startudløser/starterhus.

Det skal altid tilstræbes at den på papiret hurtigste maskinklasse/gruppe starter først fremfor fx største maskinklasse/gruppe.

3.4 Køreregler

Hvis en kører bevidst eller ubevidst kører uden for banen, må han fortsætte ved sikker indkørsel tættest muligt på det sted, hvorfra han forlod banen, uden at opnå en tids- eller placeringsmæssig fordel. I modsat fald tildeles der 1 min. tidsstraf eller udelukkelse af tidskval eller heatet.

Det er forbudt at køre imod den fastsatte kørselsretning. Overtrædelse vil medføre udelukkelse af heatet og tidskvalifikation.

En kører, som bliver overhalet (med en omgang), skal give plads for den overhalende.

En kører, der har fået maskinskade eller af anden grund er udgået af løbet, skal anbringe såvel sig selv som sin motorcykel på en måde, der virker mindst muligt generende for den videre afvikling af heatet.

Det er forbudt for kørerne under et heat at modtage nogen form for hjælp fra andre end de af arrangøren udsatte hjælpere (officials). Disse kan gribe ind ved flytning af maskinen, hvis det er sikkerhedsmæssigt påkrævet, eller hjælpe med at rejse maskinen, men de må ikke skubbe maskinen i gang eller yde anden form for starthjælp efter uheld. Overtrædelse af dette medfører udelukkelse af heatet. Undtaget fra denne regel er Mini 65cc B og C, hvor kørerne gerne må modtage hjælp til både at rejse og starte maskinen. Hjælperes antal og placering skal ske efter stævnelederens anvisning. Hjælpere skal være iført vest el.lign. synliggørelse.

Ligeledes er det under et heat forbudt at påfylde brændstof eller reparere andre steder end i reparationsområdet, medmindre reparationen kan udføres med værktøj og reservedele, som køreren selv medbringer.

Er banen forsynet med reparationsområde, må deltagerne ikke køre i ryttergården under tidskvalifikation og heat. Har man afsluttet sin tidskval, må der køres ud.

Det er forbudt at skifte motorcykel under et heat. Overtrædelse af disse regler medfører udelukkelse.

En kører kan udelukkes fra et, eller flere heats eller resten af stævnet, hvis vedkommende anses for uegnet, eller hvis vedkommende har gjort sig skyldig i utilstedelig optræden eller i en usportslig handling.

For køreregler i quad, se [17.3.3](#).

3.5 Signaler

På en hvilken som helst del af banen kan der af officials gives kørerne signaler, som umiddelbart skal efterkommes.

Følgende signaler er gældende:

Signal	Betydning
Rødt flag (eller rødt lys)	Stop for alle kørere
Sort flag + tavle med kørers nummer	Stop for denne kører
Gult flag, svinges i 8-taller	Der må ikke overhales. En betydelig fartreduktion skal ses, og kørerens skal være parat til at standse. Hop skal ikke forsøges. Tegngivningen gælder indtil uheldsstedet er passeret. Straffen for overtrædelse ved tidskval/heatet er 10 placeringers tilbagerykning. Ved grov forseelse sker der udelukkelse af tidskval/heatet. Straffen for overtrædelse ved træning er udelukkelse.
Gult flag, stillestående Flaget holdes udstrakt fra kroppen og der holdes fast i nederste kant i flagdugen.	Fare. Kør hensynsfuldt.
Hvidt flag med rødt diagonalt kryds	<u>Læge/samaritter på banesporet, eller brug for samaritter. Fortsæt med skærpet</u> opmærksomhed og stærkt nedsat fart. <u>Hop skal ikke forsøges.</u> Ingen overhaling før <u>samaritzonen</u> er passeret (<u>markeres med grønt flag</u>). Overtrædelse af dette medfører udelukkelse af heatet.
Blåt flag	Giv plads for overhaling
Sort- og hvidt net flag	Løbet slut
Grønt flag	Banen er klar
Gult skilt med sort ciffer	2 eller 1 omg. tilbage
Hvidt skilt m. sorte tal "15 sek."	Ca. 20 – 25 sek. til starten går
Hvidt skilt m. sorte tal "5 sek."	Markerer, at der er mellem 5 og 10 sek. til starten går
Sort- og hvidt net skilt	2 over for hinanden og markerer mållinjen

Signalflag skal være 75 x 60 cm.
 Signalskilte skal være 50 x 20 cm.
 Målskiltet skal være 100 x 15 cm.

Der er anbragt flagofficials forsynet med gult, grønt og hvidt flag med rødt kryds ved uoverskuelige sving og bakker.

Gult svingende flag vises af en flagofficial, når en kører er styrtet, eller der er opstået anden fare i flagzone 1.

Tidskvalifikation

Gult svingende flag benyttes desuden på alle flagposter på første omgang af tidskvalifikation, dvs. indtil den første kører har gennemført en omgang. Overtrædelse af dette medfører 10 placeringers tilbagerykning.

Gult stillestående flag vises af en flagofficial, når der er opstået en fare i flagzone 2. Flagofficialsen må ikke gå ud på banen til en styrtet kører, men skal koncentrere sig om at advisere øvrige køre om faren.

Daglig træning

Ved daglig træning og mellem flagofficialskift kan der ved flagposten hænge et ubemandet gult flag. Betydningen af dette er: Der må ikke overhales. En betydelig fartreduktion skal ses, og køreren skal være parat til at standse. Hop skal ikke forsøges.

Overtrædelse af dette vil medføre udelukkelse fra træningen.

Grønt flag vises efter et heats afslutning, for at tilkendegive at vedkommende flagofficial klarmelder sit baneafsnit til næste heat. Grønt flag benyttes ligeledes til at markere, hvor samaritsonen slutter.

Hvidt flag med rødt kryds vises af en flagofficial, når en kører er styrtet og der skønnes behov for samarit-/førstehjælp. Flagofficials benytter desuden flaget til at beskytte samaritter ved evt. færdsel på banesporet.

Første flagofficials, der skal være placeret mindst 100 m efter starten, skal endvidere være forsynet med et rødt flag, som skal vises på tegn fra stævnelederen i tilfælde af uregelmæssig start. Der kan dømmes omstart inden for de første to omgange af et heat.

Flagofficialsen skal til trænings-/stævnelederen indberette overtrædelser af reglementets bestemmelser, samt enkeltheder ved eventuelle uheld.

Blåt flag må anvendes i tilfælde, hvor der er behov for at gøre opmærksom på, at der skal gives plads for overhaling. Det blå flag kan kun anvendes af stævnelederen eller en af denne udpeget person, som er instrueret i brugen. Signalering til køre må kun foretages fra reparationsområdet, eller fra andet af arrangøren anvist område.

3.6 Resultatberegning

Den deltager i et heat, som har kørt den fastsatte tid, og som først passerer målet, er vinder.

De øvrige deltagere flages derefter af, efterhånden som de passerer målet.

En kører har passeret mållinjen, når transponderen giver signal.

Køreren (og evt. passager) skal være i kontakt med motorcyklen ved passagen.

For at en kører har fuldført et heat, kræves det, at køreren har kørt mindst 50 % af det totale antal omgange for vinderen, samt at have passeret målet inden tidsfristens udløb. Tidsfristen defineres som tiden fra vinderen kører i mål til heatet erklæres for afsluttet, og denne er henholdsvis 5 minutter på maxibaner og 3 minutter på afkortet stor bane og på microbane. For begynder/laveffekt-klassen og Quad begynder ingen % regel.

Får den førende og øvrige køre ved en fejl ikke vist omgangsskiltet, når den ordinære køretid er gennemført, skal målflaget alligevel gives, når der til den ordinære køretid er tillagt 1 omgang. Alle resultater skal beregnes ud fra den fastlagte køretid.

Kørernes placering i et heat findes ved at mindst to computere med tidtagersystemet registrerer hver enkelt kørers nummer omgang for omgang, til heatet er slut. Computerne skal have hver sin strømforsyning.

Ved alle løb foregår registreringen ved signal fra transponder, der er monteret på deltagerens maskine. I tilfælde af, at den elektroniske registrering ved løb svigter, kan tidtageren foretage en manuel registrering af køreren, som indgår i beregningen af det samlede resultat.

Når placeringsrækkefølgen er vist på computerne tildeles MX-Solo point efter skalaen: 50 44 40 37 36 35 osv. 3 2 1 points til 40 deltagere.

For Quad, Sidevogn, Classic, Pitbike samt Microcross tildeles point efter skalaen: 25 22 20 18 16 15 osv. 3 2 1 point til 20 deltagere. Dette gælder for alle heats. Den kører, der har opnået flest point, når et stævnes heattal er lagt sammen, er samlet vinder. Såfremt to eller flere kørere har opnået samme antal point, er placeringen i sidste heat afgørende.

I turneringer opgøres den enkelte kørers endelige resultat, ved at sammenlægges hans pointtal for alle resultater. Højeste pointsum giver vinderen. I tilfælde af pointlighed er antallet af 1. pladser, dernæst 2. pladser, osv., udslagsgivende. I tilfælde af fortsat pointlighed er sidst kørte afdeling, hvor mindst én af de pågældende kørere har deltaget, udslagsgivende.

3.6.1 Standsning af heat

Stævneleder kan af sikkerhedsmæssige, eller andre uforudsete årsager standse et heat.

Standses et heat inden 51 % af den fastlagte køretid er gennemført, skal heatet startes på ny. Kørerne ledes til ryttergården og ny starttid fastsættes hurtigst muligt. Ventezone lukkes 10 min før denne tid. Det er tilladt at skifte motorcykel inden ventezonen lukkes.

I tilfælde hvor starten er uregelmæssig (rødt flag inden for de første to omgange) skal kørerne dog straks ledes til ryttergården/ventezonen/andet samlingssted defineret under instruktionen, og ny startprocedure indledes, så snart alle er til stede.

Standses et heat efter 51 % af den fastlagte køretid er gennemført, betragtes dette som afsluttet, og resultat beregnes efter de førte omgange på computerne, hvor omgangen før den, hvor det røde flag blev vist, betragtes som den sidste i resultatberegningen.

Køretiden defineres som heatlængden ekskl. ekstra omgang(e).

Med undtagelse af omstart, kan et heat kun genstartes én gang. Hvis det er nødvendigt at standse et heat for anden gang, og det sker før 51 % af køretiden er gennemført, udgår heatet af resultatberegningen.

3.6.2 Aflysning af stævne

Dommeren kan af sikkerhedsmæssige eller andre uforudsete årsager udskyde, afbryde eller indstille et løb.

Aflyses et stævne i en løbsserie, afgør SK motocross / SU sportsudvalgene, hvorvidt stævnet skal afvikles på ny eller udgå af serien.

Hvis aflysningen foretages af dommeren på dagen, udskrives der ikke nyt stævne.

3.7 Teknisk kontrol + forevisning af DMU-kørerlicens

Alle deltagende kørere skal, ved ethvert stævne, forevise deres DMU-kørerlicens for stævneledelsen, inden mødetidens udløb. Mødetiden fremgår af oplysningerne om det enkelte løb i DMU's online løbskalender.

Der foretages stikprøvevis kontrol af alle kørernes personlige sikkerhedsudstyr ved alle stævner.

Kontrollen af maskiner foretages stikprøvevis blandt de tilstedeværende maskiner, enten i ventezonen eller i ryttergården.

Ingen kører kan påstå at have afsluttet et løb, førend hans motorcykel har været stillet til rådighed for og om nødvendigt gennemgået efterkontrol.

Opstår der tvivl om en maskines rette cylindervolumen, tages den/de pågældende motorcykler i officials varetægt, som holder motorcyklen under opsyn indtil kontrollen er foretaget.

En protest eller begrundet mistanke kan være årsag til kontrol, men det kan også på forhånd være vedtaget, at der efter stævnet foretages kontrol af udvalgte motorcyklers cylindervolumen.

Køreren skal stille en person til rådighed for åbning af motor.

Selve kontrollen foretages af den ansvarlige for teknisk kontrol eller af en dertil kvalificeret person, som udpeges af den ansvarlige for teknisk kontrol.

Dommeren godkender kontrolsted og skal altid overvære kontrollen.

Køreren samt en person fra dennes team har ret til at overvære kontrollen.

Nægtes motorcyklen overdraget til officials varetægt, betragtes cylindervolumen som overskredet.

Overholder cylindervolumen ikke kravene til den pågældende klasse, sanktioneres køreren med diskvalifikation fra alle stævnets heats, suspenderes i 3 måneder, ligeledes vil alle indkørte point i løb godkendt af DMU blive nulstillet. Opstår en kendelig lydforøgelse fra en maskines udstødning, skal den udtages og udelukkes. Udtagelse kan dog undgås, hvis der køres i reparationsområdet senest anden gang køreren når hertil.

3.8 Lydmåling

Enhver motorcykel skal jævnligt lydmåles for at sikre, at den overholder reglementets krav vedrørende lydavgivelse.

Lydmålingsmetode jf. Alment Reglement § 6.1.

3.9 Lydtryk, sanktioner og ansvarsfordeling

Af hensyn til miljøkrav vedrørende lydavgivelse, skal enhver motorcykel, som anvendes på en godkendt bane, overholde de i Alment Reglement angivne lydgrænser inkl. toleranceværdier.

3.9.1 Målinger

Der kan gennemføres lydmålinger ved:

- a. Træninger
- b. Løbsarrangementer

3.9.2 Procedure for lydtryksmåling

Man måler alle/udvalgte klasser inden heat og mærker udstødning.

Løbsledelsen:

Kan udtage maskiner til måling under træning og kval, samt i hvert heat, hvis de finder det nødvendigt.

3.9.3 Sanktioner

Ved overskridelse 1. gang efter heat tillægges der 1 minut til køretiden i heatresultatet.

Ved overskridelse 2. gang udelukkes man fra heatet.

Kørere, der bliver "taget" i lydtryksmålingen, kan få deres motorcykel kontrolleret inden næste heat.

Det er stævnelederen der meddeler køreren, at han får en tidsstraf eller bliver udelukket.

Lydtryksmåleren skal rapportere til dommeren, om der har været nogle sanktioner på dagen.

3.10 Træning eller tidskvalifikation

Træningstider og tidskvalifikation i forbindelse med løbsdage skal fremgå af løbets tillægsregler.

3.11 Almindelig træning

Udenfor konkurrence og uden præmiering kan der arrangeres træninger uden ansøgning.

For at udnytte den enkelte klubs miljøtilladelse og tildelte træningstid - må DMU klubberne og træningslederne, tilrettelægge fællestræning for solo, quad og sidevogn.

Det er den enkelte DMU-klub og træningsleder, der tilrettelægger den enkelte træning og med behørigt hensyn til sikkerheden for alle kørere, beslutter hvilke klasser, der kører på banen samtidig.

Træningslederen kontrollerer, at alle deltagere er i besiddelse af gyldig DMU-kørerlicens samt maskiner og påklædning. Træningslederen sikrer desuden, at kørslen foregår forsvarligt, og at træningen er behørigt anmeldt.

Al træning er uden betalende publikum og må kun arrangeres på baner, der er godkendt af DMU.

Det står arrangøren frit for, om han vil kræve et træningsgebyr.

Når banesyn er udført, bliver der sendt arrangøren en banegodkendelse, der skal opslås i ryttergården eller i klubhus. Deltagerne skal selv sikre sig, at dette kort over banen / banegodkendelse er til stede, idet træningen i modsat fald er ulovlig og ikke dækket af forsikringen.

Kommer en kører til skade ved træning, udfylder træningslederen en blanket til registrering af uheld i et eksemplar, som tilsendes DMU's kontor.

[SK Motocross, banesynsfolk og dommere kan aflægge klubberne kontrolbesøg for at tjekke, at træning foregår i overensstemmelse med reglementet og banegodkendelsen. Forholdene dokumenteres i en smileyrapport, som hænges op i klubhuset, så alle medlemmer og kørere kan se den.](#)

3.12 Hjælp

Under publikumstævner skal der ved banen være læge, uddannede samaritter i tilstrækkeligt antal med forbindingskasser og bårer samt ambulance til stede såvel under træning som under selve løbet. Ambulancen bestilles hos et anerkendt retningselskab.

Ambulancen skal placeres hensigtsmæssigt og skal have fri frakørsel fra banearealet til offentlig vej.

Under andre åbne stævner skal der være uddannede samaritter i tilstrækkeligt antal med forbindingskasser og bårer samt ambulance til stede. Kravet om ambulance bortfalder dog, når der på banen forefindes telefon således, at der kan ske øjeblikkelig og direkte tilkaldelse af ambulancehjælp.

Under klubmesterskaber og almindelig træning, skal der være én førstehjælpsuddannet person med forbindingskasser til stede. Det anbefales desuden, at der er en bære til stede. Desuden skal der være telefon til rådighed for om nødvendigt hurtigt at kunne tilkalde hjælp til transport af tilskadekomne.

Ved alle stævner skal der til hver samarithold stilles en flagofficial med røde kors-flag til rådighed for signalgivning i forbindelse med uheld, hvor indgriben er nødvendig for at beskytte samaritter og uheldsramte.

Ved træninger, der afholdes uden for Danmark, kræves som minimum respektive FMNs regler herfor overholdt.

3.12.1 Definition af samarit

En person der min. har gennemgået et 60 timers kursus f.eks. afholdt af Dansk Røde Kors eller lign. organisation.

3.12.2 Blanket til registrering af uheld

Kommer en kører til skade ved et stævne, er det dommerens ansvar at en blanket til registrering af uheld udfyldes korrekt i et eksemplar, og vedhæftes den elektroniske dommerrapport til DMU.

3.13 Tilskadekomne kørere

Skadede kørere som bærer hårde bandager (gips og lign.), må ikke deltage i træning eller konkurrence.

Ovennævnte bestemmelse er gældende, selvom en kører kan forevise en læges tilladelse til deltagelse i det pågældende arrangement.

3.14 Stævneresultat

Ethvert stævne bortset fra DM for klubhold, skal for hver maskinklasse resultatberegnes og præmieres individuelt såfremt de enkelte klassers deltagerantal berettiger til dette i henhold til dette reglement.

Ved denne resultatberegning anvendes pointsystemet [jf. § 3.6 Resultatberegning.](#)

3.15 Præmiering

Præmiering finder sted i omfang og efter retningslinjer, som følger:

I henhold til de opnåede resultater kan uddeles:

- a) Plaketter
- b) Præmiegenstande
- c) Pengepræmier

En kører, som vinder en præmiegenstand eller en pengepræmie, kan også tildeles plakette.

DMU er berettiget til forud for en konkurrence at forvise sig om, at de udsatte præmier er til stede eller garanterede. For så vidt en præmie måtte være udsat eller vundet under urigtige forudsætninger, kan DMU inddrage den.

Inddrager DMU en præmie, der er uddelt, skal indehaveren uopholdeligt aflevere samme. Opfyldes dette ikke, kan indehaveren suspenderes, indtil aflevering har fundet sted.

DMU er berettiget til atter at udsætte en sådan præmie og fastsætte regler for samme.

Samtlige deltagere i et stævne konkurrerer om de ved stævnet udsatte præmier. Ved en løbsserie, hvor pointscoringen for seriens stævner sammenregnes til et endeligt resultat, kan præmieringen for det samlede resultat forbeholdes kørere fra de til den pågældende løbsserie tilsluttede klubber.

Løbsserier og tilhørende præmiering skal godkendes af SK motocross /sportsudvalget.

3.15.1 Plaketter

Plaketter kan højst uddeles til det præmierede antal deltagere i hver klasse.

Plaketter må foruden klubbens navn, initialer eller emblem, DMU's emblem, løbets navn og dato ikke indeholde anden påskrift end den, vedkommende kørers placering giver ret til.

Plaketter må aldrig overdrages. Konstateres en sådan overdragelse, vil såvel ejeren som den person, plaketten overdrages til, af DMU blive suspenderet i et år. Plaketten vil blive konfiskeret og tilfalder den klub, der har udstedt den. Den samme regel gælder for den, der forfalsker inskriptionen på en plakette.

Tabes eller beskadiges en plakette, kan ejeren gennem DMU anmode om udstedelse af en ny plakette og skal i så fald afgive en erklæring på tro og love om, at plaketten er tabt, eller, hvis plaketten er beskadiget, lade denne medfølge anmodningen. Udstedelsen af den nye plakette sker for ejerens regning.

3.15.2 Præmiegenstande

I konkurrencer, hvori der kun udsættes præmiegenstande, skal der, uanset antal startende deltagere, mindst uddeles præmier til nr. 1, 2 og 3.

For vandrepræmier gælder følgende regler:

Alle vandrepræmier, om hvilke der konkurreres i åbne konkurrencer, skal registreres af DMU.

Registreret vandrepræmie får DMU's navnebeskyttelse, som også omfatter konkurrencen, hvis denne har samme navn som præmien. Denne beskyttelse indebærer, at ingen anden arrangør må anvende samme eller lignende navn til vandrepræmie eller anden præmie.

3.15.3 Pengepræmier

I konkurrencer, hvor der udelukkende udsættes pengepræmier, skal der uddeles præmier til mindst lige så mange kørere, som fastsat under præmiegenstande.

3.16 Sammenlægning af klasser

Ved ethvert stævne skal de enkelte heats afvikles med et rimeligt højt deltagerantal. Dette betyder, at to eller flere klasser sammenlægges og afvikles i ét fælles heat, og evt. forskellig køretid for de sammenlagte klasser ensrettes. Sker dette, skal det oplyses ved instruktionen.

I sådanne tilfælde beregnes og præmieres klasser hver for sig, såfremt de enkelte klassers deltagerantal berettiger dette i henhold til dette reglement.

Ved lave deltagerantal, er det tilladt såvel solo, sidevogne som Quad – sammen eller hver for sig - at benytte splitstart klassevis (se 3.3.1 Splitstart).

3.17 Officials

Til organisation og ledelse af motocrossstævner benyttes officials med licenser i kategorierne DS, TT, TK og G. (jf. Alment Reglement § 3.1).

3.18 Officiallicens

Et officiallicens er en skriftlig tilladelse givet af DMU til at virke som official ved et eller flere nærmere angivne stævner eller ved alle stævner inden for gyldighedsperioden.

3.19 Erhvervelse af officiallicens

Betingelser for erhvervelse af officiallicens fastsættes af DMU.

3.20 Fornyelse af officiallicens

Alle officiallicenser jf. Alment Reglement bilag 2.

3.21 Nødvendige officials

Til ledelse af stævner kræves officials med licens i mindst følgende omfang:

- a. Dommer (D)
- b. Stævneleder (S)
- c. Tidtager (TT)
- d. Chef for teknisk kontrol (TK)
- e. Miljøofficial (TM)
- f. Banechef, chef for flagofficials, ryttergårdschef, starter. (GA)
- g. Baneofficials, assisterende officials GB/GC (min. 18 år) eller gyldigt DMU-kørerlicens (min. 14 år)
- h. Særlige bestemmelser vedr. krav til officials i hastighedstrial. Se respektive specialafsnit
- i. Almindelig træning og lukkede stævner: Træningsleder med mindst officiallicens TL for den pågældende løbskategori.

Jf. Alment Reglement bilag 2.

3.22 Gyldighedsområde for officiallicenser G

3.22.1 G Grundlicens Funktionsområde B/C

Alle officials på og ved banen skal mindst være i besiddelse af GB/GC-licens og være fyldt 18 år. Alternativt være indehavere af gyldig DMU-kørerlicens og være fyldt 14 år.

3.22.2 G Grundlicens Funktionsområde A

Ryttergårdschef, Banechef, Chef for flagofficials og Starter.

Giver adgang til jobs som ryttergårdchef, banechef, starter og chef for de på banen beskæftigede officials ved alle DMU-stævner, hvor der ikke kræves international officiallicens. (min. 18 år)

3.22.3 T Officiallicenser.

Teknisk chef (TK), Tidtager (TT) og Miljøofficial (TM) samt Træningsleder (TL)
Giver adgang til job som træningsleder, som chef for teknisk kontrol og som tidtagerchef og som miljøofficial ved alle DMU-stævner, hvor der ikke kræves international officiallicens.

3.22.4 D og S Dommer og Stævneleder

Giver adgang til job som stævneleder, og som dommer ved alle DMU-stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

3.23 Dommerens opgaver

Dommeren ved et stævne er ikke ansvarlig for dettes organisation, men er øverste myndighed og har pligt til at fremme overholdelsen af sportsreglementet og løbstilladelsen.

- a) Har til opgave at udøve den højeste kontrol med stævnets gennemførelse.
- b) Skal have forevist banegodkendelsen og skal ved selvsyn overbevise sig om, at banen er i forsvarlig stand.
- c) Skal afgøre enhver protest, som måtte blive indgivet under stævnet. Skal høre de impliceredes forklaring.
- d) Kan idømme deltagere og officials bøder på indtil kr. 500,- såfremt reglementet eller de instruktioner, som gives af stævnelederen eller dommeren, ikke efterkommes.
- e) Kan udelukke en kører fra et eller flere heats eller fra resten af stævnet.

Kan ligeledes udelukke en official, som anses uegnet, eller som har gjort sig skyldig i utilstedelig optræden eller i en usportslig handling. Desuden beordre fjernelse fra stævnepladsen af kørere eller andre personer, som modsætter sig at følge officials instrukser.

