



Road Racing og Drag Racing reglement

2008

Afsnit 2 Generelle konkurrenceregler

Ændringer fra 2007 til 2008 er markeret med |.

Forkortelser:

FIM	=	Federation Internationale de Motocyclisme (verdensforbund).
UEM	=	European Motorcycle Union (Europæisk Motorcykel Union).
EU-land	=	Alle lande i Europa (Ikke alle lande er medlem af UEM).
SDB	=	Sports Divisions bestyrelsen.
SRRC	=	FIM & UEM Banereglement.

Indhold

2. GENERELLE KONKURRENCEREGLER	3
2.01 GENERELT	3
2.01.1 Tildeling af arrangementer.....	3
2.02 ANMELDELSER	3
2.02.1 Anmeldelser	3
2.02.2 Anmeldelsesfristens udløb.....	3
2.03. TILLÆGSREGLER OG LØBSPROGRAM	3
2.04 BEGRÆNSNING I KØRETID OG DISTANCE FOR KØRERNE	3
2.05 BANERNE	3
2.05.1 International banegodkendelse.....	3
2.05.2 DMU bane reglement – må ikke ændres uden godkendelse af færselsstyrelsen.....	3
2.06 OFFICIEL TRÆNING	6
2.06.1 Obligatorisk træning og kval. til start.....	6
2.06.3 Kvalifikation.....	6
2.06.4 Kvalifikation uden tidtagning	6
2.06.5 Tidtagning og resultatberegning.....	6
2.07 BANEINSPEKTION	7
2.08 STARTMETODER	7
2.08.1 Massestart	7
2.08.1.1 Normal startmetode	7
2.08.1.2 “Le Mans” start.....	7
2.08.2 Intervalstart	8
2.08.3 Startprocedure	8
2.09 TILLADTE BEVÆGEMÅDER	9
2.10 KØREREGLER FOR KØRER OG PASSAGER	9
2.11 TILSKADEKOMNE KØRERE	9
2.12 REGLER FOR FÆRDSEL PÅ BANEN	9
2.13 ASSISTANCE I PITTEN.....	9
2.15 LØBETS AFSLUTNING	10
2.15.1 Bestemmelse af vinderen	10
2.15.2 Bestemmelse af resultater	10
2.15.3 Dødt løb	10
2.15.4 For tidlig standsning af løbet.....	10
2.15.5 Fejlagtig afflagning af løbet.....	10
2.16 LØBSSTATUS (TØRVEJRSLØB/REGNVEJRSLØB)	10
2.17 BEKENDTGØRELSE TIL OFFENTLIGHEDEN.....	11
2.18 AFSPÆRRET KONTROLOMRÅDE (PARK FERME)	11
2.19 DANMARKSMESTERSKABER/CUP	11
2.19.1 B klasser og licens	11
2.20 OPRYKNINGSREGLER.....	11
2.21 NEDRYKNING.....	12
2.22 GÆSTEKØRSEL	12
2.23 REGLER FOR SAFETY-CAR.....	13
2.23.1	13
2.23.2	13
2.23.3	13
2.23.4	13
2.23.5	13
2.23.6	13
2.23.7	14
2.23.8	14
2.23.9	14



2. Generelle konkurrenceregler

2.01 Generelt

Det følgende reglement er beregnet for alle Road Racing og Drag Racing stævner, træninger og PR-arrangementer godkendt af SDB.

2.01.1 Tildeling af arrangementer.

Tildeling af arrangementer foretages af Sportsdivision efter ansøgning fra arrangøren (jf. alment reglement). Der er følgende kategorier og prioritering: Verdensmesterskab, Europamesterskab, Nordisk Mesterskab, Nationale løb med Tv-dækning, Andre Internationale løb, Danske Mesterskaber, DMU Cup løb, andre nationale løb, træninger og PR-arrangementer.

Ved tildeling af arrangementer bør der ikke på samme dato/løbsweekend incl. fredag tildeles flere arrangementer for samme klasse. Ved træninger kan der dispenseres for dato og klasse sammenfald efter aftale med arrangørerne.

2.02 Anmeldelser

2.02.1 Anmeldelser

Så snart en løbsdato er offentliggjort i løbskalenderen, kan arrangøren af et stævne udsende tillægsregler og acceptere anmeldelser, min. 2 mdr. før løbsdagen.

2.02.2 Anmeldelsesfristens udløb

Se afsnit 1.09.1 og 1.09.2

2.03. Tillægsregler og løbsprogram

Se alment reglement afsnit 1.92 og 1.94, Int. regl.- DK regl. 1.95 og 1.96.

Til Road Racing stævner udarbejdes standard tillægsregler efter den model, der er udarbejdet af RR-sportsdivisionen

2.04 Begrænsning i køretid og distance for kørerne

Det er ikke tilladt en kører at køre mere end 500 km på en dag i et individuelt arrangement, undtaget herfra er udholdenhedsløb.

2.05 Banerne

2.05.1 International banegodkendelse

I det internationale reglement står, at baner hvorpå der skal køres løb tællende til UEM og FIM mesterskaber, skal inspiceres og godkendes af UEM og FIM. Banen være i overensstemmelse med det internationale reglement, der omhandler FIM og UEM standard for RR-baner (SRRC).

For andre nationale og EU-løb bestemmes standarden af de respektive nationale unioner i.h.t. hovedretningslinierne i SRRC.

2.05.2 DMU bane reglement – må ikke ændres uden godkendelse af færselsstyrelsen.

Generelt

DMU's standard for Road Racing baner omfattes af nedenstående afsnit.

Banerne skal gennemgås, samt godkendes af SDB. Godkendelse af baner skal ske min. hvert andet år. Banesyn skal foretages af en eller flere SDB medlemmer.



Baner

Følgende baner godkendelser forefindes:

A) Permanente baner

B) Midlertidige baner

Baneudformning.

Banen kan udformes med højre og venstre sving såvel på fladt, som kuperet terræn.

Bane længde på begge bane typer er mellem 1 km og 10 km. Minimums bredde 6 m.

Der bør være Run-off areal, som skal være pløjet og harvet og bestå af løst materiale (små runde sten – grus - sand). Run-off reglen gælder kun på permanente baner. Kanter og betonkanter i banen skal altid være i plan med Run-off areal.

Banen skal indeholde nødvendigt dræn for vand i alle sving. Ved banens start/mål skal der være en mållinie, samt opmærkning af startfeltet. Pole position er 1 m bagved startlinien i kørselsretningen og der er 9 m mellem rækkerne.

Kanter/pæle/autoværn skal afdækkes med støddæpende materiale eks. halmballer - Isoleringsbats – dæk – Safety Guard (Airfence), hvor dette skønnes nødvendigt. Disse oplysninger skal indeholdes i banesynsrapporten.

Startlys skal indeholde Rød.

Banesynsrapporten skal indeholde en baneskitse, hvor alle svingposter er markeret, samt transportveje for ambulance.

Hver svingpost skal have følgende udstyr:

- radio eller telefon
- officielle flag
- koste
- olieabsorberende middel
- brandsluknings materiel

Kommunikation til kontroltårn skal foregå ved radio eller telefon kommunikation.

Såfremt der er Pitbane skal den markeres og være på et hensigtsmæssigt sted på banen. Det anbefales at der forefindes pit-box i et antal af 15 med en størrelse på minimum 16 m². (bredde 4m dybde 4m).

Det anbefales at hele banen skal markeres med en hvid kant i begge sider i hele banens længde. Bredde mellem 8 cm – 10 cm. Som altid skal være den af FIM godkendte skridsikker maling.

Startlinien skal være beliggende på en lige del af banen, og banens bredde skal være konstant mindst 100 m efter startlinien. Banesyn fastsætter antallet af startende deltagere (træningspas & løb) i hver klasse, samt antallet i startrækkerne.

Depot

Depotet skal have en størrelse så der er plads til alle deltagere, officials, mekanikere, gæster m.m.

Der skal forefindes et afspærret område til teknisk kontrol. Herunder et område hvor tilbageholdte køretøjer kan være under konstant opsyn (parc ferme). Teknisk kontrol bør være overdækket.

Ved udkørsel til banen skal der være et afspærret markeret område (opmarchområde).

Følgende anbefales:



- wc
- Bad
- Vandhaner
- El
- Telefon
- Medicinsk center
- Brandcenter
- Banemateriale center
- Restaurant

Det anbefales at depotet skal fra starten af stævnet holdes bemanded med kontrollører med et særligt billetsystem for såvel deltagere, som køretøjer.

Kontrolltårn / Dommer

Der skal forefindes kontrolltårn på banen.

Der skal indeholdes muligheden for afvikling af funktioner for Stævneleder - tidtagning - dommer/jury

Tv-overvågning anbefales i Race Kontrol.

Podium til præmiering anbefales ligeledes.

Højtaleranlæg anbefales til såvel publikum, som depotområde.

Pressefaciliteter

Der bør forefindes et rum for pressen.

Publikums faciliteter

Der skal være publikumsafspærring over hele banen, samt i depot og ved pit ud og indkørsel. Det er tilladt at sælge billetter til depot, men ikke Pit område.