- f) Kan idømme de straffe, der fremgår af Alment Reglement § 9.2 til og med 9.6.
- g) Kan, hvis dette er uomgængeligt nødvendigt eller påkrævet af sikkerhedshensyn, udskyde, afbryde eller indstille et løb.
- h) Kan beordre en motors slagvolumen målt op, eller andre tekniske undersøgelser foretaget, der måtte være nødvendige for at afgøre, om der er overensstemmelse med reglement og anmeldelse, og kan tilbageholde en motorcykel ved stævnets slutning.
- i) Skal **inden 3 dage** efter et stævnes afslutning udfylde en elektronisk dommerrapport til DMU, vedhæftet evt. afgivne protester og blanketter til registrering af uheld, og som skal indeholde oplysninger, som kan belyse forholdene ved evt. afgivne protester, afgivne advarsler og foretagne udelukkelse samt årsager til forsinkelse og ændringer i programmet og andre bemærkelsesværdige forhold.

3.24 Stævnelederens opgaver

Stævnelederen er over for dommeren og arrangøren ansvarlig for den rette planlægning, gennemførelse og ledelse af konkurrencen.

Stævnelederens opgaver er bl.a.:

- a) at forvisse sig om, at banen er i orden, at alle officials og funktionærer er på deres pladser, samt at samaritter og - ved publikumsstævner - læge og ambulance er til stede.
- b) at forvisse sig om, at samtlige officials er således instrueret, at de kan udføre deres pligter på rette vis.
- c) at være til stede "i startområdet" under startproceduren og sikre, at den foregår efter reglementet, og ved uregelmæssig start at vise rødt flag til første flagofficials, tilkendegive at omstart skal finde sted.
- d) at modtage og til dommeren viderebringe protester, der indgives under stævnet.
- e) at følge og viderebringe de instruktioner, dommeren giver.
- f) kan af sikkerhedsmæssige, eller andre uforudsete årsager standse et heat.
- g) kan udelukke en kører fra et eller flere heats eller for resten af stævnet.
- h) kan udelukke en official, som anses for uegnet, eller som har gjort sig skyldig i utilstedelig optræden eller i en usportslig handling.
- i) kan ligeledes idømme de straffe som er anført i Alment Reglement § 9 – dog kun fra 9.2 til og med 9.6.

Før stævnets begyndelse skal stævnelederen for dommeren forevise:

Løbstilladelser fra DMU og det stedlige politi, starttilladelser for udenlandske kørere, godkendt af DMU, samt banegodkendelse.

Ved stævnets afslutning skal stævnelederen til dommeren aflevere andet skriftligt materiale, der måtte være af betydning for dommerens rapportering om stævnet, f.eks. eventuelle blanketter til registrering af uheld.

3.25 Chefen for den tekniske controls opgaver

Det påhviler chefen for den tekniske kontrol forud for tidskvalifikation, træning (for visse klasser) og heat at sikre, at motorcyklerne samt kørernes påklædning og udstyr er i overensstemmelse med reglementets krav - herunder at alle

deltagere bærer korrekt fastspændt hjelm ved udkørsel på banen. I forbindelse med styrt og uheld, er det chefen for den tekniske kontrols opgave at sikre sig, at køretøjer og udstyr fortsat er i forsvarlig stand.

3.26 Ryttergårdschefens opgaver

Skal forestå klargøring af ryttergården således, at alle faciliteter er fuldt anvendelige om morgenen på stævnedagen, og har ledelsen af de i ryttergården beskæftigede officials. Under og efter stævnet, skal have fuldt overblik over forholdene i ryttergården.

3.27 Tidtagerchefens opgaver

Skal have deltaget i et af DMUs afholdte kurser i elektronisk resultatberegning. Forestår ledelsen af omgangstælling, tidtagning og resultatberegning. Skal have overblik over, om resultatberegningen udføres korrekt og evt. gribe ind. Skal sikre sig, at resultatlister med alle placeringer, underskrift og klokkeslæt offentliggøres ved opslag på resultattavle.

Skal have følgende indhold:

Efter tidskval: Kører nr., navn, licens nr., klub navn, mc mærke, bedste tid.

Efter heat: Kører nr., navn, licens nr., klub navn, mc mærke, point.

Samlet på dagen: Kører nr., navn, licens nr., klub navn, mc mærke, heat point + point i alt.

Har der været sammenlægning af klasser, skal de være opdelt på dagens resultatlister.

Skal senest 24 timer efter stævnet fremsende et komplet sæt resultatlister til DMU på dmu@dmusport.dk.

Skal i en periode af mindst 1 år efter stævnet sørge for opbevaring af de originale papirer anvendt ved resultatberegningen, så de kan indsendes til DMU til efterkontrol.

3.28 Starterens opgaver

Står for afviklingen af starten, hvilket sker ved udløsning af startanordningen (udløsning foretages af hjælper).

Forinden have sikret sig om, at løbsstrækningen er fri og at kørerne har indtaget deres korrekte startpladser.

Kan ligeledes kontrollere deltagernes passage af målstregen og sørge for korrekt afflagning.

3.29 Banechefens opgaver

Forestår klargøringen af banen således, at banen er fuldt anvendelig på og under stævnedagen.

Før og under et stævne ansvarlig for, at banemarkering, og tilskuerhegn er intakte, samt at banen vandes efter behov.

3.30 Chefen for baneofficials opgaver

Skal afholde instruktion af samtlige flagofficials inden tidskvalifikationens/træningens begyndelse.

Forestår ledelsen af de på banen beskæftigede officials, med undtagelse af officials ved start og mål.

Skal til stadighed have overblik over, at alle banens officials er på plads og at intet publikum befinder sig på baneområdet.

3.31 Miljøofficials opgaver

Ved alle DMU-løb skal der være en miljøofficial til stede med ansvar for miljøspørgsmål. Miljøofficials opgaver omfatter bl.a.:

At sikre dokumentation af alle miljøforhold ved alle arrangementer på baneanlægget.

Miljøofficials skal have gennemført et DMU miljøofficialkursus.

4 Motorcyklen

4.1 Generelt

På alle motorcykler skal der være monteret en transponder. Den skal være monteret og funktionsdygtig ved træning, tidtagning og heat. Det er kørerens ansvar, at den er fastgjort så den ikke tabes, ligeledes påhviler det køreren, at transponderen er fuldt opladet ved fremmøde.

4.1.1 Definition

Begrebet motorcykel dækker alle køretøjer, der har færre end 4 hjul, samt 4-hjulede køretøjer, som, ud over hjulenes antal, er opbygget som øvrige motorcykler, er drevet af en motor og er beregnet for transport af en eller flere personer, hvoraf en er fører af køretøjet. Hjulene skal, bortset fra kortvarige øjeblikke, være i kontakt med jorden.

4.1.2 Konstruktionsfrihed

Forudsat, at motorcyklen opfylder kravene opstillet i dette reglement, eksisterer der ingen restriktioner hvad angår valg af fabrikat eller øvrig konstruktionsudformning.

4.1.3 Kategorier, grupper og klasser

Motorcyklerne opdeles i disse kategorier:

- Kategori I: Motorcykler, der fremdrives ved hjælp af et eller flere hjuls kontakt med jorden.
- Kategori II: Særlige køretøjer, der ikke omfattes af betingelserne for kategori I.

Kategori I opdeles endvidere i:

- Gruppe A 1: Tohjulede køretøjer, der ved ligeud kørsel kun afsætter et spor. Solo-motorcykler.
- Gruppe A 2: Motorcykler af særlig type. Scootere.
- Gruppe B 1: Trehjulede køretøjer, der ved ligeud kørsel kun afsætter to spor, bestående af en motorcykel, der afsætter det ene spor og en aftagelig sidevogn, der afsætter det andet.
- Gruppe B 2: Motorcykler trehjulede køretøjer med fastmonteret sidevogn. Køretøjet afsætter to spor.

Grupperne opdeles hver for sig videre i klasser efter motorens cylindervolumen.

Kategori II:

- Gruppe D: 4-hjulede køretøjer, med sadel og styr. Quad Racers som øvrige motorcykler.

4.1.4 Cylindervolumen

Motorens cylindervolumen beregnes efter følgende formel:

$$V = N \cdot 3,1416 \cdot \frac{d^2}{4} \cdot h$$

hvor

V = cylindervolumen i cc h = slaglængden (cm)

d = boringen (cm) N = antallet af cylindre

Ved måling af boringen accepteres en måletolerance på 1/10 mm. Hvis det tilladte volumen overskrides ved brug af denne tolerance, må en fornyet måling med tolerance på 1/100 mm. gennemføres.

4.1.5 Specialbestemmelser

Specialbestemmelserne for de motorcykeltyper, der anvendes i de respektive løbsgrene, er anført i de tilhørende afsnit i reglementet.

4.2 Alment

I motocross må anvendes motorcykler af gruppe A 1, solo motorcykler, og gruppe B, motorcykler med sidevogn.

Til drift af motocrossmaskiner må kun anvendes blyfri benzin i henhold til FIMs specifikationer. Der kan ikke protesteres mod brændstof.

Motorcyklen skal være forsynet med to bremses, der virker uafhængigt af hinanden på to forskellige hjul. Motorcyklen skal være udstyret med to skærme, der giver beskyttelse for føreren og en eventuel passager. Bagskærmen skal dække en vinkel på mindst 25 grader af baghjulet, målt bagud fra en linje lodret gennem baghjulets centrum. Skærmens for- og bagkanter skal være afrundede med en radius på mellem 8 og 60 mm. Se i øvrigt reglementets bilag 1 og 2. Der må kun anvendes skærme af splintfrit plast. Andre materialer som f.eks. carbon fibre er ikke tilladt.

Styrets mindste og største tilladte bredde er hhv. 60 og 85 cm. Styrets tværstiver/bespændingsplade skal være forsynet med en velpolstret pude.

Koblings- og bremsehåndtag skal være forsynet med kugleformede endeknopper af mindst 16 mm diameter. Grebene må ikke nå ud forbi styrets ender.

Gasspjældet skal kunne tvangslukkes, dvs. at yderkablet skal være fastgjort ved såvel gashåndtag som karburator.

Fodhvilerne må ikke have skarpe eller spidse kanter. Enderne skal være halvcirkelformede med en radius på mindst 8 mm. Fodhvilerne må, målt på motorcyklen i belastet tilstand, ikke være placeret højere end 5 cm over en linje, der forbinder centrum på for- og baghjul.

Kædehjul skal være effektivt afskærmede, så man ikke kan få fingeren i transmissionsdelene. Motorcyklen må ikke være udstyret med støtteben, når den anvendes til træning og konkurrence. Motorcyklen skal være udstyret med stopkontakt. Det er i tiden 1.12-15.3. tilladt at benytte pigdæk. Der må kun være én pig i hver knop på dækket, og piggene må ikke rage mere end højst 5 mm ud fra dækket. Det er kun tilladt at bruge pigdæk ved alm. træning. Der må i DMU-regi ikke benyttes motorcykler forsynet med 2-takt motorer med mere end én cylinder. FIMs officielle diagram over en solomotorcykel er gengivet i [bilag 1](#).

4.2.1 Maskinklasser

Der benyttes følgende opdeling i maskinklasser:

Klasse		over (cc)	op til (cc)
65	(2-takt)	50	65
	(4-takt)	eller	115 80micro
85	(2-takt)	66	85
	(4-takt)	100	150
125	(2-takt)	100	125
MX2	(2-takt)	100	250
	(4-takt)	175	250
MX1	(2-takt)	175	300*
	(4-takt)	290	450*
Sidevogn	(2-takt)	351	750

	(4-takt)	450	1000
Quad	Iflg.	afsnit 18	

* Gælder fra d. 1. januar 2019.

For alle maskinklasser skal klassens minimumsvægt overholdes.

En Open-klasse defineres som en klasse, der omfatter maskinklasserne 125, MX1 og MX2.

El-maxicross indplaceres i MX2-klassen.

4.2.2 Cylindervolumen

Cylindervolumen skal ligge indenfor maskinklassens hhv. maksimums- og minimumsgrænser.

4.2.3 Lyddæmpning

Motorcyklen skal være effektivt lyddæmpet.

Lyddæmperen skal være let adskillig, så renovering af dæmpningsmaterialet kan foretages uden besvær.

Arrangører af stævner er berettigede til i hvert enkelt tilfælde at kræve lokale, skærpede lyddæmpningsbestemmelser opfyldt. Meddelelse herom skal dog altid være anført såvel i tillægsreglerne som DMU's officielle blad.

Udblæsningssystemet skal være forsvarligt fastgjort. Systemet skal vende munden bagud og skal afsluttes med kort rørstykke (max. 5 mm), er rørstykket længere skal det afsluttes med en kant på min. 5 mm.

Udblæsningssystemet inkl. nødvendige lyddæmpningsanordninger må ikke nå længere bagud end til bagdækkets bagkant, og skal være helt og uden synlig defekt.

4.2.4 Nummerplader

Motorcyklen skal være forsynet med 3 nummerplader ([udformning se bilag 3](#)) en fremadvendt og en på hver side.

Sidenummerpladerne skal i deres helhed være placeret over en vandret linje gennem baghjulakslen og så langt tilbage, at den lodrette tangent til pladernes forkant befinder sig mindst 200 mm bag fodhvilerne.

Nummerpladerne skal være synlige i deres helhed henholdsvis forfra (+/-45°) og fra siderne (+/-45°), og må ikke inden for disse synsvinkler i nogen udstrækning være dækket af andre genstande monteret på køretøjet eller af deltageren selv.

Alle nummerpladers farver og tal skal altid følge maskinklassen og have følgende farve:

Maskinklasse	Bundfarve	Talfarve
65cc	Gul	Sort
85cc	Hvid	Sort
MX 1	Hvid	Sort
MX 2	Sort	Hvid
125 2-takt	Sort	Hvid
OB A 30+	Gul	Sort
OB B 30+	Hvid	Sort
OB 50+	Blå	Hvid
OB C 30+	Sort	Hvid
<u>Dame</u>	<u>Blå</u>	<u>Hvid</u>
<u>Pige</u>	<u>Jf. hhv. 65cc og 85cc</u>	
Sidevogn Open	Gul	Sort

Quad Racers, alle klasser

jf. [17.2.1](#)**Undtagelse:**

Ved deltagelse i flere klasser skal frontnummerpladens farver og tal altid følge den eller de valgte maskinklasser på dagen.

Frontnummerpladens tal skal være let læselige og uden skyggeeffekter eller reklamer.

Afstand mellem tallene: minimum 10 mm.

For etcifrede kørenumre gælder, at dette ciffer skal centreres midt på nummerpladen.

Sidenummerpladernes tal skal være ens, let læselige og uden skyggeeffekter eller reklamer.

Nummerplader [bilag 3](#).

For Mini og Micro tilpasses cifrenes størrelse nummerpladerne, med størst mulige tal.

Pladernes overflade skal være ubrudt og plan. Frontnummerplade med perforering eller ventilering tillades. Tal må ikke perforeres. Krav til udformning af nummerplader og cifre samt visse placeringsregler fremgår af reglementets [bilag 1](#) og [3](#).

Pladerne skal være forsvarligt fastgjort. Anvendelse af ståltråd eller lignende hertil er ikke tilladt.

4.3 Solo-maskiner

Minimumsvægt for motorcyklen med tom benzintank er:

Klasse	Min. vægt. (kg)
65 cc	53
85 cc	65
150 4-takt	73
MX 2 2-t	88
MX 2 4-t	95
MX 1 2-t	98
MX 1 4-t	99

Påsætning af ballast, for at opnå ovennævnte minimumsvægt, er ikke tilladt. For øvrige maskinklasser findes ingen vægtgrænser.

4.4 Sidevogns-maskiner

En sidevognsmaskine skal være konstrueret således, at den foruden føreren kan bære en passager, og den må ikke ved kørsel ligeud afsætte mere end to spor. Drivkraften må kun overføres via baghjulet. Dobbelt baghjul er kun tilladt, såfremt afstanden mellem hjulenes vertikale akser ikke overstiger 200 mm.

Kun i almindelig handel tilgængelige dæktyper er tilladt.

Sporvidden skal være mindst 81 cm og må højst være 110 cm.

Frihøjden ved belastet køretøj skal mindst være 17,5 cm.

Hele indretningen for passageren skal være anbragt mellem selve cyklen og sidevognshjulet og være afskærmet således, at der ydes fuld beskyttelse for passageren.

Sidevognens bund skal være vandret og have lav friktion.

Sidevognen skal være forsynet med en fremadvendt, lodret, solidt fremstillet stænkskærm på minimum 30 cm's højde.

Sidevognshjulets skærm skal være lukket ind mod motorcyklen, og svinggaflen på sidevognen skal afskærmes med en mindst 50 mm høj plade (hele vejen rundt).

Formstøbte hjul af letmetal må kun anvendes, såfremt de lukkes mellem egerne ved hjælp af fastmonterede plader.

Alle håndtag for passageren skal være afrundede, og ingen rørender må rage ud fra køretøjet.

Udstødningsrør må på den side af maskinen, der vender bort fra sidevognen, ikke rage længere ud end 33 cm fra maskinens centerlinje. På den modsatte side må udstødningsrør ikke gå ud over bredden af sidevognen.

Udstødningsgassen fra maskinen skal ledes bagud og må ikke kunne rejse støv eller tilsode dæk eller bremses eller genere sidevognspassageren eller andre køreere.

Maskinen skal være forsynet med en tændingsafbryder, der træder i funktion, hvis køreren kastes af. Afbryderen skal være tilsluttet primærkredsen og være forsynet med ledning for både + og -.

Den skal være placeret så nær styrets midte som muligt og skal aktiveres af en elastisk snor af passende længde og tykkelse placeret omkring kørerenes højre håndled.

FIMs officielle diagram over en motocrossmotorcykel m/sidevogn er gengivet i reglementets [bilag 2](#).

4.5 Quad racers

NB! Alle Quad Racer klasser m.m. ifølge afsnit 17.

4.6 Veteranmotorcykler

Veteranmotorcykler skal opfylde de almindelige sikkerhedskrav for motocrossmaskiner, og skal ved såvel træning som løb i Danmark altid være forsynet med lyddæmper, som overholder gældende lydgrænser.

4.7 Miljøbeskyttelse

Af hensyn til motocrossbanernes omgivelser skal al unødigt lyd fra motorcykler undgås. Dvs. start og gasgivning undtagen ved deltagelse i træning og løb skal begrænses mest muligt.

4.7.1 Miljømåtte

Under enhver motocrossmotorcykel, som henstilles i ryttergården eller på de omkringliggende arealer i forbindelse med træning eller løb, skal der beskyttes mod jord- og vandforurening med anvendelse af miljømåtte.

Miljømåtten skal mindst have en størrelse på 160 x 100 cm for solo og 160 x 200 cm for sidevogn og quad., med en tykkelse på min. 5 mm. Miljømåtten skal bestå af en absorberende øvre del og en uigennemtrængelig nedre del og skal kunne absorbere min. 1 liter væske/m².

- Miljømåtte skal altid anvendes i de områder, hvor arrangøren af et stævne, løb eller event har givet tilladelse til enten udstilling eller arbejde på motorcykler.
- Miljømåtte skal altid anvendes i forbindelse med events hvor der ikke forefindes olieudskillersystem.
- Miljømåtte skal altid anvendes i forbindelse med brændstofpåfyldning. Det er tilladt at benytte flere mindre til formålet, godkendte miljømåtter, blot de til stadighed overlapper hinanden med min. 5 cm og overholder det samlede tekniske mindstemål for henholdsvis solo, sidevogn og Quad.

5 Påklædning og udstyr

Kørere og passagerer skal under løb, tidskvalifikation og træning bære umodificeret udstyr, som kan købes i fri handel, herunder:

- Knælange støvler (halvlange støvler godkendt til pitbike) af læder eller kunststof.
- Crosstrøje med lange ærmer og bukser, som er beregnet til at køre motocross. Alle modeller, som kan købes i fri handel, er godkendt.
- Handsker af stød- og rivefast materiale
- Motorbriller eller visir af splintfrit materiale (skal min. bæres på startstrækningen)
- Tandbeskytter af godkendt type. Ved brug af pilothjelm
- Hjelm (være korrekt fastspændt).
- Brystbeskyttelse
- Rygbeskyttelse.
- Knæbeskyttere
- Nakkekrave (Udenlandske kørere if. de enkelte landes nationale regler)

5.1 Benklæder

Ved enhver form for løb eller træning skal såvel kørere som passagerer bære benklæder, som kan yde beskyttelse i tilfælde af uheld.

5.1.1 Kvalitetskrav

Benklæderne skal være tætsiddende, have god pasform og være så lange, at der ikke under brugen opstår mellemrum mellem støvler og benklæder. De skal være fremstillet af 1. klasses materiale, være håndværksmæssigt vel forarbejdede og må ikke være slidt (f.eks. hullede) i en grad, der nedsætter deres beskyttelsesevne.

De skal være forsynet med forstærkninger/beskyttende stødabsorberende materiale på udsatte steder, dvs. i det mindste ud for hofter og knæ. I beskyttelsen for knæene skal indgå en skal af hårdt materiale.

Benklæderne (yderbeklædning og foer) skal endvidere generelt være fremstillet af materialer med høj modstandsevne mod opvarmning, således at smeltning, deformation eller antændelse af materialerne kun vil forekomme ved ekstrem varmpåvirkning.

Der stilles ikke krav om obligatorisk dokumentation af materialernes egenskaber. I tvivlstilfælde vil et sådant dokumentationskrav dog kunne kræves opfyldt. DMU forbeholder sig dog til enhver tid ret til at indkalde specifikke typer eller fabrikater af benklæder til nærmere vurdering og til om nødvendigt at forbyde anvendelse af sådanne specifikke typer eller fabrikater.

5.2 Hjelme

Godkendte hjelme ifølge FIM standard. ([Bilag 5](#))

5.2.1 Benyttelse

Ved enhver form for løb eller træning skal såvel kørere som passagerer bære styrthjelm, som kan beskytte hovedet i tilfælde af uheld. Hjelmen skal være korrekt fastspændt.

Alt hår skal være oppe under hjelmen.

5.2.2 Hjelmkategorier

Pilot eller integralhjelme må benyttes.

5.2.3 Hjelmkvalitet

- Alle hjelme, af kategori som nævnt under 5.2.2, skal være af afprøvet og løbende kontrolleret kvalitet, og være forsynet med mærkning, svarende til en af de i bilag 5 viste.
- Hagerembespændingen skal altid bestå af en min. 19 mm bred rem, som kan tilspændes effektivt. Bspændingen kan være metalspænde, metalringe eller snap lås. For alle typer gælder, at der ikke må forekomme rust eller andet, som kan hindre effektiv funktion. Rem med hageskål må ikke anvendes.
- DMU kan for specifikke hjelmtyper, der måtte være godkendt, efter en af de i reglementets bilag 5 nævnte standarder, fastsætte, at disse ikke må benyttes inden for en, eller flere, løbsgrene.

5.2.4 Kontrol af hjelmkvalitet

Til løbende sikring af, at hjelme, der anvendes, er i tilfredsstillende stand og opfylder ovennævnte krav, foretager teknisk kontrol ved alle stævner eftersyn af alle tilstedeværende deltageres hjelme.

Kontrollen kan såvel foretages i forbindelse med tilmelding, som i ventezonen.

5.2.5 Bemaling af hjelme

Såfremt en hjelm ønskes malet, skal der anvendes materialer anbefalet eller godkendt af fabrikanten, idet nogle helmskalsmaterialer kan ødelægges af forkert behandling. Det påhviler køreren at sikre, at dette overholdes.

Ved deltagelse i holdløb kan arrangøren eller DMU påbyde, at DMU kørere er udstyret med hjelme, der er røde samt har en 30 mm bred hvid stribe midt over hjelmen fra for til bag.

5.2.6 Anvendelse af ulovlige hjelme

I tilfælde af bevidst forsøg på at få godkendt/benytte defekt hjelm, (f.eks. ved spartling/tildækning overmaling af revner og huller) kan køreren udelukkes fra et eller flere heat på løbsdagen. Samtidig inddrages den defekte hjelm af Teknisk Kontrol for videregivelse til dommeren.

5.3 Rygnumre

Anvendes nummerveste/rygnumre skal disse være fremstillet af et vindgennemtrængeligt materiale, og svare til numrene på motorcyklen.

Grundfladen hvorpå kun selve nummeret må placeres skal være mindst 25 x 25 cm. Talhøjden min. 16 cm. Talbredde min. 9 cm og afstanden mellem to tal 3 cm. Der skal være god kontrast mellem bund og talfarve.

Ved stævner, hvor kørerne repræsenterer DMU, skal DMU's farver og påklædning anvendes i fuld udstrækning. Herunder også eventuelle køreveste/rygnumre.

5.4 Brystbeskyttelse

Brystbeskyttelse kan være konstrueret af enten blødt eller hårdt materiale, også kaldet "Full Chest".

Brystbeskyttelsen er typisk en kombineret del af en rygbeskyttelse, dvs. en for- og bagside. Brystbeskyttelsen skal dække brystet, og kan afhængigt af model også dække mellemgulv og nederste ribben. En brystbeskyttelse kan bæres både under og uden på køretrøjen.