Desuden skal området i forhold til det forventede publikums antal indeholde:

- Toiletter
- Førstehjælpsområde med personale.
- Brandservice.
- Parkeringsareal

Særlige bestemmelser for ikke permanente baner:

Langs selve banelegemets ydre afgrænsning skal der ud for tilskuerpladserne etableres foranstaltninger, som skal forhindre motorcykler i at komme i kontakt med tilskuer.

Disse foranstaltninger kan bestå af en beskyttelseszone, der sikrer tilstrækkeligt afstand fra banekant til tilskuere.

Afstanden mellem den eventuelle afspærring langs banelegemets ydre afgrænsning og tilskuerafspærringen skal være mindst 3 m langs lige strækninger, og mindst 8 m i sving.

Kan disse minimumsafstande ikke opnås, skal der i stedet etableres enkeltstående fastholdt og sammenbundet dækstabler eller en ubrudt række halmballer.

Etableres enkeltstående dækstabler, skal disse ubrudt række i sving og på langsider, med en minimums højde over banelegemet på 1½ m. Dækstabler skal være bundet sammen.

Med henblik på at holde tilskuerne i sikkerhedsmæssig forsvarlig afstand fra banelegemet, skal der ud for tilskuerpladserne etableres en tilskuerafspærring.



Tilskuerafspærring skal som minimum bestå af to reb udspændt på pæle i henholdsvis ca. 0,5 m og ca. 1 m højde over jorden.

2.06 Officiel træning

Til et mesterskab skal afsættes mindst 45 minutters træningstid pr. klasse.

Før Scooter, 80cc og pocketbike dog 1 time.

Hver klasse skal have træningstiden opdelt i mindst tre dele inkl. Opvarmning.

2.06.1 Obligatorisk træning og kval. til start

Træningstiderne tjener til udvælgelse af kvalificerede kørere til start. Tillægsreglerne skal angive efter hvilken metode, udvælgelsen foregår i alle klasser.

Systemet skal være baseret på opnåede træningstider.

Ved afdelinger med 2 løb kan hurtigste omgangstid i første løb danne startplacering til andet løb.

Såfremt intet andet er anført i tillægsreglerne, er obligatorisk træning lig med 3 omgange, der kan indeholdes i tidtagning.

2.06.3 Kvalifikation

Ved alle DM-løb, skal ved tidtagning opnås en tid, der er bedre end hurtigste tid + 15% som kvalifikationskrav til løbet. Dette gælder dog ikke MCS.

Ved øvrige løb er kvalifikationskravet hurtigste tid + 25%.

Hvis tiden ikke er opnået kan køreren udelukkes fra start. Undtaget fra denne regel er de 10 bedste i DM-klasser p.t. eller i slutstillingen året før. Disse er på forhånd sikret ret til at køre om DM-point.

Ved sammenlægning af klasser til løb, er kvalifikationskravet den laveste % -sats for de sammenlagte. F.eks. ved sammenlægning af en DM klasse og en DMU Cup, vil kvalifikationskravet være 15 %.

I Superstock og Superbike klasserne kan der ikke dispenseres fra kvalifikationskravet.

2.06.4 Kvalifikation uden tidtagning

Startopstilling afgøres ved resultat af kvalifikations heat.

Startopstilling til kvalifikations heat afgøres efter den rækkefølge arrangøren har modtaget såvel anmeldelse som startgebyr eller ved lodtrækning.

Kun finale heatet er afgørende for stævne resultat og pointfordeling til slutresultat.

Såfremt en arrangør accepterer anmeldelser udover banekapaciteten, opstiller arrangøren et kvalificeringssystem som godkendes af dommer på stævnedagen. Kørerne skal forelægges dette system på et instruktionsmøde inden 1. træning.

2.06.5 Tidtagning og resultatberegning.

I alle klasser er tidtagning med DMU's AMB-transponder tidtagningssystem obligatorisk til Danske Mesterskabs løb, DMU Cup og øvrige løbsserier, der er åbne for alle kørere.

Beskrivelse af AMB transpondertidtagningssystem:

Ved målstregen/målestedet er der anbragt en kabelslynge i banen.

Kabelslyngen er forbundet med en dekode.

Dekoderen er forbundet med en computer med tidtagningsprogram.

Hver motorcykel er forsynet med en transponder (sender).

Hver gang motorcyklen passerer målstregen/målestedet afgiver transponderen et signal.

Alle AMB transpondere uanset type afgiver et unikt signal.

Signalet opfanges af kabelslyngen, der gennem dekode sender signalet til computeren.

Computeren generer tidtagnings- og resultatlister.

Sportsdivision forpligtigelser:

Indkøb og vedligeholdelse af tidtagningssystemet, excl. computer og printer.

Uddanne klubbernes tidtagermandskab

Hvert år inden sæsonstart fastsætte klubbernes lejepris for tidtagningscomputer og program m.v. til løb og træninger, og priser for AMB TranX 160 og AMB TranX 260 transpondere pr. sæson.



Løbsarrangerende klubbers forpligtelser:

Klubberne skal leje tidtagningsprogram og dekoder/transpondere af SDB.

Klubberne skal leje tidtagningsprogram og dekoder/transpondere af SDB til træninger.

Klubberne er økonomisk ansvarlig for alt udleveret tidtagningsudstyr (DMU har tegnet tyveri og brandforsikring).

Under løb skal, der skrives en manuel liste med kørernes rækkefølge ved passage af målstregen for alle omgange således, at der kan laves manuel resultatberegning i tilfælde af strømsvigt/computer fejl o.lign.

Kørernes forpligtelser:

Alle køre til et stævne skal have hver sin transponder, der skal være opladet inden tidtagningen/løbet.

Transponderen skal være af mærket AMB. ,

Til Pocket Bike 80 cc, Scootere og Stocksport 125 cc klasserne af typen AMB TranX 160 (max 160 km/t) eller af typen AMB TranX 260 (max 260 km/t).

Til øvrige klasser skal anvendes en transponder af typen AMB TranX 260.

Transponder serienummer (7-cifret nummer) skal skrives på løbsanmeldelsesblanketten ved anmeldelse til løb.

Transponder inkl. tilbehør kan købes eller lejes gennem SDB.

Ved køb betales den aktuelle købspris, som fastsættes af SDB.

Ved leje betales et depositum svarende til den aktuelle købspris. Ved returnering af lejet transponder og tilbehør tilbagebetales depositum minus lejeprisen og evt. pris for reparation. Leje priserne fastsættes af SDB hvert år inden sæsonstart.

Bestillingsblanket kan fås ved henvendelse til Sportsdivision eller på www.dmusport.dk/roadrace/

2.07 Baneinspektion

Banen skal klarmeldes inden løb og træning, dette kan enten gøres ved gennemkørsel eller ved klarmelding fra svingofficials.

2.08 Startmetoder

Der er 2 startmetoder i Road Racing.

a. Massestart incl. "Le Mans" start. b. Intervalstart af en eller flere maskiner.

Når en start omfatter mere end 1 klasse skal den største klasse (hurtigste) starte forrest, anden klasse startes imellem 5-15 sekunder efter.

Hvis motorcyklerne i sammenlagte klasser er ens, f.eks. kan startopstillingen være efter kvalifikationstiden Startordenen inden for hver klasse afhænger af træningstiden med de hurtigste maskiner forrest.

En start kan foregå med motorerne i stå eller i gang, men vælges start med motorerne i stå, skal startmetode angives i tillægsreglerne.

2.08.1 Massestart

2.08.1.1 Normal startmetode

Kørerne skal placeres bagved startlinien i flere rækker, normalt i.h.t. banesyns-rapport, med en indbyrdes afstand på 9 m.

For Pocket Bike, 80cc og Scooter gælder dog en afstand på mindst 4 m og max. 9 m.

Startpositionerne i samme række er forskudt, således at pole-position er 1 m foran nr. 2 osv.

Minimumsafstanden mellem køretøjerne på tværs skal være 1,5 m henholdsvis 2,5 m for solo- og sidevognscyklere. Ulige og lige rækker er forskudt i forhold til hinanden.

Startvarsel skal gives i depot i passende tid før udkald på banen, således at kørerne har mulighed for at varme op, medmindre specielle instruktioner er angivet i tillægsreglerne, eller oplyst i tidsplanen

2.08.1.2 "Le Mans" start

På en af banens sider bag ved startlinien, lines motorcyklerne op på geled i en vinkel på 45° på banens længderetning og med mindst 2 m eller 3 m imellem hhv. solo- og sidevognscyklere.

Kørere og passagerer skal stå på banens modsatte side vendt mod deres maskiner. Disse områder skal holdes fri for uvedkommende under starten.

På startsignalet skal hver enkelt løbe til sin maskine, starte og køre.

2.08.2 Intervalstart

Startsignalet skal gives med fortløbende intervaller.

2.08.3 Startprocedure

Start området skal være afmærket med markering, som tydeligt viser de enkelte starttrækkes placering. Ved start skal hver række overvåges af en starthjælper, placeret således, at den pågældende har mulighed for at følge startlyset - og den starttrække, vedkommende skal observere. Starthjælperen markerer med en oprakt hånd, at hans eller hendes række er klar. Hvis der er tale om tyvstart, skal det omgående meddeles starteren, som er den ansvarlige. Starteren melder efterfølgende til stævnelederen.