En brystbeskyttelse skal være hel og uden skader, og skal altid være godkendt og testet iht. følgende standarder:

- BLØD brystbeskyttelse skal være godkendt og testet iht. EU standard: **prEN1621-3 Level 1. 2013 dateret 2013/10/31.**
- HÅRD brystbeskyttelse skal være godkendt og testet iht. EU standard: **prEN1621-3: 2016 Mindst Level 1 ell. level 2 /type A Full Chest.**

Skulderbeskytteren kan være en integreret del af brystbeskyttelsen. Anvendes der brystbeskyttelse med integreret skulderbeskyttelse, skal denne være godkendt og testet efter samme EN klassificering som brystbeskyttelsen.

5.5 Rygbeskytter

Rygbeskyttelsen kan være konstrueret af enten blødt eller hårdt materiale. Fælles for begge typer af materialer er, at de skal være EN godkendt og testet iht. EU standard: **EN1621-2: 2014 Mindst level 1.**

Rygbeskyttelsen er typisk en kombineret del af brystbeskyttelsen. Anvendes der en rygbeskyttelse som ikke er en integreret del af brystbeskyttelsen samt evt. skulderbeskyttelse, skal der anvendes brystbeskyttelse foruden rygbeskyttelsen. Rygbeskyttelsen kan være en integreret del af nyrebæltet.

5.6 Nakkekrave/halskrave

Alle modeller, der kan købes i fri handel er godkendt.

Bruges der halskrave skal den være hel og uden huller i betræk eller lign.

Taber en kører sin nakkekrave under træning eller tidskvalifikation/heat, skal kørereren køre i reparationsområdet senest anden gang kørereren når hertil og bringe sit udstyr i orden. Gør kørereren ikke det, udelukkes kørereren af træningen eller tidskvalifikationen/heatet.

6 Deltagelse i konkurrencer

Deltagere i konkurrencer kan opdeles i:

- Kørere, der er førere af deltagende motorcykler
- Passagerer, der under løb ledsager førerne af sidevognsmotorcykler

Såvel kørere som passagerer skal være i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens udstedt af DMU eller en anden organisation tilsluttet FIM. DMU-kørerlicens kræves for deltagelse i løb og træning af enhver art.

En deltager i et stævne kan ikke samtidig fungere som ledende official ved det samme stævne. Skadede kørere kan ikke deltage i konkurrence eller træning. Kørere som bærer hårde bandager (gips, plast, glasfiber og lignende) kan ikke deltage i konkurrence eller træning.

6.1.1 Obligatorisk deltagelse i officielle løb

Til officielle løb NM, EM, VM og lignende, udtages kørerne af DMU, der oplyser den enkelte kører herom.

Enhver kører er pligtig til at deltage i sådanne løb, når han udtages hertil.

En kører, der nægter at deltage i sådanne løb trods unionens påbud herom, kan ikke deltage i nogen form for løb eller træning dagen før løbsdagen, på selve løbsdagen eller dagen efter. Hans licens kan endvidere om nødvendigt inddrages med øjeblikkelig virkning. For udeblivelse uden afbud til officielle løb skrives der ind med sanktioner.

Godtgørelse for deltagelse i sådanne løb fastsættes i hvert enkelt tilfælde af DMU eller FIM eller efter internordiske regler.

6.1.2 Godtgørelse til deltagerne

Der kan af arrangører ydes kørerne en godtgørelse til dækning af rejse- og transport, opholds- og fortæringsudgifter samt materieltilskud. Godtgørelsens størrelse skal i givet fald være aftalt på forhånd og være anført i anmeldelsen. Ved deltagelse i flere klasser i samme stævne ydes der kun rejsegodtgørelse en gang. Såfremt et stævne må aflyses pga. vejrforhold eller af anden årsag, som arrangøren ingen indflydelse har på, har kørerne ikke krav på nogen godtgørelse, såfremt afbud er givet, inden de tiltræder rejsen til stævnet.

Hvis dette ikke er sket, er arrangøren pligtig til at betale kørerne deres direkte, dokumenterede rejseudgifter, såfremt ikke andet er anført på anmeldelsen.

Er der indbetalt anmeldelsesgebyr, skal dette tilbagebetales ved aflysning, medmindre andet er bestemt i tillægsreglerne.

DMU er for såvel nationale som internationale stævner berettiget til at afkræve arrangører sikkerhedsstillelse for både køregodtgørelse og præmiering.

7 DMU-kørerlicenser

DMU-kørerlicens motocross udstedes i Danmark kun til kategori 1-medlemmer af DMU.

En kører forpligter sig ved sin underskrift på licensen til alene at køre på de af DMU godkendte baner, inden for de tidsrum, der står til rådighed for træning og konkurrence på de respektive baner.

Hvis nævnte ikke overholdes, er man ikke dækket af DMU's forsikring.

I tilfælde, hvor kørerlicens ikke foreligger, kan tilladelse til start gives af dommeren ved det pågældende stævne, såfremt køreren på anden måde og uden tvivl kan dokumentere, at kørerlicens er udstedt.

Vedkommende kører er pligtig til at betale en afgift på kr. 100,-, der tilfalder SK motocross. Afgiften opkræves af DMU.

Der udstedes DMU-kørerlicenser jf. [bilag 3 Alment Reglement](#). Træningslicens er kun gyldig til klubmesterskab i egen stamklub. For yderligere bestemmelser om DMU-kørerlicens, se [Alment Reglement](#).

Det er muligt at have kørerlicens i forskellige klasser (A/B/C) inden for MX's grene solo, sidevogn og quad. Har en kører behov for to licenskort, skal der ske henvendelse til kontoret, som kan udstede to licenskort til den pågældende kører.

7.1 Erhvervelse af DMU-kørerlicens, baneproe

Alle kørere, der ønsker at få udstedt DMU-kørerlicens og ikke tidligere har haft et sådant, skal aflægge baneproe efter følgende regler.

Baneproe skal være aflagt, inden kørerens licens udleveres af stamklubben.

Baneproven aflægges for en indehaver af officiallicens D eller S og omfatter en overhøring af reglementets bestemmelser samt en praktisk del.

Ved prøven i maskinklasse micro 50/80 cc, 65 cc og 85 cc må anvendes en motorcykel på maksimalt 85 cc (4-takt max 150 cc)

Bestået baneproe giver adgang til erhvervelse af DMU-kørerlicens.

Består kandidaten prøven, giver prøveleder besked til kørerens stamklub med oplysning om licensnummer og navn på kandidaten.

Kørere, der ønsker at træne med aflæggelse af baneproe for øje, kan deltage i organiserede træninger, hvor den fornødne kontrol udøves, uden at være i besiddelse af licens, når der er betalt licensgebyr, og der er udskrevet en online kvittering på betalingen, som kan forevises træningslederen.

7.2 Oprykning og nedrykning

Oprykning til klassetrin A sker efter følgende regler:

De 3 bedst placerede danske kørere i det endelige DM resultat ([B MX1 og B MX2](#)) er direkte kvalificeret til oprykning.

En kører, som i løbet af sæsonen har opnået en top 5-placering i en afdeling af DM B (klasserne B MX1, B MX 2), kan vælge at deltage i DM A samtidig med, at han/hun kører DM B året ud. Hvis køreren vælger dette og kvaller ind ved mindst én afdeling af DM A, skal vedkommende indløse A-licens i den kommende sæson.

En kører, der har kvalificeret sig til oprykning kan, efter eget ønske, enten straks sende sit licens ind til DMU til ændring, eller fortsætte året ud i klassetrin B.

Kørere, som har erhvervet oprykning, men som ikke ønsker at løse licens for den førstkommande sæson, beholder retten til deltagelse i klassetrin A også i den næstfølgende sæson.

Oprykning til klassetrin A kan normalt først ske ved begyndelsen af det år, hvor køreren fylder 14 år. I særlige tilfælde kan DMU dispensere fra denne regel.

Kvalifikation opnået ved deltagelse i motocrossløb giver alene ret til oprykning til klassetrin A i gruppe 1. For oprykning til klasse A i øvrige løbsgrene kræves disses respektive kvalifikationsregler opfyldt.

Sportsudvalget MX kan til enhver tid ansøges om både op- og nedrykning.

7.2.1 Oprykning til klassetrin B

De fem bedst placerede danske kørere i det endelige DM resultat i klasserne Dame/Pige kan frit vælge at rykke til B-mx licensklasse, [hvis de er indehavere af C-licens](#).

De tre bedst placerede i det endelige resultat af Old Boys C Cuppen samt den bedst placerede i det endelige resultat i DMU C Cup mini/maxi (alle klasser) rykker op i B-klassen fra begyndelsen af den efterfølgende sæson.

Der tildeles oprykningspoint til C kørere efter flg. regler:

Der skal erhverves 20 oprykningspoints. (gælder ikke micro og pitbike)

Oprykningspoint tildeles pr. stævnedag (dagens samlede resultat), som følger:

- ved 30-39 deltagere 7-6-5-4-3-2-1 oprykningspoint
- ved 20-29 deltagere 6-5-4-3-2-1 oprykningspoint
- ved 10-19 deltagere 5-4-3-2-1 oprykningspoint
- ved 8-9 deltagere 4-3-2-1 oprykningspoint
- ved 6-7 deltagere 3-2-1 oprykningspoint
- ved 4-5 deltagere 2-1 oprykningspoint
- ved 2-3 deltagere 1 oprykningspoint

Alle åbne stævner er pointgivende.

I C Open-klasser tildeles oprykningspoint efter deltagerantallet i den samlede Open-klasse.

For mini, maxi og Old Boys gælder, at når de krævede oprykningspoint er nået, kan man enten med det samme rykke til klassetrin B, eller forblive i klassetrin C året ud. Ønskes oprykning ved opnåelse af 20 point, skal man orientere DMU herom med henblik på ændring af licens og evt. kørernummer. Alternativt sker oprykning ved løbssæsons afslutning for indeværende år. Pointgivningen styres centralt af DMU, og opnået oprykning vil automatisk blive meddelt køreren, når løbssæsonen er afsluttet.

For micro gælder, at ved 12 opnåede oprykningspoint kan køreren frit vælge mellem at rykke til klassetrin B eller forblive i klassetrin C, dog skal køreren rykke til klassetrin B ved 20 opnåede oprykningspoint. Ønskes oprykning ved 12 point, skal man orientere DMU herom med henblik på ændring af licens. Ved opnåelse af 20 point vil oprykning blive meddelt køreren af DMU.

7.2.2 Nedrykning fra klassetrin A til klassetrin B

[Ansøgning om nedrykning til B skal godkendes af DMU's Sportsudvalg MX.](#)

7.2.3 Nedrykning fra klassetrin B til C

[Ansøgning om nedrykning til C skal godkendes af DMU's Sportsudvalg MX.](#)

Dog gælder at såfremt vedkommende på noget tidspunkt har været indehaver af licens klassetrin A, kan nedrykning til klassetrin C ikke finde sted.

7.2.4 Klasseinddeling

Som foran beskrevet opereres der med begreberne "maskinklasse" for opdeling af motorcyklerne og "klasseset" for opdeling på kører kvalifikationer.

Den samlede klasseinddeling sker ved kombination af disse to begreber og fremgår af reglementets [bilag 6](#).

8 Løbstilladelse

Løbstilladelse til motocrossstævner udstedes af DMU.

Til 2-dages stævner udfærdiges løbstilladelse for hver enkelt dag, med mindre de to stævnedages konkurrencer er tællende til et samlet resultat i de enkelte klasser.

Ved stævner på to baner, på samme baneanlæg, på samme løbsdag, betragtes dette som to stævner, hvortil der skal udarbejdes løbstilladelse for begge stævner.

I forbindelse med DMU's udstedelse af løbstilladelse kontrolleres hvert enkelt stævnes planlagte konkurrencetid, ved at sammenlægge de angivne køretider for samtlige heats, med tillæg af 10 minutter pr. heat.

8.1 Anmeldelse

Anmeldelse skal altid ske på DMU's online løbskalender, dog undtaget efteranmeldelse til cup/pokalløb samt anmeldelse til DM for klubhold, som foretages direkte til arrangørklubben.

Enhver arrangør kan nægte at modtage en anmeldelse. Undtaget er dog mesterskabsløb og turneringsløb, hvor alle anmeldelser, der er indkommet rettidigt, skal godtages.

Til stævner, hvor der er fastsat startgebyr, skal anmeldelse ske på DMU's online anmeldelse, og anmeldelsen sker samtidig med indbetalingen af anmeldelsesgebyret. I tvivlstilfælde påhviler det køreren selv at føre bevis for, at han har foretaget rettidig anmeldelse. Anmeldelse er bindende.

8.2 Anmeldelsesfrist

Anmeldelse til mesterskabsløb, herunder også løb med både mesterskabs- og pokalklasser:

Anmeldelsesfrist 1: 10 dage før stævnedatoen kl. 23:59.

Anmeldelsesfrist 2 mod gebyr: 2 dage før stævnedatoen kl. 23:59.
Ingen mulighed for efteranmeldelse efter anmeldelsesfrist 2's udløb.

Anmeldelse til pokalløb (kun pokalklasser):

Anmeldelsesfrist 1: 10 dage før stævnedatoen kl. 23:59.

Anmeldelsesfrist 2 mod gebyr: 2 dage før stævnedatoen kl. 23:59.
Efteranmeldelse efter tilmeldingsfrist 2's udløb skal ske direkte til arrangørklub og inden mødetidens udløb på stævnedagen.

Anmeldelsesfristen ved DM for klubhold er 10 dage før stævnedatoen.

Efteranmeldelse er ikke mulig til DM for klubhold.

8.3 Anmeldelsesgebyr

Ved online betalinger tillægges et administrations- og kortgebyr.

Ved enhver indbetaling overføres Kr. 10,- til MX-fonden.

Motocross Solo:

Ved anmeldelsesfrist 1 betales Kr. 200,-

Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 400,-.
Efteranmeldelse direkte til arrangørklub Kr. 500,- (kun ved cup/pokalløb).

Ved DM A-solo samt supportklasse er anmeldelsesfrist 1 10 dage før stævnedatoen kl. 23:59. Anmeldelsesgebyret er kr. 400,-
Ved DM A-solo samt supportklasse er anmeldelsesfrist 2 to dage før stævnedatoen kl. 23:59. Anmeldelsesgebyret er kr. 1.000,-

Anmeldelsesgebyret til DM for klubhold er 300 kr. pr. deltager.

Quad:

Ved anmeldelsesfrist 1 betales Kr. 280,-.
Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 400,-.
Efteranmeldelse direkte til arrangørklub til kr. 500,- (kun ved cup/pokalløb).

Sidevogne

Ved anmeldelsesfrist 1 betales Kr. 400,-.
Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 600,-.
Efteranmeldelse direkte til arrangørklub til kr. 800,- (kun ved cup/pokalløb).

Classic

For Classic Cross, se § 19.7 i DCC reglement på www.classiccross.dk.

Der kan ikke pr. automatik opkræves yderligere betalinger, fx som, strøm, bad eller lignende af alle.

8.4 Anerkendelse og afvisning af anmeldelse

For internationale stævner gælder følgende:

Generelt kan en anmeldelse nægtes eller afvises af den FMN, der har udstedt kørerens licens, den arrangerende FMN eller arrangøren. En sådan skal tilgå den anmeldende kører skriftligt senest 24 timer efter anmeldelsesfristens udløb. I modsat fald er køreren frit stillet.

En kører, der mener at hans anmeldelse er blevet afvist på forkert grundlag, har ret til at nedlægge protest herimod igennem sin FMN.

8.5 Løsning fra afgiven anmeldelse

En kører kan af DMU løses fra sin anmeldelse, hvis han anmeldes eller udtages til et løb, som har fortrinsret frem for det løb, som han allerede er anmeldt til, eller i tilfælde, hvor rent sportslige eller helbredsmæssige forhold taler derfor.

8.6 Fingerede anmeldelser

Det er arrangøren forbudt i programmet eller på anden måde at publicere navne på deltagere, for hvilke endelig anmeldelse ikke er indgået.

8.7 Anmeldelser fra udenlandske kørere

Anmeldelser fra udenlandske kørere til løb i Danmark skal være godkendt og forsynet med stempel og underskrift fra kørerens FMN.

Det er forbudt danske løbsarrangører at lade udenlandske kørere starte, såfremt denne godkendelse ikke foreligger, eller såfremt behørig skriftlig starttilladelse ikke foreligger.

8.8 Anmeldelser til udlandet

Anmeldelser fra danske kørere til løb, der finder sted i udlandet, skal være DMU's kontor i hænde senest 30 dage før løbsdagen.

DMU videresender, såfremt anmeldelserne kan godkendes, disse til pågældende arrangørs FMN efter påstempling.

8.9 Anmelderlicens

Der åbnes mulighed for, at personer, der repræsenterer sig selv eller et firma, kan figurere i løbsprogrammer m.m. som anmeldere for én eller flere deltagere i et stævne. Betingelserne herfor er, at de pågældende løser anmelderlicens. Der udstedes såvel nationalt som internationalt anmelderlicens.

Nationalt udstedes ét anmelderlicens for hver kører, anmelderen ønsker at kunne tilmelde.

8.10 Efteranmeldelse

I forbindelse med stævner er fastsat, at efteranmeldelser skal accepteres mod et gebyr. For de efteranmeldte deltagere opkræves gebyret på online tilmeldingen indtil 2 dage før stævnedatoen.

Efteranmeldelser accepteres ikke ved mesterskabsløb.

8.11 Afmelding

Om afmelding (meddelelse om afbud) ved publikumsstævner, gælder følgende: Afbud meddeles skriftligt, på e-mail eller SMS, således at de er arrangøren i hænde senest kl. 7.30 på løbsdagen.

Afmelding ved ikke publikumsstævner med forudbetalt startgebyr, kræves ikke. Afmelding anbefales dog af hensyn til arrangørens planlægning.

Meddelelse af afbud giver ikke ret til refundering af startgebyr, men kan dog efter arrangørens afgørelse refunderes.

Dog skal refundering finde sted ved fremsendt lægeerklæring, hvoraf det fremgår, at deltageren ikke kunne medvirke.

8.12 Afmelding ved internationale stævner

En kører, som ikke kan deltage i et stævne, som vedkommende er tilmeldt, skal meddele afbud til DMU's kontor, hurtigst muligt, og senest kl. 12.00 den sidste hverdag inden stævnets påbegyndelse. (Lørdag betragtes ikke som en hverdag i denne forbindelse). DMU's kontor videregiver meddelelsen til arrangør/arrangerende FMN.

8.13 Udeblivelse

En kører, der er til stede ved et stævne, men uden gyldig grund undlader at komme til start eller i utide forlader stævnet uden at have opnået tilladelse fra stævnelederen, kan indberettes til DMU, der herefter vil tage stilling til eventuelle konsekvenser for den pågældende.

9 Motocross

Der konkurreres om DM i de nedenfor beskrevne klasser. Der kåres Danmarks mestre en gang årligt. DIF Danmarks mesterskaber er underlagt DIF's bestemmelser og præmieres med DIF's officielle medaljer. Øvrige danmarksmesterskaber er DMU's specialforbundsmesterskaber og præmieres med DMU's officielle medaljer.

DMU udskriver Danmarks mesterskaber inden for Motocross i klasserne:

- A MX 1 DIF Mesterskab
- A MX 2 DIF Mesterskab
- Junior 125 13–18 år
- B MX 1
- B MX 2
- Mini open 85 cc
- B Mini 65 cc
- B Micro 50 cc
- B Micro 80 cc
- Pitbike Open
- Old Boys 30+ - 50+
- Dame og Pige open
- Sidevogne Open
- Quad Maxi 500 A, Quad Old Boys 30+ og Quad Mini 250 Gear B
- Classic jf. [19.6](#)

Præmiering ved Danmarks mesterskaber består i:

- nr. 1: Guldmedalje
- nr. 2: Sølvmedalje
- nr. 3: Bronzemedalje

De detaljerede bestemmelser for mesterskabernes opdeling på klasser og afviklingsform fremgår af specialafsnittene for de respektive løbskategorier.

Hvis mesterskabet udskrives som et DIF-danmarks mesterskab er dette godkendt af Danmarks Idrætsforbund. Mesterskabet præmieres med DIF's medalje i guld og DMU's medaljer i guld, sølv og bronze.

Danmarks mesterskaberne står åbne for:

Danske statsborgere under DMU. Danske statsborgere under øvrige DIF-specialforbund efter DMU's bestemmelser.

Statsløse personer, der i en periode af mindst seks år har haft ophold her i landet.

Ikke-danske statsborgere, der i en periode af mindst syv år har haft bopæl her i landet, for så vidt tilladelse i hvert enkelt tilfælde er opnået af DIF's forretningsudvalg.

Medlemmer af danske foreninger i Sydslesvig, der alene er medlem af danske special-forbund.

Medlemmer af sideordnede udenlandske forbund kan deltage i konkurrencen, dog uden at Danmarks Idrætsforbunds mesterskabsmedalje kan tildeles dem.

I stævner, der tæller til Danmarks mesterskaber, kan der ikke dispenseres fra kravet til deltagerne om, at baneprov skal være bestået og licens udstedt.

Evt. aflysning af mesterskabsstævner foretages af SK motocross /

Sportsudvalget, såfremt flytning til anden bane ikke er mulig. Der tages herefter stilling til, om stævnet skal bortfalde eller køres på et andet tidspunkt.

Hvis aflysningen foretages af dommeren på dagen, udskrives der ikke nyt stævne.

9.1 Stævnefordeling DM fællesregler

Der tilstræbes at afvikle et nogenlunde ligeligt antal stævner landet over. Ansøgninger om DM-stævner med betalende publikum vil altid have fortrinsret, frem for ansøgninger om DM-stævner uden betalende publikum.

9.1.1 Køerenumre

Fastkøerenummer bestilles via kørerens medlemslogin til DMU's medlemssystem. Køernes nummerplader skal under hele stævnet inkl. tidskvalen være forsynet med det tildelte køerenummer.

9.1.2 Tidskvalifikation

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for tidskvalifikation, minimum:

- DM A maxi 25 min. tidskval (20 min. hvis en maskinklasse skal opdeles i to kvalifikationsgrupper)
- DM B maxi & Junior 125 20 min. tidskval
- DM Dame / Pige 20 min. tidskval
- DM Mini 20 min. tidskval
- DM OB 15 min. tidskval
- Landsdelsmesterskab 20 min. tidskval
- Pokalløb 15 min. tidskval
- DM sidevogne 20 min. tidskval
- Quad jf. [17.4.2](#)
- [DM Pitbike](#) jf. [13.8.1](#)

Der skal være mulighed for 1 prøvestart ved mesterskabsløb på startstrækningen lige foran startbommen. Ønskes prøvestart, gennemføres dette i forbindelse med og inden for de første to minutter af tidskvalifikationen.

Tidskvalifikation der dels er gældende som kvalifikation og startplacering. Såfremt antallet af tilmeldte køreere overstiger max. deltagere køres der tidskvalifikation beskrevet i § [3.2.1](#).

Ved DM-stævner, hvor der deltager sidevogne/Quad, skal der gives solokørerne mulighed for at gennemføre en prøveomgang forud for starten, såfremt det foregående heat har været et sidevogns/Quad heat.

Der vil ved DM A maxi-stævner, DM Quad Maxi 500 A samt DM sidevogn være en Sighting lap før hvert heat.

Der vil ved DM B til de på dagen deltagende klasser være sighting lap til 2. heat.

<u>10 minutter før start:</u>	<u>Indgangen fra ventezone til banen åbnes.</u> <u>Alle de ryttere, der er til stede i venteområdet til tiden, kan deltage i sighting lap.</u>
<u>7 minutter før start:</u>	<u>Indgangen til banen lukkes.</u> <u>Ingen yderligere sighting lap er tilladt</u>
<u>4 minutter før start:</u>	<u>Indgangen fra sighting lap til ventezonen lukkes.</u> <u>Banen skal være klar.</u> <u>Ryttere, der får mekaniske problemer under sighting lap og/eller ikke kan nå at bringe deres motorcykel ind i ventezonen til tiden, vil blive udelukket fra det pågældende heat.</u>

9.1.3 Tidsinterval

Tidsinterval mellem de enkelte køreres deltagelse i heats og samme klasse, skal være mindst 60 minutter. Tidsintervallet gælder ikke for micro.

9.1.4 Deltagere

En DM-klasse åbnes kun, såfremt der ved første DM-afdeling er mindst 10 (mindst 5 ved micro/Pitbike Open og 5 ved Dame/pige) solodeltagere / 8 Sidevogne/ 5 Quad deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

Landsdelsmesterskab: Det kræves at mindst 5 solo maxi/mini/micro, er tilmeldt klassen på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb for at åbne en mesterskabsklasse.

9.1.5 Mesterskabspoints

Ved mesterskabsafdelingerne for den enkelte maskinklasse, honoreres placeringerne efter skalaen [Jf. 3.6 Resultatberegning.](#)

9.1.6 Beregning af endeligt mesterskabsresultat

I hver klasse opgøres den enkelte kørers endelige mesterskabsresultat, ved at sammenlægge hans pointtal for alle resultater. Højeste pointssum giver vinderen.

I tilfælde af pointlighed er antallet af 1. pladser, dernæst 2. pladser, osv., udslagsgivende. I tilfælde af fortsat pointlighed er sidst kørte afdeling, hvor mindst én af de pågældende kørere har deltaget, udslagsgivende.