DK Startprocedure

1. Der køres frem til startfeltet. Afhængig af baneindretning (startfelt i umiddelbar nærhed af udkørsel til banen) køres en besigtigelsesomgang (sighting lap).

Pit-udkørslen lukkes, når de deltagere, der var klar, er sendt ud på besigtigelsesomgangen.

I sidste sving inden starttrækkerne vises gult bevægeligt flag, gør klar til at standse.

Besigtigelsesomgangen er ikke obligatorisk, således kan en kører vælge at skubbe sin motorcykel ud på startfeltet og gøre klar til at køre opvarmningsomgang.

2. Kørernes hjælpere skal forlade startområdet inden opvarmningsomgangen iværksættes. Kørere, der ikke nåede med på sighting lappen kan tillades at starte warmup lappen fra pitten efter klarsignal fra starteren.

3. Kørerne placere sig i startfeltet.

Opvarmningsomgangen påbegyndes når starteren giver tegn med grønt flag på startlinen.

Når feltet har passeret pit-udkørslen åbnes denne i 30 sek. for at tillade kørere, der ikke har deltaget i besigtigelsesomgangen at køre opvarmningsomgang.

I sidste sving inden starttrækkerne vises gult bevægeligt flag, kørene gør klar til at standse.

4. Efter opvarmningsomgangen vil der stå en official med 1 rødt flag foran start feltet, kørerne placerer sig i startfeltet med gående motor. Hver starttrække skal være markeret med nummer ved hjælp af skilte, placeret på minimum den ene, men gerne begge sider af banen.

5. Start med lys:

A. Ved DM-stævner bør lys start anvendes.

B. Når alle kørere er på plads, og startfeltet er i ro, går officialen med det røde flag ud til siden af banen og der tændes rødt lys.

C. Efter 2-5 sek. udløses starten ved at det røde lys slukkes.

D. Skal starten udskydes, efter at rødt lys er tændt, vises gult blinkende lys sammen med rødt lys. Hvis der ikke findes gult lys i anlægget vises rødt flag.

F. Til kontrol af tyvstart placeres startlinie-marshalls ud for hver / hver anden starttrække.

G. Tyvstart idømmes såfremt forakslen har passeret den markering der viser starttrækkens placering før det røde lys slukkes.

Straffen for tyvstart er tidstillæg på 20 sekunder eller 5 placeringer såfremt der ikke anvendes tidtagning.

Dette signaleres til kørere og pit-personale med et skilt (60x80cm) tydeligt mærket "TYVSTART" og plads til fem startnumre. Skiltet fremvises senest på tredje omgang.

6. Start med flag:

A. Starteren står klar med flaget i vandret position, flagdugen sammenfoldet til stangen.

B. Når alle kørere er på plads, udfoldes flagdugen langsomt.

C. Så snart flagdugen er helt udfoldet, startes nedtælling til start.

(svarer til at rødt lys tændes).

D. Efter 2 - 5 sek. udløses starten ved at flaget bevæges hurtigt opad.

(svarer til at rødt slukkes lys).

E. Skal starten udskydes efter at man er kommet i fase 5 eller 6, må starteren forlade sin plads samtidigt med at der vises et skilt med teksten start udskudt / start delayed.

F. Som ved lys start.

G. Som ved lys start.



7. Når feltet har passeret pit-udkørslen åbnes denne, således at kørere, der ikke har deltaget i opvarmingsomgangen kan foretage "pit-start". Når førende kører har fuldført første omgang er det ikke længere tilladt at skifte motorcykel.

2.09 Tilladte bevægemåder

Under et løb må motorcyklen kun drives frem ved egen motorkraft, førerens og/eller passagerens muskelkraft eller naturkraft.

2.10 Køreregler for kører og passager

Hvis en kører under et løb udviser en for andre kørere farlig kørsel, skal han udtages og udelukkes af løbet. Under løb eller umiddelbart efter målflagning / afflagning må man ikke stoppe unødigt.

Sidevognspassagerer skal under løb opholde sig på den for ham beregnede plads, undtaget ved start, uheld og stop.

Straffen for overtrædelse af disse regler er udelukkelse.

2.11 Tilskadekomne kørere

Kørere, der bærer hårde bandager (gips, plast, glasfiber, aluminium eller lignende), må ikke deltage i træning eller konkurrence.

Denne bestemmelse er gældende, selv om en kører kan fremvise en læges tilladelse til deltagelse.

2.12 Regler for færdsel på banen

Under en konkurrence bør kører og passager ikke indlade sig på dumdrstig og farlig adfærd, heraf følger: Det er uden undtagelse forbudt at køre eller trække en motorcykel imod banens køreretning.