9.1.7 Præmiering

For dagens resultat præmieres nr. 1, 2, 3 i hver maskinklasse med pokal. For årets mesterskabsresultat uddeles medaljer udsat af DMU til nr. 1, 2 og 3. Medaljer i DIF mesterskabsklasser kan kun uddeles til danske kørere.

9.2 DM for klubhold fællesregler

9.2.1 Holdsammensætning

Et hold skal bestå af A- eller B-kørere eller kombinationer heraf. Holdets deltagere skal være i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens. Ved klubskifte skal DMU-kørerlicens være udstedt af ny stamklub inden 01.03 indeværende år.

Der kan ikke deltages på et c-licens.

Holdsammensætning, Maxi: Hvert hold består af 3 deltagere. Der skal deltage mindst én MX 2, de 2 øvrige er valgfrie.

Holdsammensætning, Mini: Hvert hold består af 2 deltagere. Der deltager 65/85cc maskiner, som er valgfrie. Junior B licens

Holdsammensætning, Old Boys: Hvert hold består af 2 deltagere. Et hold består af Old Boys kørere. Holdets deltagere skal være i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klasse A eller B.

Holdsammensætning:

En A-kører og en B-kører – eller to B-kørere.
For OB 50+: frit valg.

Holdsammensætning, Pitbike: Hvert hold består af 2 deltagere, som begge skal være i besiddelse af gyldigt pitbikelicens.

9.2.2 Anmeldelser

Holdanmeldelser og betaling af deltagergebyr foretages direkte til den arrangerende klub (ikke individuel anmeldelse). Samtidig meddeles navnene på holdsammensætningen indeholdende maskinstørrelse for den enkelte kører, samt holdleder skriftligt til arrangøren, senest ved anmeldelsesfristens udløb. Efteranmeldelser modtages ikke.

9.2.3 Holdleder

Hvert hold skal have en holdleder, kan for OB være en af kørerne på holdet. Holdlederen kan lede flere hold. Holdlederen skal bl.a. være kontaktperson mellem hold og arrangør. Holdlederen skal være medlem af den klub, som tilmelder holdet. Holdlederens navn skal påføres stævnets deltagerlister. Det er holdlederen der foretager tilmeldingen på dagen.

9.2.4 Kørernumre

Kørernumre, Maxi:

Hver deltager bruger sit eget kørernummer som følger:

Kører 1 = MX 2 maskine

Kører 2 = MX fri maskinklasse

Kører 3 = MX fri maskinklasse

Holdnummeret tildeles efter sidste års placering.

Kørernumre, Mini:

Hver deltager bruger sit eget kørernummer som følger:

Kører 1 = MX fri maskinklasse

Kører 2 = MX fri maskinklasse

Holdnummeret tildeles efter sidste års placering.

Kørernumre, Old Boys:

Hver deltager bruger sit eget kørernummer som følger:

Kører 1 = MX OB fri

Kører 2 = MX OB fri

Holdnummeret tildeles efter sidste års placering.

Kørernumre, Pitbike:

Hver deltager bruger sit eget kørernummer som følger:

Kører 1: Pitbike fri

Kører 2: Pitbike fri

Holdnummeret tildeles efter sidste års placering.

9.2.5 Udskiftning af deltagere

Indsættelse af reserve ved skade eller afbud tillades, såfremt denne udskiftning foretages inden træningens påbegyndelse.

Reserven kan ikke tages fra et tilmeldt hold.

9.2.6 Tidskvalifikation

Der gives adgang til 20 minutters tidskvalifikation pr. klasse.

Der skal være mulighed for 1 prøvestart på startstrækningen med start lige foran startbommen.

Der må ikke gennemføres fællesstart.

9.2.7 Pointsystem for tidskvalifikationen

Bedste tid tildeles 1 point, den næstbedste 2 points osv. Ikke gennemført tidskvalifikation tildeles et pointtal = antal deltagere i heatet + 5. Vinder af tidskvalifikationen er det hold, som opnår det laveste antal points, når man sammenlægger holdets klasseresultater (for Maxi: 3 klasseresultater. For Old Boys, Mini og Pitbike: 2 klasseresultater). De 20 bedst placerede hold deltager i A finaleheatene.

Ved eventuel pointlighed efter kval. betragtes alle resultater fra kval., - i sådanne tilfælde vil bedste tid være afgørende.

9.2.8 Pointsystem for finaleheats

Heatvinderen tildeles 1 point, den næstbedste 2 points osv.

Ikke gennemførende deltagere tildeles et pointtal = antal deltagere i heatet + 5.

Ved deltagere i heatet menes det startberettigede antal i finaleheatene. Med startberettigede menes deltagere, der er registreret ved mødetidens udløb.

Finaleheats, Maxi:

Der køres 3 heat a 20 min. + 1 omgang.

1 heat med kører 1 og kører 2

1 heat med kører 1 og kører 3

1 heat med Kører 2 og kører 3

Max. antal startende hold i finalerne = 20.

Ved mere end 20 tilmeldte hold køres der en A og B finale.

Finaleheats, Mini:

Der køres 2 heat á 20 minutter + 1 omgang.

Max. antal startende hold i finalerne = 20.

Ved mere end 20 tilmeldte hold køres der en A og B finale.

Finaleheats, Old Boys:

Der køres 2 heat á 15 minutter + 1 omgang.

Max. antal startende hold i finalerne = 20.

Ved mere end 20 tilmeldte hold køres der en A og B finale.

Finaleheats, Pitbike:

Der køres 2 heat á 15 minutter + 1 omgang.

Max. antal startende hold i finalerne = 20.

Ved mere end 20 tilmeldte hold køres der en A og B finale.

9.2.9 Fremkørsel til start finaleheat

Ventezonen Plads 1-20:

1: én kører fra hold nr. 1 i kvalen

2: én kører fra hold nr. 2 i kvalen

3: én kører fra hold nr. 3 i kvalen osv.

Ventezonen Plads 21-40

21: én kører fra hold nr. 1 i kvalen

22: én kører fra hold nr. 2 i kvalen

23: én kører hold fra nr. 3 i kvalen osv.

9.2.10 Resultatberegning

Vinder af finaleheatene er det hold, som opnår laveste antal points, når man sammenlægger holdets heatresultater. For Maxi er de 5 bedste heat tællende. En disciplinærstraf kan ikke trækkes fra som dårligste heat. For Mini, Old Boys og Pitbike er alle 4 heat tællende.

Ved eventuel pointlighed betragtes alle heatresultater, - i sådanne tilfælde vil antallet af førstepladser være afgørende, dernæst antallet af andenpladser osv.

Ved eventuel fortsat pointlighed vil bedste enkeltplacering for mellemste nummer i sidste finaleheat være afgørende.

9.2.11 Præmiering

Der præmieres kun med DMUs mesterskabsplaketter.

9.3 DM klasseserier A-maxi

Maskinklasser: MX1 - MX2

Deltagere: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt licens, klasseserier A, udstedt af NMF, SVEMO, SML eller DMU.

Ligeledes udenlandske køreere med international licens.

Ved DM-afdelinger skal den kører, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

Den forsvarende mester i hhv. MX1 og MX2 kan vælge at køre med køreer nummer #1 i den klasse, hvor vedkommende vandt mesterskabet forrige sæson.

9.3.1 Antal stævner/afdelinger

Hvert år afvikles 4-7 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

Hvor alle kvalificerede (max. 40) i den enkelte maskinklasse deltager.

9.3.2 Heatlængde

MX1 og MX2 30 min. + 1 omg.

9.3.3 Heat-afvikling

[Jf. 3.2.1](#)

9.3.4 Løbsafvikling

Instruktion afholdes på startfeltet lige foran bommen for alle køreere.

Køreere sendes ud på en prøveomgang inden heat start.

Løbsledelsen består af dommer og stævneleder.

9.4 DM klasseserier B-maxi

Maskinklasser: Junior 125, B MX 2 og B MX 1

Deltagere: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-køreerlicens, klasseserier B, og som opfylder følgende betingelser:

Deltagelse i Junior 125 kan ske fra og med det år hvor alderen 13, og til og med 17 år opnås. *Gælder fra d. 1. januar 2020.

Ved DM-afdelinger skal den kører, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

9.4.1 Antal stævner/afdelinger

Hvert år afvikles 4-7 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

9.4.2 Heatlængde

- Junior 125: 20 minutter + 1 omgang.
- B MX 2 og B MX 1: 20 minutter + 1 omgang.

9.4.3 Heat-afvikling

[Jf. 3.2.1](#)

9.5 DM klassetrin Dame/Pige

Maskinklasser: Dame: 125 2-takt / MX2
Pige: 65-85 cc 2-takt/150 cc 4-takt

Deltagere: Dame fra 13 år>
Pige fra 8 til 17 år

Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens.
Ligeledes udenlandske kørere med international licens.

Ved DM-afdelinger skal den kører, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

9.5.1 Antal stævner/afdelinger

Hvert år afvikles 4-7 afdelinger.
Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

9.5.2 Heatlængde

Dame/pige: 15 minutter + 1 omgang

9.5.3 Heat-afvikling

[Jf. 3.2.1](#)

9.6 DM Mini

Maskinklasser:
65 cc 8 - 12 år
85 cc Mini Open 10 - 15 år

Deltagere:
Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU Junior licens klassetrin B.
For Mini Open ligeledes udenlandske kørere med international licens.

Ved DM-afdelinger skal den kører, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

9.6.1 Antal stævner/afdelinger

Hvert år afvikles 4-7 afdelinger.
Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.
For 85cc Mini Open kan 1 til 2 afdelinger afvikles som supportklasse.

9.6.2 Heatlængde

65 cc: 15 min. + 1 omg.
85 cc Mini Open: 20 min. + 1 omg.

9.6.3 Heat-afvikling

[Jf. 3.2.1](#)

9.7 DM Old Boys 30+ / 50+ samt DMU Cup OB C

Maskinklasser frit.

Deltagere DM 30+ Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassetrin A eller B.
Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 30 år.

Deltagere DM 50+ Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassetrin A, B eller C.
Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 50 år.

DMU Cup OB C Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassetrin C.
Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 30 år

Ligeledes udenlandske køreere med FIM Europe licens.

Ved DM-afdelinger skal den kører, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

9.7.1 Antal stævner/afdelinger

Hvert år afvikles 4-7 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

9.7.2 Heatlængde

OB A30+: 20 min. + 1 omgang

OB B30+: 15 min. + 1 omgang

OB C30+: 15 min. + 1 omgang

OB 50+: 15 min. + 1 omgang

9.7.3 Heat-afvikling

[Jf. 3.2.1](#)

9.7.4 Resultatberegning

De to dårligste heat henover sæsonen fratrækkes i sammenlægningen af det endelige resultat. Disse kan også være heat i en løbsafdeling, køreren ikke har deltaget i. Dog må en disciplinærstraf ikke fratrækkes som dårligste heat.

9.8 DM Micro

DM Micro afvikles som en landsdækkende løbsserie over mindst 2-4 afdelinger, geografisk fordelt landet over.

Der afvikles DM for følgende maskinklasser:

- B 50 cc
- B 80 cc

En mesterskabsklasse åbnes kun, såfremt der ved første mesterskabsstævne er mindst 5 solodeltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved

tilmeldingsfristens udløb. Hvis der er færre deltagere end 5 afvikles et pokalløb for disse kørere.

Ved DM-afdelinger skal den kører, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

9.8.1 Antal heats

For de enkelte klasser afvikles 2 heats pr. løbsdag.

9.8.2 Startgebyr

Jf. § [8.3.](#)

9.8.3 DM Micro points

Jf. [13.8.6](#)

9.8.4 Beregning af endeligt DM Micro resultat

I hver klasse opgøres den enkelte kørers endelige resultat, ved at sammenlægge hans pointtal for alle resultater. Højeste pointsum giver vinderen. I tilfælde af pointlighed er antallet af 1. pladser, dernæst 2. pladser, osv., udslagsgivende. I tilfælde af fortsat pointlighed er sidst kørte afdeling, hvor mindst én af de pågældende kørere har deltaget, udslagsgivende.

9.8.5 Præmier

For dagens resultat præmieres nr. 1, 2 og 3 i hver maskinklasse, der skal gives en erindringsgave til resten.

For årets resultat uddeles medaljer udsat af DMU til nr. 1, 2 og 3.

9.9 DM Pitbike

DM Pitbike Open afvikles som en landsdækkende løbsserie over 4-7 afdelinger, om muligt geografisk fordelt landet over.

Der afvikles DM for følgende maskinklasser:

- Pitbike Open

En mesterskabsklasse åbnes kun, såfremt der ved første mesterskabsstævne er mindst 5 solodeltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfristens udløb. Hvis der er færre deltagere end 5 afvikles et pokalløb for disse kørere.

Ved DM-afdelinger skal den kører, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

9.9.1 Antal heats

For de enkelte klasser afvikles 2 heats pr. løbsdag.

9.9.2 Løbsafvikling

DM Pitbike Open afvikles på dertil egnede microbaner jf. § [13.7](#) og [13.7.1](#) samt afkortede maxibaner.

Der skal være mulighed for 1 prøvestart ved mesterskabsløb på startstrækningen lige foran startbommen. Ønskes prøvestart, gennemføres dette i forbindelse med og inden for de første to minutter af tidskvalifikationen.

Tidskvalifikation er gældende som kvalifikation og startplacering. Såfremt antallet af tilmeldte køre overstiger max. deltagere, køres der tidskvalifikation beskrevet i § [13.8.2](#).

Ved DM-stævner, hvor der køres på afkortet stor bane (Maxi) skal der gives solokørerne mulighed for at gennemføre en prøveomgang forud for starten. Heatlængde jf. [13.8.3](#). Heatlængden samt tidskvalifikationen må ikke overstige 15 minutter + 1 omg.

Træning kan af stævneledelsen udelades, således at kun tidskvalifikation gennemføres.

9.9.3 Startgebyr

Jf. § [8.3](#).

9.9.4 DM Pitbike points

Ved resultatberegningen [jf. § 3.6 Resultatberegning](#).

9.9.5 Beregning af endeligt DM Pitbike resultat

I hver klasse opgøres den enkelte kørers endelige resultat, ved at sammenlægge vedkommendes pointtal for alle resultater. Højeste pointsum giver vinderen. I tilfælde af pointlighed er antallet af 1. pladser, dernæst 2. pladser, osv., udslagsgivende. I tilfælde af fortsat pointlighed er sidst kørte afdeling, hvor mindst én af de pågældende køre har deltaget, udslagsgivende.

9.9.6 Præmier

For dagens resultat præmieres nr. 1, 2 og 3 i hver maskinklasse. For årets resultat uddeles medaljer, udsat af DMU til nr. 1, 2 og 3.

9.10 DM Sidevogne Open

Maskinklasse, sidevogne: Op til 750 cc.2 takt og 1000 cc 4 takt.

Mesterskabet afvikles som et åbent mesterskab, dvs. alle deltagere som har et nationalt licens udstedt af et forbund under FIM eller FIM Europe kan deltage.

Udenlandsk licens krav til chauffør/passager skal respekteres.

Eksempel: Er der ikke krav om brug af en nakkekrave for en hollandsk licenstager, skal vedkommende ikke køre med en i Danmark.

9.10.1 Antal stævner/afdelinger

Hvert år afvikles 4 til 7 afdelinger for sidevogn open.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. klasse.

9.10.2 DM Træning/kvalifikation

Jf. § [9.1.2 Tidskvalifikation](#)

9.10.3 Heatlængde

Sidevogn 20 min. + 1 omg.

9.10.4 Heat-afvikling

Alle DM-heats kan afvikles med max. 30 deltagende sidevognshold. Ved DM-stævner, hvor flere end 30 tilmeldte sidevognshold er tilmeldt, ved udløbet af anmeldelsesfristen på løbsdagen, afgøres den endelige deltagelse ud fra tidskvalifikationen.

Der medtages 2 reservehold fra tidskvalifikationen. Reserveholdene skal være i ventezonen på samme tidspunkt, som de 30 forhåndskvalificerede hold og indtræder i startrækkefølgen efter den sidst kvalificeret i gruppen, uanset hvilke

hold de erstatter. Reserveholdene indtræder i den rækkefølge, som de er kvalificeret til i kvalifikationsheatet.

Når prøveomgangen går i gang, kan reserveholdene ikke indtræde i tilfælde af, at et af de 30 kvalificerede hold har havari/uheld under prøveomgangen.

Ventezonen lukkes 15 min. før heat start.

Prøveomgangen starter 10 min. før heat start.

Ventezonen lukkes igen 4 min. før start.

Alle skal have mulighed for en prøveomgang inden løbs heats på dagen. Det er frit, om man vil deltage i en prøveomgang.

Alle sidevognshold, som ikke er tilbage i ventezonen 4 min. før start, udelukkes fra heatet. Havarerede sidevogne på prøveomgangen skal fjernes fra banesporet inden start. Det er ikke tilladt at køre i rep. zone eller ryttergård under prøveomgangen.

Det er ikke tilladt at rykke pladser frem i startrækkefølgen under prøveomgangen, med mindre det er på grund af et havari.

9.10.5 Ændret mandskabssammensætning

Ved ændret sammensætning af et sidevognsholds chauffør og passager i sæsonens løb, følger eventuelle opnåede DM-points føreren af sidevognsholdet. Hvis et sidevognshold, som i sæsonens løb har skiftet passager, gør sig fortjent til en DM-medalje, vil denne medalje tilfalde den passager, som har været med til opnåelse af de fleste af sidevognsholdets DM-points. Ved denne sammenligning er princippet, som er beskrevet i § 9.1.76, gældende ved eventuel pointlighed.

Der må ikke skiftes passager efter mødetidens udløb på løbsdagen ved DM løb.

Dog er det tilladt, hvis en passager kommer til skade under træning eller 1. heat, at han/hun erstattes med en reservepassager, hvis løbets samaritter vurderer, at skaden er så alvorlig, at han/hun ikke kan forsætte. Tilladelse til skift af passager kan kun gives af dommeren. Stævnelederen skal orienteres inden næste heat.

Reservepassageren skal have et mesterskabslicens A eller B. Udskiftning kan kun ske mellem afsluttet træning og 1 heat og efter afsluttet 1 heat og 2 heat.

Resultatberegning ved DM løb:

[Jf. 3.6 Resultatberegning.](#)

DM kørernumre:

Fast kørernummer bestilles via kørerens medlemslogin til DMU's medlemssystem.

Kørernes nummerplader skal under hele stævnet inkl. tidskvalifikationerne være forsynet med det tildelte kørernummer.

Sidevogne Open gul baggrund med sorte tal.

Ved DM-afdelinger skal det sidevognshold, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM-stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

Tidsinterval, ved DM-afvikling:

Jf. [9.1.3 Tidsinterval](#)

Klassesammenlægning ved pokalløb:

Det er tilladt at lægge Sidevogne og Quad sammen ved lave deltagerantal, i sådanne tilfælde foretages starten dog klassevis (splitstart).

I sådanne tilfælde beregnes og præmieres klasser hver for sig, såfremt de enkelte klassers deltagerantal berettiger dette i henhold til dette reglement.

Heat og træning ved pokal løb:

Pokalløb min. 15 min. tids kvalifikation (ingen starttræning) heat længde min. 15 min. + 1 omgang.

Landsholdsudtagelser: Udtagelse af de 3 danske sidevognshold sker 35 dage før EM for hold afvikles.

Udtagelser sker af Sportsudvalget MX. Er der i Sportsudvalget aktive aspiranter til EM holdene, erklæres medlemmet inhabil og udtagelsen foretages af SK Motocross, eller HB.

Der kan afvikles Mesterskaber i fællesskab med andre lande når disse landes unioner/udvalg er enige om betingelserne for afviklingen.

Betingelser skal være underskrevet af de unioner, som deltager i det fælles mesterskab.

9.11 Quad Danmarks mesterskab:

Quad maskinklasser, udlagt som DM klasser: Quad Mini 250 Gear B, Quad Old Boys 30+, Quad Maxi 500 A.

Deltagere: Alle kørere, som er i besiddelse af gyldigt licens, svarende til [den pågældende klasse](#).

Mesterskabet er et Åbent Mesterskab for alle Nordiske kørere med licens udstedt af NMF, SVEMO, SML og MSI og DMU, samt for tillige kørere med internationalt/EU licens fra Unioner under FIM/FIM Europe.

Ved DM-afdelinger skal den kører, der er placeret på 1. pladsen i den samlede DM stilling, have rød front nummerplade med hvide tal. Denne nummerplade må kun benyttes i den pågældende DM-serie, den er opnået i.

9.11.1 Antal stævner/afdelinger

Hvert år afvikles 4 til 7 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

9.11.2 Heatlængde

jf. [17.3.4](#) - [17.3.5](#) - [17.3.6](#) - [17.3.7](#).

9.11.3 Heat-afvikling

Alle DM-heats kan afvikles med max. 30 deltagende kørere. Ved DM-stævner, hvor flere end 30 deltagere er anmeldt samme klasse, ved udløbet af anmeldelsesfristen på løbsdagen, afgøres den endelige deltagelse ud fra tidskvalifikationen. Der medtages 2 reserver ud fra tidskvalifikationen.

9.12 DMU C Cup Mini/Maxi

DMU C Cup Mini/Maxi er en landsdækkende løbsserie for C-kørere i alle mini- og maxiklasser.

DMU står for præmiering til den samlede nr. 1, 2 og 3 i hver klasse.

Oprykningpoint tildeles i henhold til § 7.2.1.

10 Landsdelsmesterskab, Maxi- og Minicross

Der konkurreres om Landsdelsmesterskaberne SM og JM/FM i de efterfølgende beskrevne solo- og sidevognsklasser. Der kåres Landsdelsmestre én gang årligt. Landsdelsmesterskaberne er officielle DMU-mesterskaber, og præmieres med DMU's officielle medaljer. Ud over denne præmiering skal hvert stævne, af arrangøren, på dagen, præmieres i henhold til DMU's reglement. En Landsdelsmesterskabsklasse åbnes kun, såfremt der ved første Landsdelsmesterskabsstævne er mindst 5 solodeltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfristens udløb. I stævner, der tæller til Landsdelsmesterskaber, kan der ikke dispenseres fra kravet til deltagerne om, at baneprove skal være bestået, og licens udstedt.

10.1.1 Aflysning af Landsdelsmesterskabsafdelinger

Evt. aflysning af mesterskabsstævner foretages af SK motocross/Sportsudvalget, såfremt flytning til anden bane ikke er mulig. Der tages herefter stilling til, om stævnet skal bortfalde eller køres på et andet tidspunkt.

Hvis aflysningen foretages af dommeren på dagen, udskrives der ikke nyt stævne.

10.1.2 Deltagende kørere

Landsdelsmesterskabet JM/FM er åbent for kørere, som er i besiddelse af licens udstedt af klubber vest for Storebælt.

Landsdelsmesterskabet SM er åbent for kørere, som er i besiddelse af licens udstedt af klubber øst for Storebælt.

[Samme regler vedrørende licens gælder for deltagelse i de pokalløbsklasser, der afvikles i forbindelse med landsdelsmesterskaberne.](#)

10.1.3 Deltagende klasser

Landsdelsmesterskab:

A	Open
Junior	125 B
B	MX 1 og MX 2
B	85 cc Mini Open
B	65 cc
A	Old Boys 30+
B	Old Boys 30+
A/B/C	Old Boys 50+

10.1.4 Antal stævner/afdelinger

Alle Landsdelsmesterskaber afvikles over 4 afdelinger. Hver afdeling består af 2 heats pr maskinklasse.

10.1.5 Køretid, heats

A maxi:	20 min. + 1 omgang
B maxi:	20 min. + 1 omgang
Junior 125 B:	20 min. + 1 omgang
85 cc:	20 min: + 1 omgang
65 cc:	15 min. + 1 omgang
Old Boys:	15 min. + 1 omgang <u>(kan for OB A30+ være 20 min. + 1 omgang ved sammenlægning med A Open)</u>

10.1.6 Heat-afvikling

[Jf. 3.2.1](#)

11 Supercross og Speedcross

For ovennævnte gælder de samme regler som anført for motocross med følgende ændringer:

11.1 Selve banelegemet

Banen kan være under 1000 m lang, men skal dog være mindst 400 m.

Områder med vuptier er tilladte, når de opbygges efter følgende retningslinjer:

- Min. afstand mellem toppene: 3 meter
- Max. afstand mellem toppene: 6 meter
- Max. højdeforskel mellem top og bund: 1 meter

11.2 Startfeltet

Den retlinede strækning efter startlinjen skal være mindst 50 m lang og bredden af første sving være mindst 3/4 af startfeltets bredde, såfremt den nævnte retlinede strækning er mellem 50 og 100 m.

11.3 Ventezone

Tidsbestemt ventezone anvendes normalt ikke.

11.4 Reparationsområde

Reparations-/signaleringsområde findes ikke.

11.5 Sikkerhedsbestemmelser

Kørere og hjælpere må ikke befinde sig på baneområdet under heatafvikling. Køernes eventuelle besigtigelse af baneområdet kan kun finde sted i eventuelle planlagte pauser mellem heatene.

11.6 Opbygning

Mindste heatlængde er 3 omgange. Løbet kan køres efter speedway-princippet med et antal heats, der er ligeberettigede, eller køres efter princippet med indledende heats, mellemheats og finaleheats.