Kørere, der overhaler eller bliver overhalet må ikke spærre for eller genere andre kørere.

Hvis en kører forlader banen må han vende tilbage til banelegemet på et sted, der anvises af officials, eller på et sted, der ikke er til fordel for ham.

Såfremt han afskærer et stykke af banen idømmes han 30 sekunders tidstillæg eller 5 placeringer såfremt der ikke anvendes tidtagning.

Ved udkørsel fra pit, er det kun tilladt at køre ud på banen for enden af udslusnings vejen.

Hvis en kører har været involveret i styrt, skal vedkommende henvende sig til læge / førstehjælper og teknisk kontrol inden næste planlagte start.

Officials må hjælpe med at rejse maskinen op og holde den, mens køreren efterser den og udfører reparationer eller justeringer.

Reparationer og justeringer skal udføres af køreren alene uden fremmed hjælp.

Officials må hjælpe køreren med at starte maskinen igen.

En official kan nægte køreren at fortsætte hvis, han mener at køreren er skadet, eller motorcyklen har taget sikkerhedsmæssig skade.

Alle kørere, som er udgået, skal transportere deres motorcykel i banens køreretning, men uden for selve banelegemet, til sin pit, eller forlade banen med sin motorcykel og placere den, så den ikke udgør en fare for de følgende kørere.

Det er forbudt en kører at medtage passagerer på en solomotorcykel.

Reparation af en motorcykel på selve banelegemet under løb, må kun udføres med medbragt værktøj.

Hastigheden i pitten må aldrig overstige 60 km/t, kan dog være lavere ved skiltning.

Straffen for overtrædelse er udelukkelse.

2.13 Assistance i pitten

En kører må kun modtage hjælp og påfylde brændstof i sin egen pit. Han må have tre assistenter, der ikke må befinde sig uden for selve pit'en under reparation. De må under ingen omstændigheder overskride linien, der markerer pit-zonen.



Kørerens assistance må omfatte brændstof, olie, mad, drikke, reservedele, justeringer og reparationer af enhver art, men kun med i forvejen medbragt materiel. Mens en kører opholder sig i sin pit, skal hans motor være standset. Efter et pitstop må en kører kun vende tilbage til banen med den ansvarlige officials (pitchefen) godkendelse. Overtrædelse af dette medfører udelukkelse.

2.15 Løbets afslutning

Et løbs slutning (afflagning) skal foretages af starteren eller en anden official med et sort og hvidt net flag ved mållinien.

2.15.1 Bestemmelse af vinderen

Når et løb startes ved en massestart, er vinderen den kører, der først overskrider mållinien efter gennemførelse af det i tillægsreglerne anførte antal omgange, eller som har gennemkørt den største distance inden for den fastsatte tid. Når den fastsatte tid er gået, afflages løbet. Når den førende kører herefter passerer målet beregnes resultatet efter stillingen den forudgående omgang. Når et løb er startet med intervalstart er vinderen den kører, der har opnået den bedste tid på den i tillægsreglerne fastsatte løbslængde.

2.15.2 Bestemmelse af resultater

I løb på lukkede baner med massestart, skal løbet standses når vinderen har overskredet mållinien. Herefter bliver alle andre flaget af efterhånden, som de passerer mållinien.

For at have gennemført et løb kræves fuldført mindst 3/4 af det pågældende løb, og at den sidste omgang skal gennemføres inden udløbet af tidsbegrænsningen anført i tillægsreglerne.

Det er en forudsætning for at blive medtaget i resultatlisten, at den pågældende kører passerer målstregen på selve banen.

Man kan således IKKE blive flaget i mål gennem pit/depot.

Løbet flages af, når første mand har kørt det fastsatte antal omgange. Herefter bliver alle flaget af efterhånden som de passerer mållinien, uanset antal kørte omgange.

5 minutter efter at vinderen har passeret mållinien, er løbet slut. Hvis banen 2500 m eller kortere da 2 min.

2.15.3 Dødt løb

I tilfælde af dødt løb, skal de berørte kørere om muligt blive enige om at dele alle de præmier, der tilkommer dem iht. deres placeringer, eller henvise spørgsmålet til juryens endelige afgørelse.

Når to eller flere kørere skal dele en placering, skal den næstfølgende kører placeres som om de foranliggende ikke havde delt placeringen.

Hvis der f.eks. er to på 5. pladsen, skal den næstfølgende placeres som nr. 7.

2.15.4 For tidlig standsning af løbet

Et startet løb bør ikke standses, undtaget i tilfælde af større uheld eller anden force majeure.

a. Hvis der er kørt mindre end 3 omgange annulleres resultatet. Kan der ikke gennemføres et nyt løb, gives ingen points i den pågældende afdeling.

b. Hvis der er kørt 3 omgange men ikke 2/3 gives halve points. Såfremt det er muligt gennemføres et nyt løb med samme startopstilling og de resterende antal omgange, her gives ligeledes 1/2 points. Kun kørere, der har opnået resultat i første løb kan starte. Dvs. har fuldført sidste omgang før afflagningen og kørt mindst 3/4 af omgangene.

c. Hvis der er kørt 2/3 af omgangene gives fulde points.

2.15.5 Fejlagtig afflagning af løbet

Hvis løbet afflages for tidligt og/eller for en forkert kører skal juryen eller dommeren fastsætte et resultat, der findes rigtigt ud fra forhåndenværende omstændigheder.

Hvis løbet afflages for sent og/eller for en forkert kører skal resultatet beregnes ud fra den førende kørers passage af mållinien ved det korrekte antal omgange.

2.16 Løbsstatus (Tørvejrsløb/regnvejrsløb)



Før start af et løb skal løbsledelsen afgøre om løbet skal erklæres for "tørvejrsløb" eller "regnvejrsløb".

Ved tørvejrsløb vises ingen skilt. Ved "regnvejrsløb" skal skiltet "WETRACE" vises i opmarchområdet senest 10. min. før løbets start. Ved stævner hvor al træning og tidtagning er kørt i tørvejrs og der erklæres "WETRACE" gives der 2 besigtigelses omgange (sighting laps) og løbet afkortes med et antal omgange der besluttet af løbsledelsen. Ved afbrydelse af løb på grund af regn i klasser hvor regnvejrsløb er tilladt, gives der en pause på 10 min. fra sidste kører er kørt fra banen til evt. genstart af løbet. Ved genstart køres løbet som "WETRACE" og køres færdig uden afbrydelse ved ændring i vejrliget. Alle klasser i DK er dæk valg frit, hvis andet ikke er oplyst i reglement for den enkelte klasse.

2.17 Bekendtgørelse til offentligheden

Arrangøren skal bekendtgøre løbsresultater, for offentligheden hurtigst muligt. Et foreløbigt resultat bør offentliggøres inden 30 minutter efter hvert løb.

2.18 Afspærret kontrolområde (Park Ferme)

Arrangøren skal sørge for et passende område, i hvilket motorcykler kan placeres til kontrol af udstyr, slagvolumen o. lign. efter løbets afslutning.

Kørere har kun adgang til området under placering af egen motorcykel i overensstemmelse med tillægsreglerne, medmindre tilladelse er givet skriftligt. Alle andre end dommeren og et til opgaven udtaget officialhold, skal have skriftlig tilladelse af stævnelederen.

2.19 Danmarks mesterskaber/Cup

DM/cup er først tællende, når min. 3 er kørt med DM/Cup status.

Alle afdelinger medregnes til slutresultatet.

Der uddeles DM-point i hver afdeling som følger:

25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 point.

Dansk mester/Cup mester er den kører, der opnår flest points.

Ved eventuelt pointlighed tælles opnåede 1. pladser. Hvis fortsat lighed, tælles 2. pladser o.s.v. Står kørerne herefter stadig lige er resultatet i sidste afdeling hvor der er opnået point afgørende.

DM og Cup klasserne køres over 3 - 9 afdelinger.

Ved aflysning af et løb, vil der være en afdeling mindre tællende, såfremt erstatnings bane og dato ikke fremskaffes.

2.19.1 B klasser og licens

B klasser, Rookie I og II, kan afvikles samme datoer og steder som DM stævner.

B klasser kan udskrives som internordiske, således at B kørere fra de nordiske lande kan anmeldes.

Danske kørere har fortrinsret, dog kun ved tilmelding.

Der gives separate B points i hver klasse.

Nummerplade farve: jf. klasse beskrivelsen.

B klasse køres som træningsløb, men der kan udsættes præmier.

2.20 Oprykningsregler

Der kræves optjent et gennemsnit på 7 point som B kører for oprykning til A kører. Gennemsnittet udregnes ved at dividere de opnåede point med det antal løb køreren har fuldført.

SDB kan dog nægte oprykning eller tvangsoprykke ud fra vurdering af køreren kvalifikationer.

I klasserne Pocket Bike, 80cc, scooter og 125cc stocksport løb tæller ikke med ved beregning af oprykningspoint til at blive A kører.

Opnåede point som B kører ved nordisk arrangerede stævner kan tælle med som oprykningspoint til A-kører.



Hvis der ønskes oprykning til A kører på baggrund af point opnået i nordiske løb skal der fremsendes en ansøgning til SDB med dokumentation for de opnåede nordiske point (Resultat lister).

Kun danske kørere medregnes i pointsystemet for oprykning.