11.7 Start

Start med deltagere i mere end én startrække er ikke tilladt. Er en kører ikke på startlinjen til det fastsatte tidspunkt, udelukkes han af heatet. Under startproceduren anvendes et 15 sek. skilt. Hjælpere har ikke adgang til startområdet.

11.8 Køreregler

En kører, der sprænger startsnoren (-snorene) eller passerer startlinjen med begge hjul inden starten, skal udelukkes af heatet.

11.9 Resultatberegning

Kørere, der ikke har passeret mållinjen senest 3 min. efter vinderens passage af mål, eller som ikke har påbegyndt sidste omgang, inden vinderen kører i mål, udelukkes af heatet. Vinderen af et heat tildes 1 point, nr. to 2 point, osv. ikke fuldførende kørere tildes et antal points svarende til det planlagte antal heatdeltagere + 1. Arrangørerne kan via tillægsreglene tillade benyttelse af andet pointsystem.

11.10 Lydkontrol

Lydkontrol foretages normalt ikke mellem heatene.

11.11 Oprykning til klassetrin A og B

Der tildeles ikke oprykningspoints efter resultater i disse stævner.

11.12 Præmiering

I henhold til [3.15](#) til og med [3.15.3](#).

12 Minicross

Følgende særlige bestemmelser er gældende for Minicross, som dækker maskinklasserne 65 og 85 cc.

12.1 Maskinklasse 65 cc klassetrin C og B

Motorstørrelse: Max. 65 cc vandkølet.
Max. 80 cc micro.
Max. 115 cc 4-takt.

Hjulstørrelse: Forhjul max. 14"
Baghjul max. 12"

Deltagere: Fra og med det kalenderår, vedkommende fylder 8 år, og må deltage i klassen, til og med det kalenderår, vedkommende fylder 12 år.

12.2 Maskinklasse 85cc klassetrin C og B

Motorstørrelse: Min. 66 cc.
Max. 85 cc
Max. 150 cc 4-takt

Deltagere: Fra og med det kalenderår, vedkommende fylder 10 år, og må deltage i klassen til og med det kalenderår, vedkommende fylder 15 år.
Piger op til 17 år.

12.3 DMU-kørerlicens

Kørerne skal være i besiddelse af DMU-kørerlicens, klassetrin C og B, som erhverves i henhold til reglementets [§ 7 DMU-kørerlicenser](#).

12.4 Klassesammenlægning

Minicross klasserne [65C](#), [65B](#) og [85C](#) kan [sammenlægges](#), hvis det samlede deltagerantal ikke overskrider det antal kørere, banen er godkendt til. Resultatberegning foretages separat for hver maskinklasse.

12.5 Oprykning fra klassetrin B til A Minicross

[UDGÅET.](#)

12.6 Oprykning fra klassetrin C til B Minicross

For oprykning til B se reglementets afsnit [7.2.1](#).

12.7 Nedrykning fra klassetrin B Minicross

For nedrykning fra klassetrin B til C – se reglementets afsnit [7.2.3](#).

12.8 Overgang til større maskinklasse (Maxi)

Ved en kørsers overgang fra Minicross klassetrin C eller B flyttes vedkommende til Maxi C.

Dog skal en kører fra top 10 i årets DM 85 cc Mini Open rykke til Maxi B eller Junior 125 B. Øvrige kørere kan vælge at rykke op.

I det kalenderår, hvor en kører fylder 12 år, dvs. året før minimumsalderen for maxicross opnås (13 år), må køreren deltage i almindelig træning (jf. 3.11) for 125+ på en 125 cc 2-taktsmaskine på sit Junior B eller Junior C-licens. Kalenderåret efter indløses der træningslicens 125+ eller konkurrencelicens 125+..

En kører kan vælge at køre løb i både 85-klassen og 125-klassen, såfremt vedkommende opfylder alderskravene til begge klasser. Køreren skal i så fald være i besiddelse af både juniorlicens og 125+-licens.

13 Microcross

Følgende bestemmelser er gældende for microcross på lille bane (micro).

13.1 Deltagere

Laveste alder: Det kalenderår, vedkommende fylder 3 år.
Højeste alder: Det kalenderår, vedkommende fylder 11 år.*

*Dog må en kører på indslusnings- eller træningslicens gerne deltage i træning på en microcrossmaskine på lille bane til og med det kalenderår, hvor køreren fylder 12 år, såfremt dette vurderes forsvarligt af træningslederen.

13.1.1 DMU-kørerlicens

Alle deltagere skal være medlem af en DMU-klub, og være i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens Junior kategori: C - B - (beg)
Enhver deltager skal, af egen drift, forevise sit DMU-kørerlicens ved enhver træning og ved ethvert stævne.

13.2 Klasseinddeling

Kørerne kan deltage i klassen til og med det kalenderår max. alderen opnås.

Begynder/Laveffekt:	Alder: 3 - 6 år. Støttehjul og sidevogne er tilladt.
50cc:	Alder: 4 - 8 år C 50 cc B 50 cc
80cc:	Alder: 5 - 11 år C 80 cc B 80 cc

13.2.1 Oprykningsregler

Oprykningspoint jf. [7.2.1](#)

Vær opmærksom på, at der skal foreligge en bestået baneprov inden man kan starte på stor bane.

Baneprov aflægges det år man fylder 8 år, det skal dog tilstræbes at afholdelse af baneprov sker inden de 8 år opnås. Kørerens licenskort udleveres ikke, førder er foretaget baneprov. Baneprov skal afholdes på stor bane.

13.3 Motorcyklen

Motorcyklerne som anvendes skal overholde følgende kriterier:
Motorcyklerne inddeles i følgende maskinklasser:

- Begynder/Laveffekt: Max. 50 cc
Max. 50 cc 4-takt må deltage i klassen
Max. hjulstørrelse 10/10"
- 50cc: Max. 50 cc
Max. 70 cc 4-takt må deltage i klassen
Max. hjulstørrelse 12/10"
- 80cc: Max. 80 cc
Max. 115 cc 4-takt må deltage i klassen
Max. hjulstørrelse 14/12" for 80 cc
Max. hjulstørrelse 17/14" for 4-takt

Bestemmelser gældende for alle klasser:

- Støtteben må ikke forefindes på motorcyklen, når den anvendes til træning og løb.
- Udblæsningssystemet skal være forsvarligt fastgjort. Systemet skal vende munden bagud og skal afsluttes med kort rørstykke (max. 5mm), er rørstykket længere skal det afsluttes med en kant på min. 5mm.
- Lyddæmperen må ikke nå længere bagud end til bagdækkets yderste kant.
- Styrets greb må ikke nå ud forbi styrets ender, og skal være forsynede med kugleformede endeknopper af mindst 16 mm diameter.
- Gasspjældet skal kunne tvangslukkes, dvs. at yderkablet skal være fastgjort ved såvel gashåndtag som karburator.
- Tværstiver/bespændingsplade på styr skal være forsynet med en velpolstret pude.
- Alle kædehjul skal være effektivt afskærmede, så man ikke kan få fingeren i transmissionsdelene.
- Motorcyklen skal være udstyret med stopkontakt.

Bestemmelser gældende for begynder/laveffektklassen

- Følgende motorcykler kan anvendes:
 - Yamaha PW50
 - Suzuki JR50
 - Honda QR50
 - Honda Crf50F
 - Honda Baja HM50
 - Kawasaki KDX50
 - Polini X1R H20
 - Polini X1P Air
 - KTM mini Adventure 50
 - KTM SX/LC mini (samme som Adventure, men med SX/LC motor monteret 14 mm karburator)
 - OSET MX-10 (el)
 - LEM A10
 - Eller lignende laveffektmaskiner som ovenstående, der tages forbehold for ældre laveffektmaskiner med andre benævnelser.
- Der må ikke ændres på motorens ydelse/effekt/udstødning i denne klasse, ændring af dysestørrelse tilladt.

13.3.1 Lydniveau, sanktioner og ansvarsfordeling

Af hensyn til miljøkrav vedrørende lydafgivelse, skal enhver motorcykel, som anvendes på en godkendt bane, overholde de i Alment Reglement angivne lydgrænser inkl. toleranceværdier, sanktioner jf. [3.9.3](#).

13.3.2 Målinger

Der kan gennemføres lydmålinger ved:

- Træningen
- Løbsarrangementer

13.4 Køerenumre

Fast køerenummer bestilles via kørerens medlemslogin til DMU's medlemssystem..

Kørernes nummerplader skal under hele stævnet inkl. træningerne være forsynet med det tildelte køerenummer.

13.5 Nummerplader

Følgende nummerplade- og talfarver skal anvendes:

Klasse	Bundfarve	Talfarve
Begynder/Laveffekt	Hvid	Sort
50cc B og C	Hvid	Sort
80cc B og C	Gul	Sort

13.6 Udstyr

Følgende udstyr er påkrævet for alle deltagere:

Pilot eller integral hjelm. (Korrekt fastspændt).

Hjelme skal opfylde kravene [jf. 5.2 Se bilag 5](#).

Motorbriller eller visir af splintfrit materiale (skal min. bæres på startstrækningen).

Tandbeskytter, ved brug af pilothjelm.

Tandbeskytteren kan være en egentlig mundbeskytter, brillemaske, eller en bøjle påknappet hjelmen. Skulderbeskytteren er en vestlignende genstand, der dækker såvel en del af brystet som af ryggen. Skulderbeskytteren skal være fremstillet af splintfrit materiale. Må bæres både under og uden på køretrøjen.

Handsker, af stød- og rivefast materiale. Albuebeskyttere gælder også pitbike kørere til og med det fyldte 11 år. Knæbeskyttere.

Knælange støvler af læder eller kunststof (ikke gummistøvler).

Bukser af kraftigt stof. Bukserne skal have god pasform, og skal være så lange, at der under brugen ikke opstår mellemrum mellem støvler og bukser.

Tætsluttende trøje med lange ærmer. Hætte er ikke tilladt.

Rygbeskytter/nyrebælte og nakkekrave/halskrave.

Se i øvrigt [§ 5 Påklædning og udstyr](#).

13.7 Banen

[Se 2.1.3 Microbaner.](#)

13.7.1 Starten

[Se 2.2.1 Startfeltet og startprocedure, micro.](#)

13.8 Løbsafvikling

Løbstilladelse udstedes af DMU for hvert enkelt stævne.

På løbsdagen skal der afvikles 1 træning og 1 tidskval, af mindst 10 minutters varighed, pr. deltagende klasse.

Antal startende: Max. antal deltagere i et heat = max. antal iht.

banegodkendelsen (OBS: en microbane kan godt være godkendt til flere kørere, end der er startbomme til – i så fald kan kørerne starte i to rækker).

Hvis der i en klasse er anmeldt flere end det i banegodkendelsen antal tilladte startende, opdeles kørerne i et passende antal træning/tidskval.

Ud fra max. antal tilladt startende jf. banegodkendelsen fordeles kørerne derefter i gruppe A-B-C osv., som derefter kører tidskval.

Begynder/Laveffektklasse – særlige bestemmelser.

- Alle løb, afvikles i denne klasse som pokalløb.
- Der tildeles ikke oprykningspoint i denne klasse.
- Frivillig oprykning til C50 og C80 eller ved anmodning fra DMU SU MX.
- Transponder er ikke et krav i denne klasse.

- Der køres ikke om placeringer, ens præmiering gives til alle deltagere i klassen.
- Heatafvikling således:
 - 1 x 10 min. træning.
 - 3 x 10 min. effektiv køretid.
 - Tiden startes når første kører passerer start/mål eller på starters signal, ved køretidens udløb flages af.
 - Starter kan koordinere frivillig start bag bom i alle "heat", øvrige starter i anden række.
 - Banen skal, om muligt kunne afkortes til fordel for motorernes beskedne effekt, når og hvis banens forløb ændres markant i forhold til vejret.
 - Det er stævnelederens ansvar at vurdere banens forløb.

En kører kan ikke deltage i to maskinklasser på samme løbsdag. Denne regel er gældende i alle former for microløb, defineret med løbsnavn eller type på DMU's online løbskalender.

13.8.1 Tidskvalifikation

De tilstedeværende kørere opdeles i det nødvendige antal tidskval.

Ved mesterskabsløb efter den aktuelle stilling i turneringen og ved pokalløb efter kørernummer.

Tilmeldte og fremmødte kørere til pokalløb opdeles efter:

- Den bedst placerede fremmødte kører i tidskval A (pokalløb: laveste kørernummer)
- Den anden bedste placerede fremmødte kører i tidskval B (pokalløb: næstlaveste kørernummer)
- Den tredjebedst placerede fremmødte kører i tidskval A
- Den fjerdebedst placerede fremmødte kører i tidskval B osv.

Kørere der ikke har opnået point i mesterskabet og efteranmeldere fordeles ligeligt efter fremmøde.

13.8.2 Nødvendigt tidskval, i forhold til deltagerantal

Er der op til 12 kørere i en klasse, køres én tidskval.

Løbsledelsen kan dog vælge at lade flere end 12 kørere køre i samme tidskval, hvis banegodkendelsen tillader det og det vurderes forsvarligt i forhold til kørernes alder og niveau.

Er der flere kørere end én tidskval kan rumme, deles kørerne som udgangspunkt op i tidskvalifikationsgrupper A og B, evt. C afhængigt af kørernes antal.

Eksempel på tidskvalifikation med 16 kørere:

Der køres i én gruppe, såfremt banegodkendelsen tillader dette og det vurderes forsvarligt af løbsledelsen i forhold til kørernes alder og niveau.

Alternativt opdeles kørerne i 2 grupper.

Det er løbsledelsens ansvar at vurdere, hvilken løsning, der benyttes på dagen. Banegodkendelsen skal dog til enhver tid overholdes.

Eksempel på tidskvalifikation med 20 kørere:

Kørerne deles op i to grupper, A og B, med 10 kørere i hver.

Fra hver gruppe A og B kvalificerer de 6 hurtigste sig direkte til A-finalen.

Placering 7-10 i hver gruppe kvalificerer sig til B-finalen.

Kørere som i første tidskval ikke kommer i mål, bliver placeret sidst i B-finalen. Det er løbsledelsens ansvar at vurdere, hvilken løsning, der benyttes på dagen. Banegodkendelsen skal dog til enhver tid overholdes.

Eksempel på tidskvalifikation med 36 kørere:

Kørerne deles op i tre grupper, A, B og C, med 12 kørere i hver, eller op til det antal som banegodkendelsen tillader.

Fra hver grupper A, B og C kvalificerer de 4 hurtigste sig direkte til A-finalen.

Placering 5-8 i hver gruppe kvalificerer sig til B-finalen.

Placering 9-12 i hver gruppe kvalificerer sig til C-finalen.

Kørere som i første tidskval ikke kommer i mål, bliver placeret sidst i C-finalen.

Det er løbsledelsens ansvar at vurdere, hvilken løsning, der benyttes på dagen.

Banegodkendelsen skal dog til enhver tid overholdes.

Opdeling af kørere efter endt tidskvalifikation:

- Er hurtigste tid i gruppe A hedder det: A1 B1 A2 B2 osv.

Er hurtigste tid i gruppe B hedder det: B1 A1 B2 A2 osv.

13.8.3 Køretid

Heatlængde: 10 min + 1 omg.

Der må ikke være andre end det nødvendige antal officials og banehjælpere på banen under træning og løb, og disse skal bære korrekt DMU officialskilt, eller klubbens officialvest. Det er stævneledelsens pligt at standse træningen eller løbet, såfremt personer, der ikke er udpeget af den arrangerende klub som hjælper, opholder sig på banen.

Kørere, hvis pårørende eller hjælpere er årsag til at et heat standses, udelukkes fra omstart i det pågældende heat. I startfeltet skal arrangerende klub have tilstrækkeligt med hjælpere, der kan sikre at alle startende bliver placeret korrekt ved startbommen.

Det er tilladt kørere der har behov herfor at benytte startklods.

Når starteren sænker det grønne flag, skal alle hjælpere straks forlade området. Herefter fortsættes startproceduren.

13.8.4 Løbsserier

Klubber kan på eget initiativ afholde løbsserier, hvor der over flere stævner foregår en samlet resultatberegning.

Der skal til alle sådanne stævner være åbent for alle klasser.

Stævnearrangørerne kan forud for første stævne - og forudsat at dette fremgår af løbets tillægsregler - fastsætte min. deltagerantal for at klasser åbnes i løbsserien.

Såfremt der ved et enkelt stævne er deltagere til en i serien ikke åbnet klasse, skal denne afvikles som alm. pokalløb.

I turneringer opgøres den enkelte kørers endelige resultat, ved at sammenlægge hans pointtal for alle resultater. Højeste pointsum giver vinderen. I tilfælde af pointlighed er antallet af 1.pladser, dernæst 2. pladser, osv., udslagsgivende. I tilfælde af fortsat pointlighed er sidst kørte afdeling, hvor mindst én af de pågældende kørere har deltaget udslagsgivende.

13.8.5 Teknisk kontrol

Der skal ved træning/løb gennemføres stikprøvekontrol af deltagernes udstyr/maskiner.

Ved træning er træningslederen ansvarlig for at deltagernes udstyr/maskiner er i orden.

Ved løb skal deltagernes udstyr løbende kontrolleres (f.eks. i ventezonen).

Evt. protester, der medfører teknisk kontrol af maskinen, skal være stævnelederen i hænde inden 15 min. efter heatet er slut.

13.8.6 Resultatberegning

Ved resultatberegningen [jf. 3.6 Resultatberegning](#).

Finalegruppe B pointgives efter sidst gennemførte kører i A finalen.

13.8.7 Protest

Se Alment Reglement 12.1.

13.8.8 Præmiering

For dagens resultat præmieres nr. 1, 2, 3 i hver maskinklasse, der skal gives en erindringsgave til resten.

13.8.9 Ansvar

Den arrangerende klub er ansvarlig for arrangementets gennemførelse.

Stævnelederen skal være i besiddelse af mindst S-officials licens.

13.8.10 Officials

Ved træninger og konkurrencer skal der anvendes officials efter samme retningslinjer, som for alle øvrige DMU-arrangementer.

Der skal af arrangøren udpeges et antal banehjælpere der mindst tilsvare antal flagofficials.

Der må modtages hjælp på banen til at starte og rejse sin motorcykel op. Men motorcyklen må kun skubbes af banehjælpere mv., hvis køreren selv snyder på motorcyklen eller selv skubber den.

Der skal afholdes instruktion for officials og banehjælpere inden træningen påbegyndes.

14 Kids Cup

DMU Kids Cup er en landsdækkende løbsserie over 3-6 afdelinger, hvor kørerne via deltagelse i de enkelte løbsafviklinger kan optjene point til deres stamklub. Den klub der via deres medlemmers deltagelse samt individuelle placeringer i de enkelte afdelinger har optjent flest point efter sidste afdeling er samlet vinder af DMU Kids Cup og tildeles en vandrepokal udsat af DMU.

DMU ønsker at klubberne motiverer deres micromedlemmer til at deltage i denne landsdækkende "klubmesterskabsserie".

- Deltagelse: Køreren repræsenterer altid sin stamklub. Ved klubsifte skal DMU-kørerlicens være udstedt af ny stamklub inden 01.03. indeværende år. En kører kan ikke deltage i mere end én klasse på dagen.
- Løbsafvikling jf. [13.8](#)
- Pointberegning [jf. 3.6 Resultatberegning, dog benyttes 30-pointskala \(30-29-28 osv.\)](#). Såfremt det samlede antal deltagere i et heat overstiger 30, tildeles de kørere, der ender på placeringerne 31, 32 osv., 1 point.
- Præmiering: For dagens resultat præmieres nr. 1, 2 og 3 i hver maskinklasse. Der skal gives en erindringspræmie/pokal til resten. Deltagere på dagen i begynder/laveffektklassen tildeles ved gennemførelse 12 point pr. heat (3).
 - Såfremt Begynder/laveffektklassen af den ene eller anden årsag ikke kan gennemføre deres tre heat (dette vurderes af stævneleder), skal de kørere, der deltog i træningen, tildeles hver 10 point.
 - For at opnå ret til at få tildelt 12 point i et heat, skal en deltager i Begynder/laveffektklassen som minimum kunne køre en omgang, målt fra startbom og til startsvinget er passeret første gang.
 - Det er stævnelederens og tidtagerens ansvar at drage omsorg for, at deltagerne i Begynder/laveffektklassen registreres og tildeles point på korrekt vis iht. ovenstående.
- Sammenlægning af point til klubberne, i forhold til klubbens på dagen deltagende medlemmer, samt disses placeringer på dagen.
 - Stævneleder/tidtager indrapporterer senest 2 dage efter afviklingen af en Kids Cup afdeling den samlede individuelle pointoversigt til DMU kontor.
- DMU kan kombinere Kids Cup afviklingen med aldersrelateret træning dag 1, herefter løbsafvikling dag 2.
- Træningslicensindehavere kan deltage i træningsdagen og med mulighed for tilkøb af endagsløbslicens til løbsdagen.

15 Pitbike

Følgende bestemmelser er gældende for Pitbike på lille bane (micro) samt afkortet bane (maxi).

15.1 Deltagere

Pitbike Open laveste alder: Det kalenderår, der fyldes **8** år.

Pitbike Open højeste alder: Ingen aldersgrænse.

15.2 DMU-kørerlicens

Deltagere skal være medlem af en DMU-klub, og være i besiddelse af gyldigt Pitbikelicens eller være medlem af en udenlandsk klub under et forbund under FIM og være i besiddelse af en gyldig
international licens.

Enhver deltager skal af egen drift, forevise sit DMU-kørerlicens ved enhver træning og ved et hvert stævne.

15.2.1 Baneprove

Vær opmærksom på, at der skal foreligge en bestået baneprove inden man kan starte på stor bane.

Baneprove aflægges det år man fylder 8 år, det skal dog tilstræbes at afholdelse af baneprove sker inden de 8 år opnås. Kørerens licenskort udleveres ikke, før der er foretaget baneprove. Baneprove skal afholdes på stor bane.

15.2.2 Oprykningsregler

Der er ingen oprykningsregler i Pitbike.

15.3 Motorcyklen

Motorcyklerne skal overholde følgende kriterier:

- 1 cylinder 4-takt max. 160 cc
Hjulstørrelse: min 10" max. 14"

(Dog gælder Honda CRF150 og andre motocross 4-takts som deltager i Mini klassen, ikke som pitbike)

Diagram over en pitbike motorcykel er gengivet i [bilag 7](#).

Bestemmelser gældende motorcyklen:

- Støtteben må ikke forefindes på motorcyklen, når den anvendes til træning og løb.
- Udblæsningssystemet skal være forsvarligt fastgjort. Systemet skal vende munden bagud og skal afsluttes med kort rørstykke (max. 5mm), er rørstykket længere skal det afsluttes med en kant på min. 5mm.
- Lyddæmperen må ikke nå længere bagud end til bagdækkets yderste kant.
- Styrets greb må ikke nå ud forbi styrets ender, og skal være forsynede med kugleformede endeknopper af mindst 16 mm diameter.
- Gasspjældet skal kunne tvangslukkes, dvs. at yderkablet skal være fastgjort ved såvel gashåndtag som karburator.
- Tværstiver/bespændingsplade på styr skal være forsynet med en velpolstret pude.

- Alle kædehjul skal være effektivt afskærmede, så man ikke kan få fingeren i transmissionsdelene.
- Motorcyklen skal være udstyret med stopkontakt.

15.3.1 Køerenumre

Fast køerenummer bestilles via kørerens medlemslogin til DMU's medlems-system.

Kørernes nummerplader skal under hele stævnet inkl. træninger og tidskvalifikation være forsynet med det tildelte køerenummer.

15.3.2 Nummerplader

Følgende nummerplade- og talfarver skal anvendes:

<u>Klasse</u>	<u>Bundfarve</u>	<u>Talfarve</u>
<u>Pitbike</u>	<u>Hvid</u>	<u>Sort</u>

15.4 Udstyr

Særlige regler vedr. beskyttelse: Albuebeskyttere

er obligatoriske for pitbikekørere til og med det fyldte 11 år.

Se i øvrigt [§ 5 Påklædning og udstyr](#).

15.5 Banen

Jf. § 2.1.2 såfremt løbet afvikles på afkortet stor bane, jf. § 2.1.3 såfremt løbet afvikles på microbane.

15.5.1 Starten

Jf. § 2.2 såfremt løbet afvikles på afkortet stor bane, jf. § 2.2.1 såfremt løbet afvikles på microbane. Dog gælder reglen om opsamlere kun for kørere op til 11 år i pitbike.

15.6 Løbsafvikling

På løbsdagen kan der afvikles 1 træning samt mindst 1 tidskvalifikation, af mindst 10 minutters varighed, pr. deltagende klasse.

Antal startende: Max. antal deltagere i et heat = max. antal iht. banegodkendelsen.

Hvis der i en klasse er anmeldt flere end det i banegodkendelsen antal tilladte startende, opdeles kørerne i et passende antal trænings/tidskval.

Ud fra max. antal tilladt startende jf. banegodkendelsen fordeles kørerne derefter i gruppe A-B-C osv., som derefter kører tidskval.

15.6.1 Tidskvalifikation

Jf. § 13.8.1.

15.6.2 Nødvendigt tidskval, i forhold til deltagerantal

Jf. § 13.8.2.

15.6.3 Køretid

Heatlængde: minimum 10 min + 1 omg.

Der må ikke være andre end det nødvendige antal officials på banen under evt. træning, tidskvalifikation og løb, og disse skal bære korrekt DMU officialskilt, eller klubbens officialvest. Det er stævneledelsens pligt at standse træningen, tidskvalifikation eller løbet, såfremt personer, der ikke er udpeget af den arrangerende klub som hjælper, opholder sig på banen.

Kørere, hvis pårørende eller hjælpere er årsag til at et heat standses, udelukkes fra omstart i det pågældende heat.

Det er tilladt kørere der har behov herfor, at benytte startklodser.

15.6.4 Løbsserier

Jf. § 13.8.4.

15.6.5 Teknisk kontrol

Jf. § 13.8.5.

15.6.6 Resultatberegning

Ved resultatberegningen [jf. 3.6 Resultatberegning](#).

Finalegruppe B pointgives efter sidst gennemførte kører i A finalen.

15.6.7 Protest

Se Alment Reglement 12.1.

15.6.8 Præmiering

For dagens resultat præmieres nr. 1, 2, 3 i hver maskinklasse.

15.6.9 Ansvar

Den arrangerende klub er ansvarlig for arrangementets gennemførelse.

Stævnelederen skal være i besiddelse af mindst S-officials licens.

15.6.10 Officials

Jf. § 13.8.10.

Særlige forhold:

Kørere i alder 8 til og med det fyldte 11 år, må modtage hjælp på banen til at starte og rejse sin motorcykel op. Men motorcyklen må kun skubbes af banehjælpere mv., hvis køreren selv sidder på motorcyklen eller selv skubber den.

16 Hastighedstrial

16.1 Definition

Hastighedstrial (H-trial) er hastighedsløb med enkeltstart.

H-trial køres i uregelmæssigt terræn, der ikke permanent anvendes til motorsport.

16.2 Løbsstrækningen

Løbsstrækningen består af en eller flere etaper (sløjfer, rundstrækninger), som hver for sig af hver deltager gennemkøres en eller flere gange. Den samlede etapelængde og antallet af gennemkørsler skal være afpasset således, at løbets længde i alt bliver mindst 10 km. Ved etapeudformningen skal der bl.a. tages hensyn til, hvilke køretøjsarter, der deltager i stævnet. Etaperne skal, hvor de ikke følger en almindelig anvendt markvej eller lignende, afmærkes med let synlige hvide og blå flag samt pile, der skal anbringes med en sådan indbyrdes afstand, at fejlkørsler må anses for udelukket. De blå flag skal stå i højre side på etaperne og de hvide i venstre. Ved snedækkede arealer kan der anvendes en anden farve i stedet for den hvide, blot ikke rød eller gul. Ved retningsændringer eller forhindringer, der må anses for at være farlige for kørerne, skal der anbringes gule flag. Etapernes start og mål skal være tydeligt afmærket. Den samlede løbsstrækning skal godkendes af dommeren inden løbets start.

16.3 Løbet

Ved hver etapegennemkørsel sker starten med tidsintervaller mellem kørerne på mindst 30 sek. (sidevogne 2 minutter). Startrækkefølgen fastsættes af arrangøren og skal fremgå af tillægsreglerne.

Starten foregår med motorcyklens forhjul stående på startlinjen og med gående motor.

Ansvar for gennemkørsel af etaperne ad den rigtige rute påhviler alene køreren selv.

En kører, som bliver overhalet, skal give plads for den overhalende.

Der skal i tillægsreglerne være fastsat en maksimumstid for ophold på etaperne. På etaperne må kørerne alene modtage assistance fra de af arrangøren udsatte hjælpere eller fra andre kørere.

Assistancen må ikke finde sted på en måde, som af dommeren kan skønnes at være arrangeret eller aftalt. Mållinjen regnes at være passeret, når forreste punkt af forhjulet er forbi. Alle etaper skal af hver deltager gennemkøres på samme motorcykel.

Det er inden løbets start forbudt kørerne at træne på etaperne.

På hver etapegennemkørsel tildes i de enkelte deltagende klasser køreren med korteste passagetid 1 point, køreren med næst korteste tid 2 point osv. Kørerne, der ikke gennemfører en etape, dvs. ikke passerer målet, tildes for denne et pointtal svarende til antallet af deltagende i klassen + 5.

(For definition af "deltagende" se afsnit 13.07). Laveste samlede pointtal gives vinderen, næstlaveste nr. 2 osv. I tilfælde af pointlighed er laveste sammenlagte køretid afgørende. Tidtagningen finder sted med stopure, eventuelt forsynet med slæbeviser. I tilfælde af, at urene går i stå, eller der af andre grunde sker fejl ved tidtagningen, får den pågældende kører tildelt points for etaperne beregnet efter et gennemsnit af det antal points, han opnår på de øvrige af ham gennemførte etaper. Der skal under løbet være mindst en samaritteruddannet person med forbindskasse og bære til stede.

Desuden skal et dertil egnet køretøj være til rådighed for eventuelt nødvendig borttransport af tilskadekomne.

16.3.1 Tilskadekomne kørere

Skadede kørere må ikke deltage i træning eller konkurrence. Kørere, som bærer hårde bandager (gips, plast, glasfiber, aluminium og lign) må ikke deltage i træning eller konkurrence. Ovennævnte bestemmelser er gældende, selvom en kører kan forevise en læges tilladelse til deltagelse i det pågældende arrangement.

16.4 Motorcyklen

Motorcyklen skal være indrettet som anført under motocross, afsnit 4., samt bilag 1.

16.5 Påklædning og udstyr

Der gælder tilsvarende regler for kørerens påklædning og udstyr som i motocross, se afsnit 5.

16.6 Officials

H-trial organiseres og ledes af officials med licenser af kategorierne DS, T og G. Kørslen på hver etape ledes af en etapeleder, der skal være i besiddelse af mindst licens T. Endvidere skal der på hver etape være en tidtager og en listefører til stede, som hver især skal være i besiddelse af mindst G-licens.

16.7 DMU-kørerlicens

Alle deltagere i H-trial skal være i besiddelse af DMU-kørerlicens af gruppe 1, se herom i afsnit 7.

Der kan ikke erhverves oprykningspoints i H-trial.

16.8 Løbstilladelse

Løbstilladelsen til et H-trial udstedes af DMU.

16.9 Anmeldelse

Jf. 8.1.

16.10 Anmeldelsesfrist

Jf. 8.2.

16.11 Præmier

For dagens resultat præmieres nr. 1, 2 og 3 i hver maskinklasse.

17 Quad Racer

17.1 Quad Racer

En Quad Racer er en 4-hjulet solomotorcykel med to forhjul og to baghjul. Alle **bagagebærere, lygter** og lignende skal afmonteres.

17.1.1 Kørernumre.

Fast kørernummer bestilles via kørerens medlemslogin til DMU's medlemssystem..

Kørernes nummerplader skal under hele stævnet inkl. træning og tidskvalifikation være forsynet med det tildelte kørernummer.

17.2 Maskinreglement

17.2.1 Nummerplader

Motorcyklen skal være forsynet med mindst 3 stk. nummerplader i mindste størrelse 140 x 200 mm, en foran fremadvendt og en bagpå monteret lodret i maskinens længderetning med tal på begge sider. Nummerpladerne skal være synlige i deres helhed henholdsvis forfra (+/-45°) og fra siderne (+/-45°). Og må ikke inden for disse synsvinkler i nogen udstrækning være dækket af andre genstande monteret på køretøjet eller af deltageren selv.

- Nummerpladefarve for alle klasser:
- Quad Begynder 50cc: hvid bund, sorte tal
- Quad Micro 100cc: gul bund, sorte tal
- Quad Mini 100cc - Vario: hvid bund, sorte tal
- Quad Mini 250cc – Gear C: gul bund, sorte tal
- Quad Mini 250cc – Gear B: hvid bund, sorte tal
- Quad Maxi 400cc C: hvid bund, sorte tal
- Quad Maxi 400cc A/B: blå bund, hvide tal
- Quad Old Boys +30 500cc: hvid bund, sorte tal
- Quad Maxi 500cc C: gul bund, sorte tal
- Quad Maxi 500cc B: hvid bund, sorte tal
- Quad Maxi 500cc A: gul bund, sorte tal

17.2.2 Quad Racer

Slagvolumen maksimum 500 cc + 3 % for alle maxi klasser. Fra 2020 følges FIMs regler som p.t. er 500 cc.

Cylindervolumen:

- Cylindervolumen skal ligge inden for maskinklassens med et maksimum på hhv. 0,5 % over den pågældende maskinklasse.

Fælgdiameter:

- Maximum 12"

Skærme:

- En Quad racer kan være monteret med forskærme, men skal dog være monteret med bagskærme.
- Der skal være enten bundplade eller kædeskærm, der dækker kæden **eller** kædestyr. Se tegning på bilag 4.

Køretøjets bredde:

- Maximum 1300 mm.

Beskyttelsesbøjler:

- Beskyttelsesbøjler skal placeres mellem hjulene på begge sider af køretøjet, så hjulene ikke kan hægte sammen med et andet køretøj jvf. FIMs officielle diagram over en Quad Racer, se reglementets [bilag 4](#).

Kraftoverføring:

- Kun via køretøjets baghjul og med fastlåst / stiv differentiale med samtidig træk på begge baghjul

Bremser:

- For- og bagbremse skal virke uafhængigt af hinanden, alle hjul skal kunne bremses.
- Forhjulenes bremser skal betjenes med et håndgreb på styret.
- Baghjulenes bremse skal betjenes med højre fod eller håndgreb på styret.

Tændingsafbryder:

- Køretøjet skal være forsynet med en tændingsafbryder, der træder i funktion, hvis køreren mister kontakten med køretøjet. Afbryderen skal være tilsluttet tændingssystemets primærkreds, og være forsynet med ledning for både + og -. Tændingsafbryderen må monteres andre steder end på styret, og skal aktiveres af en elastisk snor af passende længde (max 1 m) og tykkelse, som er fastgjort til køreren.

FIMs officielle diagram over en Quad Racer er gengivet på reglementets [bilag 4](#)

17.3 Maskinklasser

17.3.1 Quad Begynder 50 cc

Licenskategori: Motocross Junior C

Alle quadracere kan benyttes til quadcrossløb, så længe de overholder forskrifterne for en quad racer i det tekniske reglement – pkt. [17.2.2](#).

Motorstørrelse:	Max. 50 cc 2-takt med CVT vario gear. Max. 70 cc 4-takt med CVT vario gear /automatkobling Der må kun benyttes lav effekts udstødning
Transmission:	CVT vario gear / automatkobling
Maskinbredde:	Max 100 cm.
Deltagere:	Fra og med det kalenderår køreren fylder 4, til og med det kalenderår køreren fylder 8 år.
Heat længde:	10 min. + 1 omg. DMU Cup klasse
Baneforhold:	Se pkt. 17.3.3.

Klassificering stor bane, afkortet stor bane eller minibane.

17.3.2 Quad Micro 100 cc

Licenskategori: Motocross Junior C

Alle quadracere kan benyttes til QUAD Cross løb, så længe de overholder forskrifterne for en quad racer i det tekniske reglement - pkt. 17.2.2.

Motorstørrelse:	Max: 100 cc 2-takt - med CVT vario gear Max. 125 cc 4-takt - med CVT/automatkobling Karburator størrelse max 19 mm gælder alene for 100 cc.
Chassi/Motor:	Chassi og motor skal være standard/fabriks monteret af samme fabrik.

Motor og udstødning skal være i standardudførelse –
laveffekt
Maskinbredde: Max 105 cm
Deltagere: Fra og med det kalender år køreren fylder 6 år, til og med
det år køreren fylder 12 år.
Heat længde: 15 min. + 1 omgang
DMU CUP klasse
Baneforhold: Se pkt. 17.3.3.

17.3.3 Quad Mini 100 cc - Vario

Licenskategori: Motocross Junior C eller C125+

Alle quadracere kan benyttes til quadcrossløb, så længe de overholder forskrifterne for en quad racer i det tekniske reglement – jf. 17.2.2.

Motorstørrelse: Max. 105 cc 2-takt
Max. 175 cc 4-takt
Transmission CVT vario Maskinbredde: Max. 115 cm.
Deltagere: Fra og med det kalenderår køreren fylder 7, til og med det
kalenderår køreren fylder 15 år
Heat længde: 15 min. + 1 omg.
DMU CUP Klasse

Baneforhold: Gældende for klasserne Quad Micro 100cc, Quad Mini 100cc
- Vario: Det tilstræbes, at den afkortede bane anlægges med moderate hop –
med ikke for stejle op- og nedkørsler. Hvis banen er sporkørt efter træning eller
heat – afgør Stævneleder/Dommer, hvorvidt banen skal jævnnes for at modvirke
fastkørsel af kørerne.

For klasserne Quad Begynder 50cc, Quad Micro 100cc, Quad Mini 100cc Vario og
Quad Mini 250cc Gear C + B må modtages hjælp på banen fra hjælpere iført gule
veste, såfremt en kører ikke umiddelbart ved egen hjælp kan køre videre. Evt.
reparation af maskine må kun ske i reparationsområdet.

Kører må modtage hjælp i forbindelse med fastkørsel, iståkørsel og uheld. Ved
fastkørsel må køreren få hjælp til at få flyttet/løftet quad raceren op af sporet, så
køreren kan forsætte løbet. Køreren må skubbes i gang kortvarig, så quad
raceren kan komme ordentlig fri fra fastkørslen. Der må ydes starthjælp i
Minigear 250, Mini 100 Vario, Micro 100 og Begynder 50.

Der må ikke ydes mekanisk hjælp eller udbedres maskinskader på banen under
løb. Tekniske problemer, der kræver værktøj, må kun afhjælpes i
reparationsområdet. (F.eks. må en kæde godt køre på igen).

Klassificering stor bane, afkortet stor bane eller minibane.

17.3.4 Quad Mini 250 cc Gear

Licenskategori: Motocross Junior B/C eller B/C125+

Alle Quadracere kan benyttes til quadcrossløb, så længe de overholder forskrifterne for en Quad racer i det tekniske reglement jf. 17.2.2.

Motorstørrelse: Max. 105 cc 2-takt
Max. 175 cc 4-takt

Max. 250 cc luftkølet 4-takt, med fabriksmonteret udstødning og luftfilterkasse inkl. originalt låg.
 Maskinbredde: Max. 120 cm.
 Deltagere: Fra og med det kalenderår køreren fylder 9, til og med det kalenderår køreren fylder 15 år
 Heat længde: 15 min. + 1 omg.
 B: DM Klasse
C: DMU CUP klasse

17.3.5 Quad Maxi 450 cc C + B

Licenskategori: Motocross Junior B/C eller B/C125+

Alle quadracere kan benyttes til quadcrossløb, så længe de overholder forskrifterne for en quad racer i det tekniske reglement. – jf. [17.2.2.](#)

Motorstørrelse:

Max. 250cc 2-takt + 3%

Max. 450cc 4-takt + 3%

Maskinbredde: Max. 130 cm.
Nummerplader: Gul med sorte tal, blå med hvide tal eller hvid med sorte tal.
 Deltagere: Fra og med det kalenderår køreren fylder 12 år, til og med det kalenderår vedkommende fylder 29 år.
 Heat længde: 20 min. + 1 omg.
 DMU Cup
Oprykning: Nr. 1. efter hver afsluttet sæson, rykker op i 500 A/B.

Denne klasse går i stedet for 400cc-klassen og 500cc C-klassen. Inden løbstilmelding skal der søges optagelse til denne klasse hos SU Quad, da det er meningen at klassen bruges til de uerfarne 500cc-kørere samt de kørere, som er rykket op fra Minigear. Klassen er ikke beregnet til kørere, som er erfarne nok til at køre i Maxi 500cc A/B-klassen.

17.3.6 Quad Old Boys 30+ Open

Licenskategori: Motocross A/B125+

Alle quadracere kan benyttes til quadcrossløb, så længe de overholder forskrifterne for en quad racer i det tekniske reglement – jf. [17.2.2.](#)

Motorstørrelse: Max. 550 cc + 3% 2 & 4-takt (1 eller 2 cylinder)
 Maskinbredde: Max. 130 cm.
 Deltagere: Fra og med det kalenderår, vedkommende fylder 30 år.
 Heat længde: 15 min. + 1 omg.
Open A/B =DM Klasse

17.3.7 Quad Maxi 500 cc B + A

Licenskategori: Motocross A/B125+

Alle quadracere kan benyttes til quadcrossløb, så længe de overholder forskrifterne for en quad racer i det tekniske reglement jf. [17.2.2.](#)

Motorstørrelse: Max. 500 cc + 3 % 2 & 4-takt (1 eller 2 cylinder)
 Maskinbredde: Max. 130 cm.
 Deltagere: Fra og med det kalenderår, vedkommende fylder 15 år.
 Heat længde A: 20 min. + 1 omg.

Heat længde B: 20 min. + 1 omg.

A = DM Klasse

B = DMU Cup

17.4 Præmieskala/pointsystemet/Resultatberegning

Præmiering jf. 3.15.

Der tildeles oprykning point jf. [7.2.1](#) – for Quad kræves 20 oprykning point for oprykning fra C til B.

De tre bedst placerede kørere i det endelige DMU Cup resultat i klasserne Quad Mini 250 cc Gear C og Quad Maxi 500 cc Open B er direkte kvalificeret til oprykning i hhv. Quad Mini 250 cc Gear B og Quad Maxi 500 cc A. Øvrige bestemmelser jf. [7.2](#).

Nedrykning fra klassesertrin A til klassesertrin B – jf. [7.2.2](#)

Ved alle løbsserier anvendes pointsystemet:

[Jf. 3.6](#) Resultatberegning med følgende tillæg:

A) Ved 5 eller 6 løb per år fratrækkes det dårligste heat i pointsammentællingen.

B) Ved 7 løb eller derover fratrækkes de 2 dårligste heat i pointsammentællingen.

En disciplinærstraf kan ikke trækkes fra som dårligste heat.

17.4.1 Der udskrives DM i følgende klasser, som køres over 4 til 7. afd.

Quad Mini 250 cc Gear B

Quad Old Boys 30+ 500 cc

Quad Maxi 500 cc A

Alle øvrige Quad klasser afvikles som DMU CUP

En DM-klasse åbnes kun såfremt der ved første DM-afdeling er mindst 5 deltagere. (jf. [9.1.4](#)) Resultatsberegning [jf. 3.6](#)

Alle Quad løbsserier og klasser under DMU afvikles som Åbne Løb og alle kørere – uanset nationalitet - med gyldigt licens i DMU eller FIM tilsluttede Unioner kan deltage.

Udenlandske kørere kører højst rangerende klasse med hensyntagen til alder og maskinstørrelse/type. Tvivlsspørgsmål om indplacering på løbsdagen afgøres af stævneleder/dommer.

17.4.2 Tidskvalifikation mesterskabsløb

Kørerne skal, på løbsdagen, have mulighed for starttræning + samlet træning og tidskvalifikation, der både er gældende som kvalifikation og som startplacering: Maxi A - B 20 minutter.

Junior B/C + maxi C klasser og OB: 15 min.

Der skal være mulighed for 1 prøvestart på startstrækningen med start lige foran startbommen i den frie træning. Der må ikke gennemføres fællesstart.

Såfremt antallet af tilmeldte kørere overstiger 30 deltagere køres der indledende tidskvalifikation [jf. 3.2 + 3.2.1](#).

Der benyttes Sighting Lap for Quad Maxi 500 A og evt. samkørende klasser.

17.4.3 Samkøring/sammenlægning af klasser

Såfremt der ikke ved det første løb i kalenderåret – er et passende antal kørere tilmeldt de forskellige klasser – kan sportsudvalget Quad nedlægge og/eller sammenlægge flere klasser til én, ligesom der hen over året kan samkøres flere klasser i samme heat. Til Quad løb anvendes i vid udstrækning splitstart – når

flere klasser samkøres i samme heat. Tidtagningen starter når bommen falder første gang.

18 Classic Cross

18.1 Kørerlicens

Alle deltagere skal være medlem af en DMU klub og må først deltage i det år, man fylder 14 år. Deltagere løser licens i den stamklub, man er medlem af. Foruden alm. DMU-kørerlicens 125+ A – B eller C, kan man erhverve classic licens til en reduceret pris.

Classic licens giver adgang til at deltage i deciderede Classic løb, samt løb arrangeret i Dansk Classic Cross regi. Derudover giver det adgang til at deltage i klubmesterskaber i kørerens stamklub. Det er dog op til den enkelte klub, hvorvidt de tillader Classic deltagelse. Forudsætningen for ovenstående, er reglen om, at deltagelse foregår på en Classic cykel, der opfylder Dansk Classic Cross' krav til en Classic MC.

En classic motorcykel er defineret under pkt.: [18.6](#) – [18.6.1](#) – [18.6.2](#) samt pkt. 19 med underpunkt samt pkt. 20 og 21.

18.2 Påklædning:

Der henstilles til, at kørepåklædning afdæmpes i farvevalg, til den periode hvortil motorcyklen hører. Påklædningen skal overholde gældende DMU regler (nakkekrave, rygbeskytter, osv.).

Bemærk: Ved deltagelse i Cemar samt Ecmo løb er der krav om at rygbeskytter dækker til og med haleben.

18.3 Teknisk kontrol

Teknisk kontrol kan foretages af arrangør, hvad angår sikkerhed. Teknisk kontrol hvad angår originalitet og overholdelse af internationale bestemmelser, foretages af person udpeget af Classiccross sportsudvalg. Hvis en motorcykel ikke overholder originalitet eller internationale bestemmelser, kan deltageren deltage i stævnet alligevel. Stævneledelsen tildeler deltageren strafpoint på dagen, som er fastsat af sportsudvalget. Deltageren kan ikke deltage ved næste stævne, medmindre fejl er rettet.

Ved alle løb arrangeret af DCC, er der stikprøvekontrol af cykler og udstyr. Alle kørere skal medbringe Ruben Mild dokumentation på motorcyklen til pre 74, se: www.classiccross.dk

Hvis en MC ikke kan godkendes i den klasse den er tilmeldt i, kan den flyttes til en yngre klasse. Ved årgangstvivil skal deltageren fremskaffe dokumentation på årg.

18.4 Generelle regler

Lyddæmper som overholder gældende lydgrænser er obligatorisk. Pr. 2013 er grænseværdien for Classic: 117 dB. Foldbare fodhviler og styrepude på alle motorcykler. Stopknap påbudt. Hvis en skærm beskadiges så det får skarpe kanter, skal det straks udskiftes eller repareres.

Motorcyklen skal være i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.

Udtagelse til CMCdN (classic motocross des nations) foretages af DCC's sportsudvalg.

18.5 Banen

Det tilstræbes at baner der anvendes til classic motocross, har et underlag af fast beskaffenhed. Skarpe hopsektioner og vuptier kan ikke anbefales. Banen skal være vel klargjort inden et stævne. Hvis underlaget bliver meget ujævn, jævnes dette efter behov. Et heat kan afkortes, eller banesporet omlægges, hvis omstændighederne kræver det. I tilfælde hvor tilstrækkelig klargøring af banen på stævnedagen ikke er mulig, kan stævnelederen iværksætte en "prøve omg." inden indkørsel til startbommen. På prøveomgangen er overhaling forbudt. Overtrædelse medfører udelukkelse af heatet. Feltet kører direkte til start efter transpondertid fra træning, eller ved lodtrækning. Hvis en deltager får stop på prøveomgangen, kan stævnelederen eller starteren dirigere feltet tilbage i ventezonen. Derefter direkte indkørsel til start efter transpondertid fra træning, eller ved lodtrækning.

18.6 Regler for Deltager / Classic motorcyklen

Motorcykel og kører er aldersopdelt i følgende kørerklasser. Kørerens skifter aldersklasse i det indeværende kalenderår.

Eks. En kører hører til i 66+ klassen, når han i det indeværende kalenderår fylder 66 år.

- -66 klassen: Der anvendes MC indtil Pre 74 (31-12-1973).
- 66+ klassen: Der anvendes MC indtil Pre 65 (31-12-1964)
- Classic Twin Shock klasse: Klassen er delt op i alderstrin -50 og 50+
- 125 cc Twin Shock klasse: Ingen aldersopdeling
- EVO klasse: Klassen er delt op i alderstrin -50 og 50+
- 125 cc EVO klasse: Ingen aldersopdeling
- 50 cc Pre.82 klasse. Der anvendes cykler indtil 31.12.1981.
- A cykler : Cykler bygget indtil 31-12-1959.
- 250cc 2&4 takt: Cykler bygget indtil 31-12-1973

18.6.1 Affjedring indtil Pre 74

Vandring på baghjul max. 130 mm bliver målt på bagaksel i kørerposition.

Vandring på forhjul max. 180 mm.

Forgaffelrør Ø max. 35mm. Kun tidstypisk forgaffel må anvendes.

18.6.2 Godkendte Cykler/dele for pre 65, pre 72 og pre 74 klasserne:

Nydesignede/konstruerede dele er ikke tilladt. Look – alike dele/cykler ok.

Silhuet af dele og motorcykel skal være som original. Det er ikke tilladt at køre med reed ventil i 2 takt motor.

Teknisk reglement jvf ECMO reglementet.