Ved andre udenlandsk-arrangerede stævner kan SDB godkende at der opnås B points i forhold til placeringen.

Erhvervede points overføres ikke til følgende sæson.

Oprykning sker automatisk efter sæsonen. Der kan dog søges oprykning i løbet af sæsonen ved skriftlig henvendelse til SDB.

Licens for fører af sidevogn påtegnes "fører" og for sidevognsmand "sidevognsmand". Licenset er kun gyldigt til den funktion, hvortil det er udstedt.

Oprykning i sidevognsklassen foretages af SDB.

2.21 Nedrykning

Nedrykning fra klassetrin A til klassetrin B kan kun finde sted efter ansøgning til sportsdivisions bestyrelsen.

2.22 Gæstekørsel

En B kører, der ønsker at prøve at deltage i et A løb, ved et enkelt stævne kan søge stævneleder om det.

Ved afgørelse af ansøgning skal stævneleder konferere med dommeren og der skal tages hensyn til: plads i A klassen, kørerens tid i forhold til A-tiderne, om vedkommende har prøvet det før, om der er andre B kørere i den aktuelle A klasse, B kørerens kørsel i øvrigt mv.

Der kan i denne situation ikke dispenseres fra 15 % reglen vedrørende kval. tid.



2.23 Regler for Safety-car

2.23.1

En Safety-car er betegnelsen for en bil, der kan indsættes af løbsledelsen for at neutralisere træning/heat. Bilen skal være forsynet med mindst to gule roterende blinklys. Det anbefales derudover, at der er et grønt lys. Dette kan dog erstattes af et løst grønt skilt. Herudover skal bilen markeres med "SAFETY-CAR" med bogstaver i samme størrelsen som startnumre. Markeringen skal som minimum være bagpå. Bilen skal have et vægt/effekt forhold på højst 9 kg pr. hk.

En Safety-car *kan* indsættes i tilfælde af uheld, der kræver indsats forbundet med umiddelbar fysisk risiko for baneofficials, dog uden at situationen kræver anvendelse af rødt flag.

2.23.2

Bilen skal køres af en erfaren kører.

I bilen skal også være en observatør, der er i stand til at genkende alle motorcyklerne. Observatøren skal være i permanent radiokontakt med løbsledelsen.

2.23.3

Når ordren til indsættelse af Safety-car er givet, skal alle flagposter vise bevægeligt gult flag og et skilt med "SC" indtil Safety-car har forladt banen.

2.23.4

Når Safety-car sendes på banen under løb, skal den have de gule blinklys tændt.

Det er ønskeligt, at den kører ind på banen umiddelbart foran den førende motorcykel.

Uanset Safety-cars position skal alle deltagende motorcykler samle sig bagved og afpasse hastigheden efter denne. Når motorcyklerne er samlet efter Safety-car, må den førende motorcykel være højst 5 mc-længder efter Safety-car og resten af motorcyklerne skal køre så tæt som muligt, højst 5 mc-længder imellem motorcyklerne.

Ansvar for overholdelse af afstanden påhviler hver enkelt kører.

Al overhaling er forbudt, undtagen hvis en motorcykel får signal til at passere Safety-car.

2.23.5

Hvis Safety-car ikke kører umiddelbart foran den førende motorcykel skal løbsledelsen sørge for, at observatøren giver grønt til de motorcykler der er mellem Safety-car og den førende motorcykel. Grønt betyder, at motorcyklerne skal passere Safety-car.

Disse motorcykler fortsætter banen rundt indtil de når op bag feltet. Under denne opkørsel er overhaling stadig forbudt.

Safety-car skal blive på banen indtil den førende motorcykel er bag den og alle motorcykler er linet op bagved.

2.23.6

Mens Safety-car er på banen, er det tilladt kørerne at køre i pit. Motorcyklerne må køre ud på banen igen, hvis der er vist grønt ved pitudkørslen. Grønt vil vises hele tiden, undtagen når Safety-car og feltet passerer pitudkørslen.

**2.23.7**

Når løbsledelsen kalder Safety-car ud fra banen, skal alle roterende blink på bilen slukkes. Dette skal ske mindst 100 meter før udkørsel.

Hvis udkørsel kan foregå andre steder end ved pitindkørslen, skal dette fremgå af tillægsreglerne.

Når Safety-car kører ud, skal alle flagposters flag og skilte tages ind.

2.23.8

Når Safety-car forlader banen, må der ikke overhales før der er passeret en flagpost, hvor der vises grønt flag.

Alle flagposter derefter viser grønt flag. De grønne flag tages ind efter en omgang.

2.23.9

De omgange der afvikles med Safety-car på banen vil blive regnet som en del af løbet.