Det er deltagerens ansvar at dokumentere motorcyklens årg./identitet.

Yderligere tvivlstilfælde afgøres af teknisk kontrol, udpeget af classic sports udvalg.

18.7 Anmeldelse.

Da der pt. ikke kan tilmeldes på online kalenderen til classic crossløb i Danmark, sker tilmelding til hele DM serien på DCC website: www.classiccross.dk

Sidste dato for anmeldelsesfrist til DM serien oplyses på DCC website.

Er man på DM løbsdagen ikke forhåndstilmeldt, vil man kunne blive afkrævet et efteranmeldesgebyr på kr. 300,-.

Startnummer er samme som medlemsnummer.

Hvis man ikke har fast startnummer, tildeles startnummer der gælder på dagen.

Anmeldelsesgebyr: Solo kr. 250.-

Ekstra klasse: kr. 100.-

Anmeldelsesgebyr Sidevogn: kr. 400.-

18.7.1 Træning

Der køres minimum 15 min. træning ved stævner. Der kan træne flere klasser sammen, dog ikke Twin Shock / EVO -50, 50+ sammen med andre. Andet kan være besluttet til det enkelte stævne.

18.7.2 Afvikling af classic løb

Heatafvikling skal være som nedenstående, så der kan deltages i flere klasser. Ved classic DM:

Det tilstræbes at afvikle DM over 10 afdelinger (heats) pr. år, dog skal der afvikles min. 6 afdelinger. Ved gennemførelse af 6 afdelinger fratrækkes dårligste afdeling i det endelige resultat. Ved gennemførelse af 7 eller flere afdelinger, fratrækkes de 2 dårligste afdelinger i det endelige resultat. Den kører, der har opnået flest point ved sidste afdeling, er Danmarksmester i pågældende klasse. En DM klasse åbnes kun i pågældende sæson, hvis der min. er 3 deltagere til 1. og 2. løb altså 4 heat. Ved mindre end 3 deltagere, køres der om "DCC Cup" i pågældende klasse.

Heat	Klasse	Tid
1. "	Twin Shock 125 cc, Evo 125cc	20 min + 1 omg
2. "	66+ (classic) (Pre 65 & A cykler) <u>-66 (Pre 74 cykler & 250cc 2T/4T cykler) 50cc Pre 82</u>	15 min. "
3. "	Twin Shock: -50 & 50+	20 min. "
4. "	EVO -50 & 50+	20 min. "
Pause		
5. "	Twin Shock 125 cc, Evo 125cc	20 min + 1 omg
6. "	66+ (classic) (Pre 65 & A cykler) <u>-66 (Pre 74 cykler & 250cc 2T/4/ cykler) 50cc Pre 82</u>	15 min. "
7. "	Twin Shock: -50 & 50+	20 min. "
8. "	EVO -50 & 50+	20 min. "

Ventezone i Dansk classic cross lukkes ikke.

Indkørsel til start sker efter transpondertid fra træning. Tiden gælder for alle heat. Alternativt er ved lodtrækning.

Et solo heat kan afvikles med max. 40 deltagere.

DM udskrives som åbent DM, dvs. udlændinge med FIM licens kan deltage i de respektive klasser, under DCC` s forudsætninger.

250cc 2/4 takt udskrives PC` s vandrepokal, til **bedste samlede placering** i året, derudover er der en præmie til **på dagen** bedste 250 cc 2/4t. deltager.

Til A cykel deltagerer fortsætter OK vandrepokalen til **bedste samlede placering** i året, derudover er der en pokal til **på dagen** bedste A cykel deltager.

Disse vandrepokaler kan **ikke** vindes til ejendom.

18.7.3 Sammenlægning af klasser.

Twinshock/EVO -50, 50+ klasser, kan ikke deltage i heat hvor Classic -66 / 66+ 250cc 2T/ 4T og A-klasse deltager samt 50 cc klassen.

18.7.4 Præmiering

På stævnedagen præmieres nummer 1 - 2 og 3 i hver maskinklasse.

18.7.5 Nummerpladefarver

Klasse	Bundfarve	Tal farve
-50 Classic	Sort	Hvid
50+ Classic	Gul	Sort
60+ Classic	Hvid	Sort
66+ Classic	Grøn	Hvid
72+ Classic	Rød	Hvid
125cc Twin Shock		
-50	Sort	Hvid
50+	Gul	Sort
I DK som én klasse		
Twin Shock -50	Sort	Hvid
Twin Shock 50+	Gul	Sort
EVO: 50	Sort	Hvid
50+	Gul	Sort
EVO: 125 cc -50	Sort	Hvid
50+	Gul	Sort
I DK som en klasse		
250 cc 2 og 4-Takt	Grøn	Hvid
A-Klasse	Hvid	Sort
50 cc Twin Shock	Blå	Hvid

Nummerpladefarver følger ovenstående i de nye klasser -66 & 66+, af hensyn til evt. deltagelse i ECMO/Cemar løb.

19 DCC Twin Shock, EVO, 50cc Pre 82 & SC reglement:

19.1 Classic Twin Shock Pre 85:

Definition:

Pré -85, fabriksproducerede / solgte motorcykler, herefter refereret til som Original Equipment Manufacturer (OEM) cykler, oprindeligt udstyret med to bagstøddæmpere eller enkelt mono shock system uden link, som eksempelvis Yamaha og Kramer, konventionel forgaffel, luftkølet motor og tromle for- og bagbremse. Alle cykler skal have foldbare fodhvilere, lyddæmper, styr beskyttelsespudder (uanset type af styr).

Seneste godkendte OEM model iht 19.1.1 og speciel byggede ikke OEM modeller iht 19.1.2.

19.1.1 Seneste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler:

Honda: 125-250cc: 1980, Husqvarna: 125-250cc:1983, 500cc: 1984, Kawasaki: 125-500cc: 1979, Kramer: 250-410cc 1980, KTM: 125 1980, 250-495cc: 1981, Maico: 125cc: 1979, 250-490cc: 1981, Montesa: 125 1980, 250-360-414 1981, Puch: 125cc 1979, 250-500cc 1981, Suzuki 125-420cc: 1980, SWM: 125-250-370-440cc 1981, Yamaha: 125cc: 1980, 250cc-465cc: 1981. Can-Am: MX6/Qualifier/Sonic 1982

19.1.2 Godkendte speciel fremstillede ikke OEM cykler:

Curtis Honda 500 1983, CCM 500 1979, ATK 560 1984. Øvrige special fremstillede ikke OEM cykler skal forhåndsgodkendes af teknisk komite inden deltagelse i løb.

Ved tvivl om cyklens identitet/årgang påhviler det rytteren at dokumentere dette (billeder + certifikat/brochure fra fremstilleren). Ved yderligere tvivl vil den tekniske komite afgøre identitet/årgang.

19.2 Teknisk reglement for godkendte Pré -85 cykler:

Brug af dele fra en godkendt special fremstillet ikke OEM cykel er ikke tilladt på andre cykler, med mindre det kan dokumenteres at disse cykler, oprindeligt var udstyret med samme dele fra fabrikken.

19.2.1 Hjul – Hjul er frit iht til 19.1.

19.2.2 Bremses – Det er kun tromlebremser der er tilladt. Skivebremser er ikke tilladte.

19.2.3 Motor & udstødning:

Kun luftkølede motorer fra en godkendt OEM cykel iht 19.1.1 er tilladt. Ikke OEM replika motorer, fremstillet senere end sidste godkendte model, er tilladt forudsat at alle ydre dimensioner er identiske med de godkendte motorer.

Husqvarna 4-takts luftkølet motorer op til og med 1986 model er tilladt, forudsat at oliefilteret er monteret i cylinderen. Motorblokke med integreret oliefilter (1987 model) er ikke tilladt. Skærm for trækaksel tætning skal være boltet på. Støbt model (1987 model) er ikke tilladt.

Brug af OEM cylinder og/eller topstykke fra en senere ikke godkendt OEM cykel iht. 19.1.1 er ikke tilladt.

Max tilladt 2 mm overstørrelse stempel ifht original standard størrelse i 125 TS klassen.

Kobling og transmission er fri, dog er hydraulisk kobling ikke tilladt, med mindre det var standard fra fabrikken.

Indsugningsventil er kun tilladt hvis det var monteret fra fabrikken iht 19.1.1.

Kun OEM type karburator fra en godkendt cykel iht 19.1.1 er tilladt. Direkte indspøjtning, fladspjælds karburator og senere design er ikke tilladt. Modifikationer af godkendt rundspjælds karburator er tilladt.

Kun sugemotor tilladt.

Oktan boost tilsætning i benzinen er tilladt.

Udstødningsventil er ikke tilladt på 2-takts motorer.

Udstødning og lyddæmper er fri indenfor støj regulativet. Udgangsrør på lyddæmper skal være dækket ind eller bøjet nedad så det ikke udgør fare for andre kører.

Tænding er fri.

Brug af special/ikke OEM cylinder og/eller topstykke er tilladt forudsat det kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht 19.1 (E.g. DG topstykke, Mugen 360 cc cylinder etc). I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

19.2.4 Stel:

Kun original stel fra en godkendt OEM cykel iht 19.1.1 er tilladt. Modifieret stel fra en senere ikke godkendt OEM cykel er ikke tilladt. Reproducerede stel med

Look-a-like design og silhuet, og samme dimensioner som de originale stel er godkendt.

Fodhvilere og styr holdere af nyere design er tilladte
Kun OEM bagsvinger fra en godkendt cykel iht 19.1 er tilladt. Reproducerede bagsvingere med et tidstypisk design er tilladt. Nyere design er forbudt.

19.2.5 Affjedring – Forgaffel:

Upside down forgaffel er ikke tilladt.

OEM forgaffel eller dele deraf, fra en nyere ikke godkendt OEM cykel iht 19.1 er ikke tilladt. Det er tilladt at anvende en OEM forgaffel fra en anden godkendt cykel iht 19.1.1 (Eks.: en godkendt forgaffel fra en Honda kan anvendes på en Suzuki osv.)

Anvendelse af nyere interne komponenter, såsom ventiler, fjedre osv. er tilladt.

Ekstern mekanisk og/eller hydraulisk justering af forgaffel er ikke tilladt, med mindre det var originalt udstyret fra fabrikken.

Special fremstillede forgafler, såsom Fox, Simons, Ohlin osv. iht 19.1 er tilladte, forudsat det kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht 19.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

19.2.6 Affjedring – Bag støddæmper (e):

Tidstypisk støddæmper(e) af eet nyere design iht 19.1 er tilladt.

Støddæmper(e) med justerbar kompression/uddæmpning og/eller anordninger til justering af ekstern reservoir er kun tilladt hvis det blev leveret fra fabrikken på en godkendt OEM cykel iht 19.1

Brug af interne komponenter af nyere design er tilladt.

Såkaldte "Fabriks dele" er kun tilladte såfremt de kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht 19.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

19.3 Classic Evolution Pre 90:

Definition:

Pré -90, fabriks fremstillede/solgte motorcykler, herefter refereret til som Original Equipment Manufacturer (OEM) cykler, originalt udstyret med en eller to bagstøddæmpere (med eller uden link), konventionel eller upside down forgaffel, luft- eller vandkølet motor og tromle- eller skivebremser.

Alle cykler skal have foldbare fodhvilere, lyddæmper og styrpude (uanset type af styr).

19.3.1 Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler:

Motorcykler produceret indtil og med December 31, 1989. Ved tvivl om aktuel årgang, er det rytterens ansvar at dokumentere identiteten. Ved yderligere tvivl afgør Jury'en om cyklen kan godkendes.

19.3.2 Teknisk reglement for godkendte Pré -90 cykler:

19.3.2.1 Hjul: fri

19.3.2.2 Bremses:

Kun bremses fra en godkendt OEM cykel iht 19.3.1 er tilladt. Andet design og fabrikat skal forhåndsgodkendes af teknisk komite. Overstørrelse bremses er ikke tilladt.

19.3.2.3 Motor og udstødning:

Kun OEM motorer fra en godkendt OEM cykel iht 19.3.1. er tilladt, med undtagelse af motorer, fremstillet efter 31/12-1989 men med fuldstændig identisk ydre dimension og silhuet.

Brug af OEM cylinder og/eller topstykke fra en senere ikke godkendt OEM cykel iht 19.3.1. er ikke tilladt.

Max tilladt 2 mm overstørrelse stempel ifht original standard størrelse i 125 EVO klassen.

Kobling og transmission er fri, dog er hydraulisk kobling ikke tilladt, med mindre det var standard fra fabrikken.

Reed valve er tilladt.

Kun OEM type karburator fra en godkendt cykel iht 19.3.1 er tilladt. Direkte indspøjtning og senere design er ikke tilladt. Modifikationer af godkendt karburator er tilladt.

Kun suge motor tilladt.

Oktan boost tilsætning i benzinen er tilladt.

Udstødning og lyddæmper er fri indenfor støj regulativet. Udgangsrør på lyddæmper skal være dækket ind eller bøjet nedad så det ikke udgør fare for andre kører.

Tænding er fri.

Køler er fri.

Brug af special/ikke OEM cylinder og/eller topstykke er tilladt forudsat det kunne købes i fri handel inden 31/12-1989 (E.g. DG topstykke, Ohlin 360 cc cylinder etc). I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

19.3.2.4 Stel:

Kun original stel med matchende VIN nummer fra en godkendt OEM cykel iht 20.3.1.1 er tilladt. Modificeret stel fra en senere ikke godkendt OEM cykel er ikke tilladt. Reproducerede stel med Look-a-like design og silhuet, og samme dimensioner som de originale stel er godkendt.

Fodhvilere og styr holdere af nyere design er tilladte.

Kun OEM bagsvinger fra en godkendt cykel iht 19.3.1 er tilladt. Reproducerede bagsvingere med et tidstypisk design er tilladt såfremt de var udbudt i fri handel inden 31/12-1989. Nyere design er forbudt.

19.3.2.5 Affjedring – Forgaffel:

OEM forgaffel udvendige dele fra en nyere ikke godkendt OEM cykel er ikke tilladt.

Ekstern justering af uddæmpning på en OEM forgaffel er kun tilladt såfremt justeringen blev leveret fra fabrikken på en godkendt OEM cykel. Det er tilladt at anvende en forgaffel fra en anden godkendt OEM cykel (f.eks KTM forgaffel på en Honda osv).

Anvendelse af nyere interne komponenter, såsom ventiler, fjedre osv. er tilladt.

Special fremstillede forgafler, såsom Simons, Ohlin, WP osv. er tilladte, forudsat de kunne købes i fri handel før 31/12-1989. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

Special fremstillede indsatser såsom ProFlex, Hulco osv. er tilladte forudsat de kunne købes i fri handel før 31/12-1989. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

19.3.2.6 Affjedring – bag støddæmper(e):

Pre -90 Tids typisk bag støddæmpere produceret efter 31/12-1989 er tilladt

Støddæmper(e) med justerbar kompression/uddæmpning og/eller justering på ekstern reservoir er kun tilladt såfremt det var monteret fra fabrikken på en godkendt OEM cykel (iht 19.3.1).

Anvendelse af nyere interne komponenter, såsom ventiler, fjedre osv. er tilladt.

Enkelt justerbar kompression og/eller enkelt justerbar uddæmpning er tilladt (jvf 19.3.1). Støddæmper med flere justeringsmuligheder af kompression og/eller uddæmpning, såsom TTX, SXS typer er ikke tilladt.

Affjedring af nyere design med alternative justeringsmuligheder, forskellig fra de typer der fandtes på Pre -90 cykler er ikke tilladt.

Såkaldte "Fabriks dele" er kun tilladte såfremt de kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht 19.3.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

19.4 Classic 50 cc Pre 82:

Jf.19.1. men med 50cc motor. Dog tilladt med 5% stempel overstørrelse. Cykler fremstillet før 31.12.1981 er tilladt. Max 35mm forgaffel. Vandkøling tilladt såfremt cyklen er seriefremstillet af fabrik med vandkøling for årgangen.

20 Sidevogn, Classic motocross

20.1 Regler for Deltager / Classic motorcyklen

Sidevogn ændret mandskabssammensætning:

Ved ændret sammensætning af et sidevognsholds chauffør og passager i sæsonens løb, følger eventuelle opnåede DM-points føreren af sidevognsholdet. Hvis et sidevognshold, som i sæsonens løb har skiftet passager, gør sig fortjent til en DM-medalje, vil denne medalje tilfalde den passager, som har været med til opnåelse af de fleste af sidevognsholdets DM-points. Ved denne sammenligning er princippet, som er beskrevet i 9.1.8 for MX, gældende ved eventuel pointlighed.

Der må ikke skiftes passager efter tilmeldingen på løbs dagen ved DM løb.

Det er tilladt at deltage i flere klasser ved samme stævne, ved et ekstra startgebyr.

- Sidevogns klasse: Kørere/Passager der er fyldt 16 år og frem.
Kørere/Passager der har National 125+ A – B og C eller classic licens.
- Der anvendes SC1/SC2/SC3/SC4 sidevognscykler.

20.2 Anmeldelse

Anmeldelsesgebyr Sidevogn: kr. 400.-

20.3 Afvikling af classic løb

Heat afvikling skal være som nedenstående, så der kan deltages i flere klasser. Ved classic DM:

Det tilstræbes at afvikle DM over 10 afdelinger (heats) pr. år, dog skal der afvikles min. 6 afdelinger. Ved gennemførelse af 6 afdelinger fratrækkes dårligste afdeling i det endelige resultat. Ved gennemførelse af 7 eller flere afdelinger, fratrækkes de 2 dårligste afdelinger i det endelige resultat. Den kører der har opnået flest point ved sidste afdeling, er Danmarksmester i pågældende klasse. En DM klasse åbnes kun i pågældende sæson, hvis der min. er 3 deltagere til 1. og 2. løb altså 4 heat. Ved mindre end 3 deltagere, køres der om "DCC Cup" i pågældende klasse.

Sidevogne deltager ved 2-3 afdelinger og alle heat er tællende i DM. På dagen kan nordiske sidevognshold deltage, men ikke i det samlede DM-resultat. Et sidevogns heat kan afvikles med max. 30 deltagere.

Heat	Klasse	Tid
1. "	Twin Shock 125 cc, Evo 125cc	20 min + 1 omg
2. "	66+, (classic)(Pre 65 & A cykler)	15 min. "
3. "	Twin Shock: -50 & 50+	20 min. "
4. "	-66 (Pre 74 cykler & 250 cc 2T/4T cykler) 50 cc Pre 82	15 min. "

5. "	EVO -50 & 50+	20 min. "
6.	Sidevogne	15 min. "
Pause		
7. "	Twin Shock 125 cc, Evo 125cc	20 min + 1 omg
8. "	66+,-(classic)(Pre 65 & A cykler)	15 min. "
9. "	Twin Shock: -50 & 50+	20 min. "
10."	-66 (Pre 74 cykler & 250 cc 2T/4T cykler) 50 cc Pre 82	15 min. "
11."	EVO -50 & 50+	20 min. "
12.	Sidevogne	15 min. "

20.4 Sidevogn

Jf. 4.4 Sidevogns maskiner

SC1: Fremstillet før 1970. Fabriksfremstillede komplette sidevogn eller hjemmebyggede sidevogne på originalt mc stel. Kun tidssvarende komponenter må bruges til genopbygning.

Udvendig gas eller hydraulisk beholdere, eller justering af gas og/eller olie er ikke tilladt. Fjedre og ydre dele må udskiftes men ydre/indvendige dimensioner skal overholdes som originalt.

Tvivl gældende motorcyklens identitet/årgangsmode: Føreren må bevise motorcyklens oprindelse/årgangsmode. (Foto samt certifikat fra fabrikken). I tvivlstilfælde er det Teknisk Komite der afgør sagen.

SC2: 1971 – 1974. Fabriksfremstillede komplette sidevogn med luftkølede motorer. Udvendig gas eller hydraulisk beholdere, eller justering af gas og/eller olie er ikke tilladt. Fjedre og ydre dele må udskiftes men ydre/indvendige dimensioner skal overholdes som originalt.

Tvivl gældende motorcyklens identitet/årgangsmode: Føreren må bevise motorcyklens oprindelse/årgangsmode. (Foto samt certifikat fra fabrikken). I tvivlstilfælde er det Teknisk Kontrol der afgør sagen.

SC3: 1975-1986. Tunge rammer med to bag støddæmpere og luftkølet motor. Fabriks monteret linkaffjedring (EML1986 + WASP/WASP 1985/86).

Letvægtsrammer produceret før 1980, (ex. Pieron) er godkendt.

Tvivl gældende motorcyklens identitet/årgangsmode: Føreren må bevise motorcyklens oprindelse/årgangsmode. (Foto samt certifikat fra fabrikken). I tvivlstilfælde er det Teknisk Komite der afgør sagen.

Der er fri modificering/udskiftning af: Bremses, Affjedring (Rieger, WP etc.), Karburator, Tænding (Elektroniks), Fælge/nav.

Lyddæmper: Skal overholde UEM/national krav. Lydkontrol kan forekomme.

SC4: 1987+, mindst 21 år gamle. Letvægts rammer og vandkølede motorer er tilladt. Linkaffjedring og affjedring med justerbar udvendig gas/olie er tilladt. SC4/nyere cykler kan ikke bygges om til at deltage i SC3.

21.4.1 Nummerpladefarver

Klasse	Bundfarve	Talfarve
Sidevogne SC1	Hvid	Sort
Sidevogne SC2	Sort	Hvid
Sidevogne SC3	Gul	Sort
Sidevogne SC4	Sort	Gul

21 Parade-kørsel, Classic motocross

21.1 Deltagere i paradeklassen

Deltagere i paradeklassen er personer, hvis hovedinteresse er istandsættelse, og fremvisning, af Classic motorcykler.

Det forudsættes, at deltagere i Parade-klassen er medlemmer af Foreningen Dansk Classic Cross.

Dog kan ejere af sjældne/særdeles interessante maskiner, opnå invitation til fremvisning af sådanne maskiner, uden medlemskab af DCC.

Deltagelse i Paradeklassen kan foregå uden kørerlicens.

Deltagere i Paradeklassen er ikke dækket af nogen forsikring, tegnet af Danmarks Motor Union, arrangør, arrangerende klub eller bane.

Deltagere i Paradeklassen skal være påklædt i henhold til DMU's bestemmelser vedr. motocross konkurrence- og træningskørsel.

Alle maskiner, som deltager i Paradeklassen, skal opfylde kravene i det tekniske reglement for Classic Cross i Danmark.

En paradeklasse kan deltage i forbindelse med alle typer motorcykelstævner.

Paradeklassens køretid vil normalt være 2 - 3 omg.

Paradeklassens maskiner fremvises 2 - 3 gange i løbet af et stævne. Køretiden/antal tilladte omgange starter, når første deltager forlader depot/ryttergård.

Deltagere i paradeklassen starter enkeltvis, direkte fra depot/ryttergård. Paradeklassens deltagende maskiner skal, i princippet, altid være i bevægelse når denne klasse er på banen.

Deltagere i paradeklassen skal udvise yderst ansvarlig kørsel, med hensyn til sig selv og alle andre på og ved banen.

Kørsel med lav hastighed er en forudsætning for deltagelse i klassen.

Højere gennemsnitshastighed end 20 km/t. vil medføre udelukkelse fra banen.

Paradeklassens deltagere deltager på eget ansvar, og må således selv "overleve" eventuelle skader på sig selv eller maskinen.

Skadede deltagere kan ikke rejse erstatningskrav mod Danmarks Motor Union, arrangør, arrangerende klub eller bane.

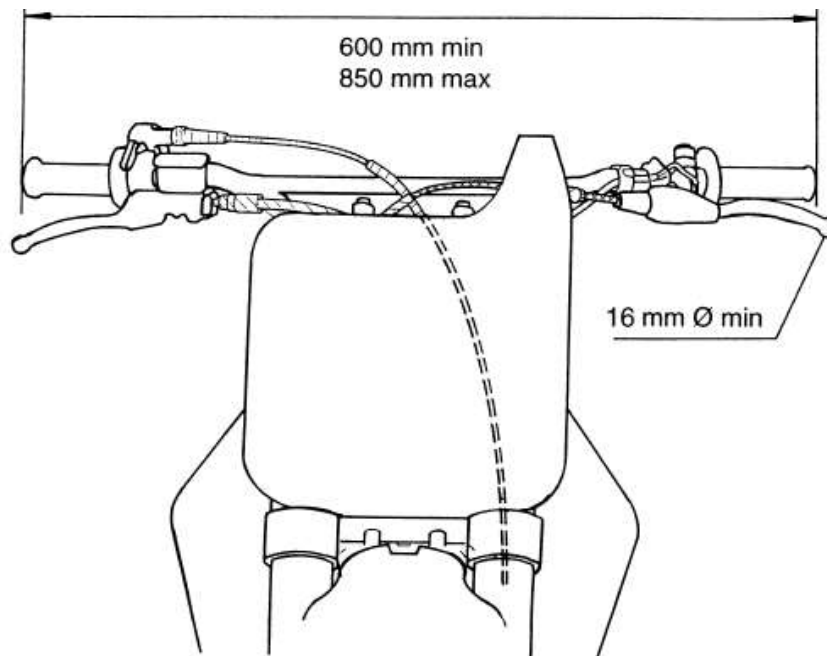
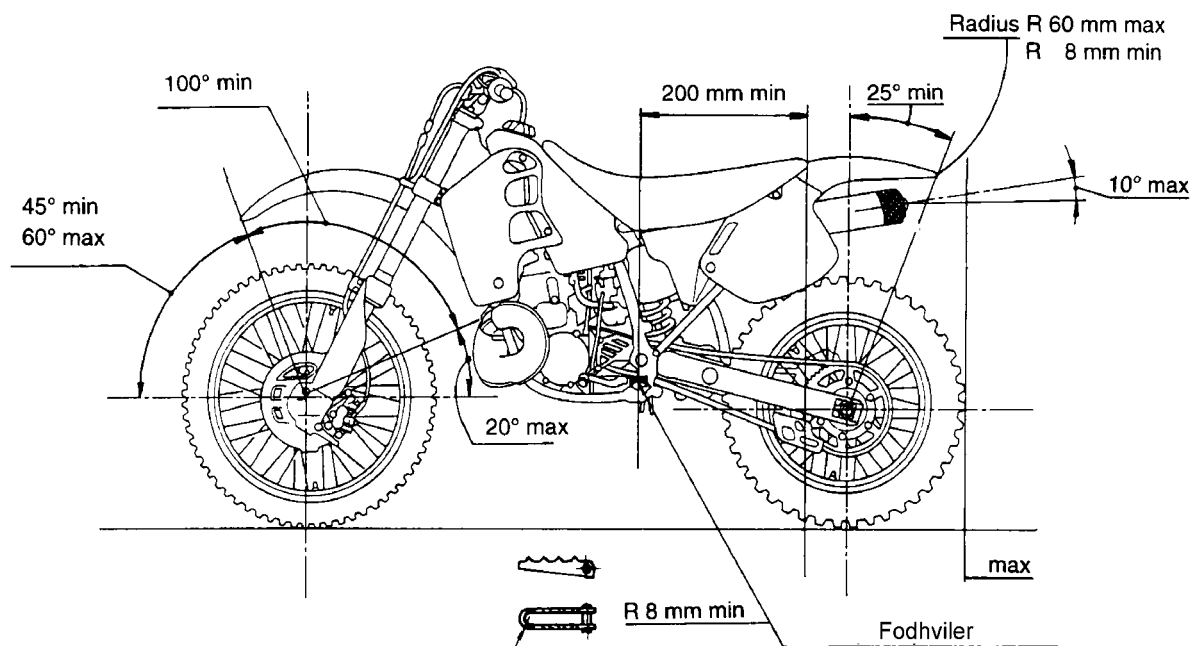
Eventuelt publikum, og baneofficials, er forsikret i henhold til retningslinjer, udstedt af Trafikministeriet og Danmarks Motor Union.

For yderligere informationer om Classic Cross se:

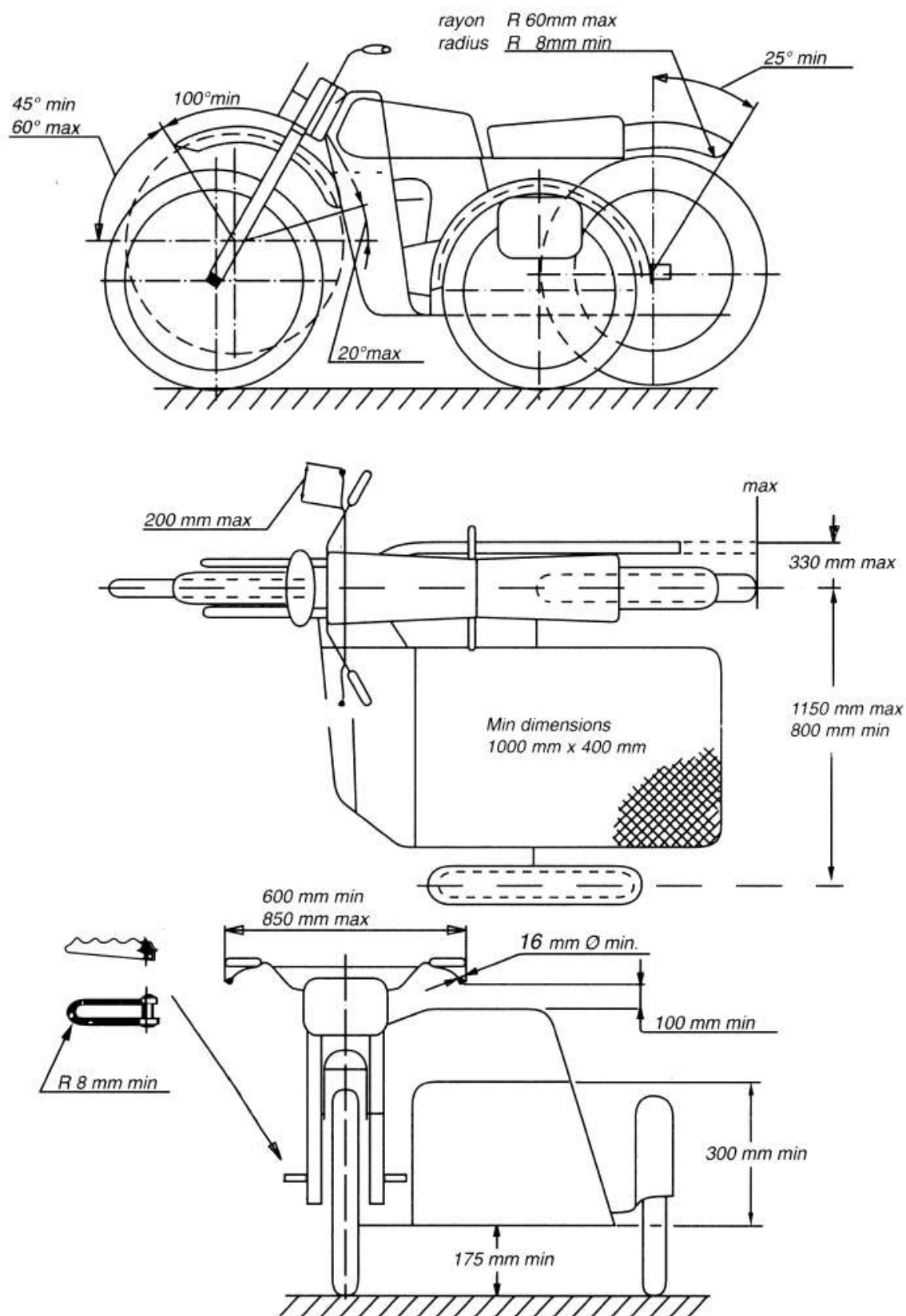
www.classicmotorsport.org og www.classiccross.dk samt www.classicmx.se

Reglement tilrettet dec. 2018.
Per Sadolin Pedersen/Kurt Vad.

Bilag 1 - Solo-motocrossmaskine

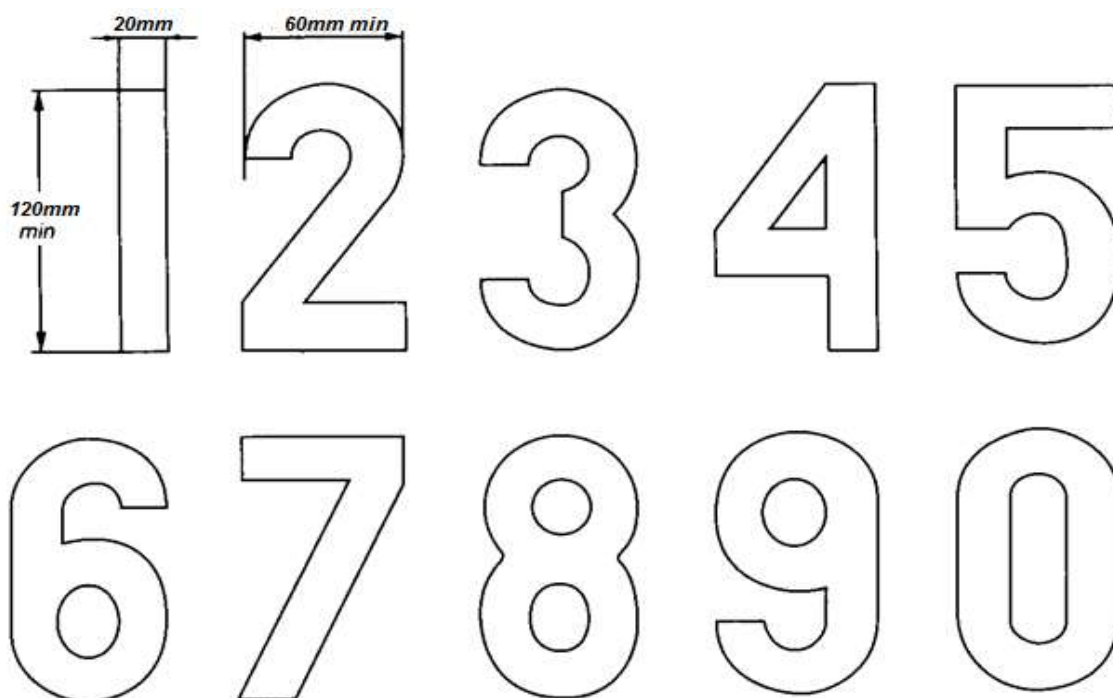
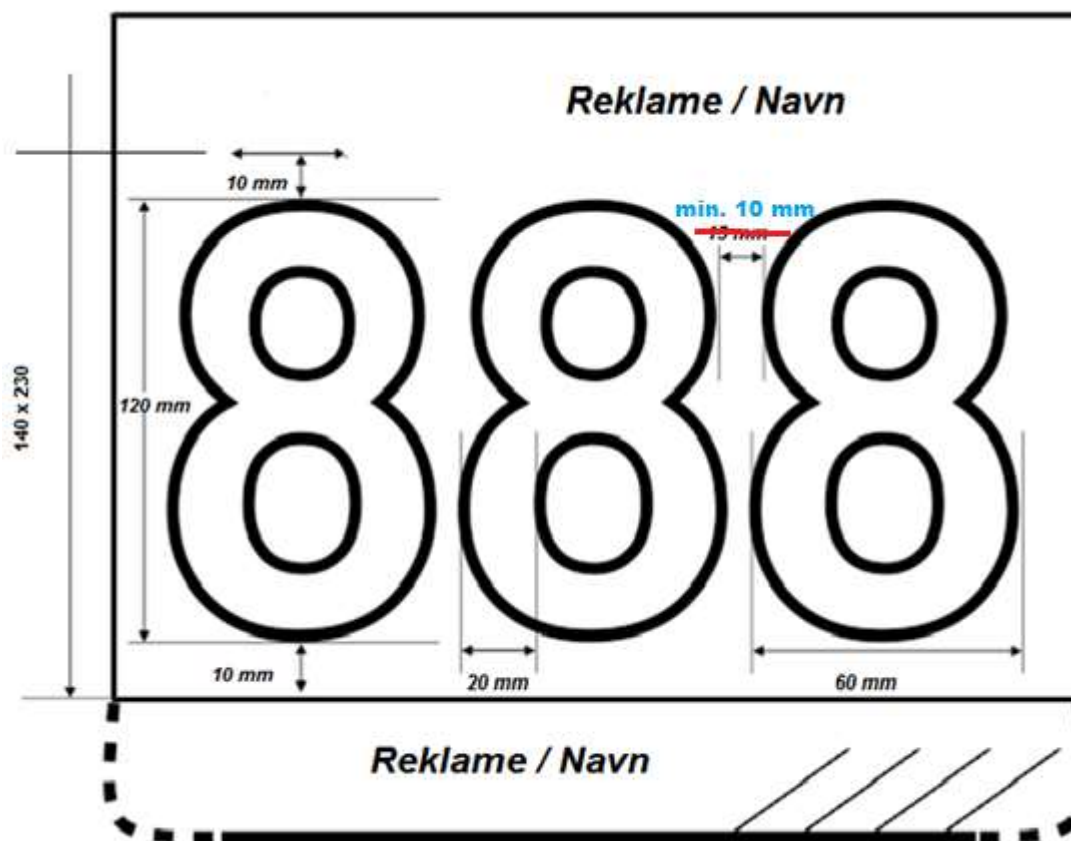


Bilag 2 – Sidevogns-motocrossmakine



Bilag 3 - Nummerplader

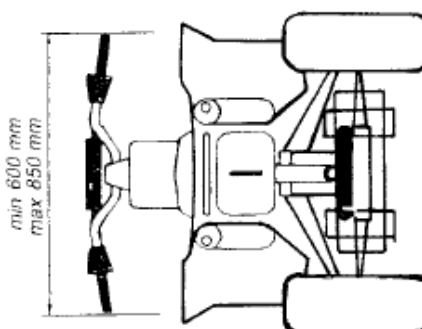
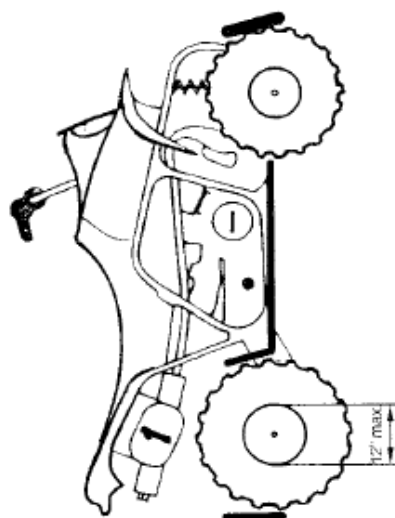
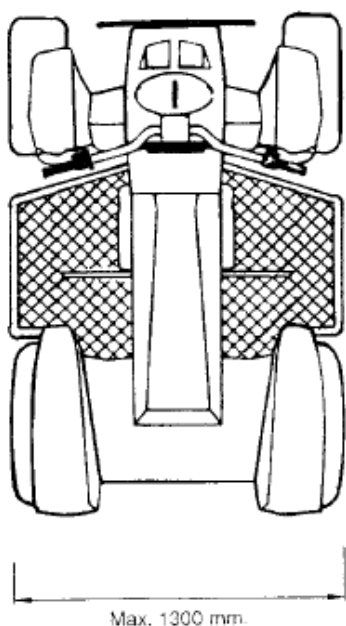
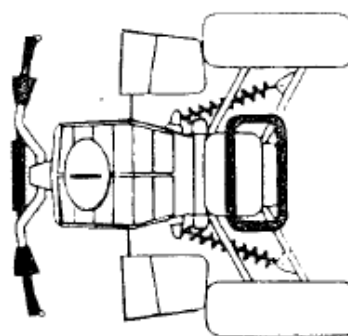
Der må være en smal stribe med reklame- kørrernavn over/under nummeret.
 Ingen skygger, skrift eller reklamer på tallene.
 Nummerpladens tal felts størrelse skal som minimum være 140x230 mm.



Ovenstående standard størrelse på nummerplader og tal.

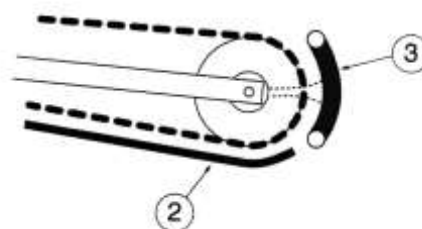
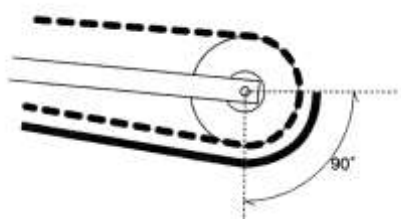
Bilag 4 – Quad Racer

DIAGRAMME Q QUAD RACER



(1) Chain guard, mounting to a height corresponding to minimum 90°
Sabot inférieur remontant à la hauteur Correspondant à 90° minimum

(2) Chain guard + (3) protective guard
Sabot inférieur + (3) barre de protection



Bilag 5 – Hjelme

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

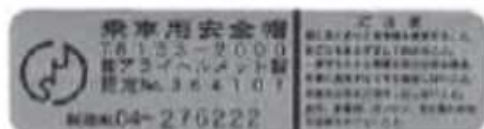
ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa, **E48** New Zealand.

Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2007
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2010
(Label affixed inside the helmet).

For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook

Bilag 6 – Klasseinddeling

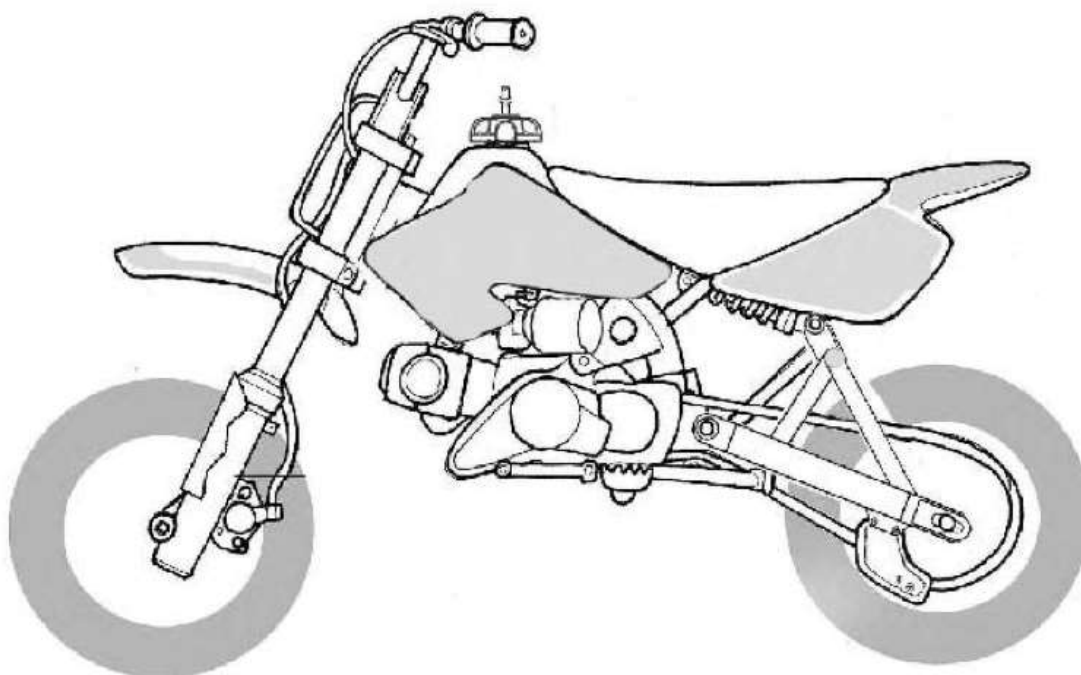
	Mini				Maxi				
Bane:	Micro Bane		MX bane (stor)						
Maskin-klasse:	50 cc	80 cc	65cc	85cc	MX 1	MX 2	125 cc 2-takt	Old Boys 30+ 50+ C30+	750 Side- Vogn
Motor- størrelse	Max 50	cc 80	Max. 65 cc	66- 85cc 150cc 4-takt	175- 300 2-t 290- 450 4-t	100- 250 2-t 175- 250 4-t	100- 125 2-t	Max. 650 4-T 500 2-T	350- 750cc 2-t Og op til 1000cc 4-t
Alder	4 år* til og med 8 år**	5 år* til og med 11 år**	8 år* til og med 12 år**	10 * til og med 15 år**	13 år*	13 år*	13 år* til og med 18 år**	30 år* 50 år* C30 år*	13 år*
Klasse- trin	Beg 3-6 år				A	A		A	A
Klasse- trin	B	B	B	B	B	B	B	B	B
Klasse- trin	C	C	C	C	C	C	C	C (c30)	C

* Fra det kalenderår anførte alder opnås

** Til og med det kalenderår anførte alder opnås

Bilag 7 - Pitbike

Cyklen skal være en "motocrossmodel". En motocrossmodel defineres som en motorcykel, der optisk ligner den tegnede motorcykel herunder:



Bilag 8 - Baneprøve, vejledende spørgsmål

Vejledende spørgsmål ved aflæggelse af baneprøve afholdt af DS licensindehavere (mundtlig overhøring).

- Forklar betydningen af **Grønt** flag i brug på banen.
- Forklar betydningen af **Grønt** flag i forbindelse med startprocedure.
- Forklar betydningen af **Gult** bevægeligt flag.
- Forklar betydningen af Gult stillestående flag.
- Forklar betydningen af **Rødt** flag.
- Forklar betydningen af **Hvidt** flag med **rødt kryds**.
- Forklar betydningen af **Sort** flag med nummer på undertavle.
- Forklar betydningen af **Sort/hvidt** flag.
- Forklar betydningen af **Blåt** flag.

- Hvem er øverste myndighed ved et motocrossstævne?
- Skal motorcyklen lydmåles en gang imellem?
- Hvor meget må en motorcykel lyde (i decibel)?
- Må du hælde din gearkasse/forgaffelolie ud på jorden?
- Hvornår skal du have olieopsamlingsbakke/beskyttelsesmåtte under motorcyklen?
- Hvor mange point skal du have for at rykke op i B klassen?
- Hvor gammel skal du være for at få juniorlicens til Micro/Minicross?
- Hvordan finder du ud af hvilke løb du kan køre (MotorBladet/onlinekalender)?
- Hvordan tilmelder du dig til et løb?
- Hvilke klasser er for begyndere (A-B eller C)?
- Skal du bære briller/mundbeskytter/hjelm ved løb og træning?
- Skal du have handsker på ved løb og træning?
- Skal bukserne have knæ/skinnebendsbeskyttelse?
- Skal støvlerne være af læder eller kunststof (plastic)?
- Må du køre på andet end blyfri/olieblandet benzin?
- Hvad betyder de 3 bogstaver DMU?
- Må du køre på baner der ikke er godkendt af DMU?
- Er du forsikret når du har et DMU licens (også tandskade)?
- Må du køre i Sverige, Norge og Finland på dit DMU licens?
- Kan dommeren kræve din motor adskilt for opmåling?
- Skal en protest være skriftlig, og hvem skal den afleveres til?

I øvrigt henvises til Motocross reglement 07.1 Erhvervelse af kørerlicens, baneprøver.

Efter den mundtlige overhøring foretages en praktisk køreprøve.

Licensansøgeren skal iført fuldt reglementeret udstyr vise sin kørefærdighed, og at han behersker sin maskine i et for ham passende tempo, ligesom han skal respektere et evt. signal fra eksaminator.

Efter den praktiske prøve.

Består kandidaten prøven, giver eksaminator besked til kørerens stamklub med oplysning om licensnummer og navn på kandidaten. Herefter udleverer stamklubben licenskortet til køreren.

Baneprøver kan kun afholdes af D eller S officiallicens indehavere.

Bilag 9 - Samarbejde med andre organisationer

I. Samarbejdsaftale mellem Ungdomsringsen og Danmarks Motor Union (DMU)

I.I. Samarbejdsaftalen gælder op til 125cc Motocross mellem Ungdomsringsen (LUKS) og Danmarks Motor Union (DMU).

I.II Træning og klubmesterskab

Der er mulighed for deltagelse i træning og klubmesterskaber hos hinanden, i klasserne op til 125cc. Betaling for deltagelse i træning/klubmesterskab hos Ungdomsringsen eller en DMU klub aftales individuelt mellem Ungdomsringsen og DMU klubben.

Endvidere skal deltagelse i klubmesterskaber afholdt af en DMU klub aftales individuelt med den enkelte DMU klub.

Ved særlige arrangementer kan der aftales konkret kørsel/deltagelse i mellem organisationerne og/eller den ansvarshavende/arrangerende medlemsklub og DMU's Sportskommission.

Samarbejdsaftalen giver "kun" adgang til træning; for adgang til løb kræves konkurrencelicens hos DMU.

I.III Forsikring:

Ungdomsringsens kørere er kollektivforsikret via Fælles police ved Codan (der skal forevises gyldigt medlemskab hos Ungdomsringsen inden kørsel på DMU baner)

Kørere med DMU-licens må træne/køre på alle Ungdomsringsens godkendte baner mod forevisning af gyldig DMU-licens og er herigennem forsikringsdækket (kørsel skal ske efter DMU's reglement).

I.IV Reglement og kørsel

Motocross kørere fra henholdsvis Ungdomsringsen og DMU skal hver især følge egne regler for motorcykel og påklædning, dog anvendes nakkekrave/halskrave på DMU-baner. Ungdomsringsen og DMU respekterer hinandens regler vedr. lydmålinger. DMU-godkendte lydmålinger/DMU banegodkendelser kan ikke fraviges. Ungdomsringsen og DMU er hver især forpligtet til at syne egne baner i henhold til gældende reglement for henholdsvis Ungdomsringsen og DMU (DMU kan være behjælpelig omkring banesyn af Ungdomsringsens baner efter aftale).

I.V Aftalen giver mulighed for, at Ungdomsringsen og DMU i fællesskab kan afholde Åbent Hus på DMU's baner, hvortil forsikring etableres af DMU og lokal klub.

I.VI **Kurser og uddannelse**

Ungdomsringsen har mulighed for at deltage på DMU's Klubtræner 1-uddannelsesforløb.

I.VII **Opsigelse af aftalen.**

Denne aftale gælder indtil den skriftlig opsiges af en af parterne med én måneds varsel.

I.VIII **Aftalens ikrafttrædelse.**

Samarbejdsaftalen træder i kraft den 1. januar 2019, og skal fornyes hvert år inden den 1. december det pågældende år.