

# Motocross

# Reglement 2024



## Indholdsfortegnelse

1	Om dette reglement .....	9
2	Discipliner .....	10
2.1	Motocross.....	10
2.2	Pitbike .....	10
2.3	Quad .....	10
2.4	Sidevognscross .....	10
2.5	Supercross .....	10
2.6	Speedcross.....	10
2.7	Hastighedstrial.....	10
3	DMU Kørerlicenser .....	11
3.1	Baneprøve.....	11
3.2	Klasseinddeling .....	11
3.3	Oprykning og nedrykning .....	11
3.3.1	Oprykning til klassetrin A.....	11
3.3.2	Oprykning til klassetrin B.....	12
3.3.3	Nedrykning fra klassetrin A til B .....	12
3.3.4	Nedrykning fra klassetrin B til C.....	12
4	Påklædning og udstyr .....	13
4.1	Hjelme.....	13
4.1.1	Benyttelse.....	13
4.1.2	Hjelmkategorier .....	13
4.1.3	Hjelmkvalitet.....	13
4.1.4	Kontrol af hjelmkvalitet .....	13
4.1.5	Bemaling af hjelme .....	13
4.1.6	Anvendelse af ulovlige hjelme.....	14
4.2	Briller .....	14
4.3	Opsamler til tearoffs.....	14
4.4	Nakkekrave/halskrave .....	14
4.5	Brystbeskyttelse .....	14
4.6	Rygbeskytter .....	14
4.7	Knæbeskyttere.....	14
4.8	Benklæder.....	15
4.9	Støvler.....	15

4.10	Rygnumre .....	15
5	Motorcyklen .....	16
5.1	Definition og konstruktionsfrihed .....	16
5.2	Alment .....	16
5.3	Specialbestemmelser.....	17
5.4	Maskinklasser .....	17
5.5	Cylindervolumen.....	17
5.5.1	Kontrol af cylindervolumen .....	17
5.6	Lyddæmpning .....	18
5.7	Nummerplader .....	18
5.8	Kørernumre .....	19
5.9	Transponder .....	19
6	Banen.....	20
6.1	Godkendelse (Banesyn) .....	20
6.2	Myndighedskrav .....	20
7	Miljø og lyd .....	21
7.1	Miljøbeskyttelse .....	21
7.1.1	Miljømåtte .....	21
7.1.2	Generelle miljøregler og sanktioner .....	21
7.2	Lydmåling.....	21
7.2.1	Sanktioner ved overskridelse af fastsatte lydgrænser .....	21
8	Træning.....	22
9	Mesterskaber.....	23
10	Løbstilladelse .....	<del>25</del> 24
11	Løbsafvikling .....	<del>26</del> 25
11.1	Opbygning.....	<del>26</del> 25
11.2	Heatafvikling .....	<del>26</del> 25
11.2.1	Tidskvalifikation .....	<del>26</del> 25
11.3	Sammenlægning af klasser .....	<del>26</del> 25
11.4	Træning eller tidskvalifikation .....	<del>26</del> 25
11.5	Instruktion .....	<del>26</del> 25
11.6	Teknisk kontrol .....	<del>27</del> 26
11.7	Forevisning af DMU kørerlicens .....	<del>27</del> 26
11.8	Ventezonen.....	<del>27</del> 26

11.9	Sighting lap .....	27 <del>26</del>
11.10	Startprocedure .....	28 <del>27</del>
11.10.1	Splitstart .....	28 <del>27</del>
11.11	Køreregler .....	29 <del>28</del>
11.12	Reparationsområde/signalområde .....	29 <del>28</del>
11.13	Signalering fra officials .....	29 <del>28</del>
11.14	Standstning af heat .....	30 <del>28</del>
11.15	Resultatberegning .....	30 <del>29</del>
11.16	Løbsresultat .....	31 <del>29</del>
11.17	Præmiering .....	31 <del>30</del>
11.17.1	Præmiegenstande .....	31 <del>30</del>
11.17.2	Pengepræmier .....	31 <del>30</del>
11.18	Aflysning af løb .....	31 <del>30</del>
11.19	Førstehjælp, samaritter og læge .....	31 <del>30</del>
11.20	Pokalløb .....	32 <del>31</del>
11.21	Klubmesterskaber .....	32 <del>31</del>
12	Anmeldelse og afmelding til løb .....	33 <del>32</del>
12.1	Anmeldelse .....	33 <del>32</del>
12.1.1	Anmeldelsesfrist .....	33 <del>32</del>
12.1.2	Anmeldelsesgebyr .....	33 <del>32</del>
12.1.3	Anerkendelse og afvisning af anmeldelse .....	34 <del>33</del>
12.1.4	Løsning fra afgiven anmeldelse .....	34 <del>33</del>
12.1.5	Fingerede anmeldelser .....	34 <del>33</del>
12.1.6	Anmeldelser fra udenlandske kørere .....	34 <del>33</del>
12.1.7	Efteranmeldelse .....	34 <del>33</del>
12.2	Afmelding .....	34 <del>33</del>
12.2.1	Afmelding ved internationale løb .....	35 <del>34</del>
12.3	Udeblivelse .....	35 <del>34</del>
13	Officials .....	36 <del>35</del>
13.1	Dommeren .....	36 <del>35</del>
13.2	Stævnelederen .....	37 <del>36</del>
13.3	Tidtagerchefen .....	37 <del>36</del>
13.4	Chefen for teknisk kontrol .....	37 <del>36</del>
13.5	Miljøofficialen .....	38 <del>37</del>

13.6	Træningslederen.....	<a href="#">38</a> <del>37</del>
13.7	Banechefen.....	<a href="#">38</a> <del>37</del>
13.8	Chefen for flagofficials.....	<a href="#">38</a> <del>37</del>
13.9	Ryttergårdschefen.....	<a href="#">38</a> <del>37</del>
13.10	Starteren og startassistenten.....	<a href="#">38</a> <del>37</del>
13.11	Gyldighedsområde for officiallicenser G.....	<a href="#">38</a> <del>37</del>
13.12	Fotografer.....	<a href="#">39</a> <del>38</del>
A	BESTEMMELSE A Klasseinddeling.....	<a href="#">40</a> <del>39</del>
B	BESTEMMELSE B Baneprove.....	<a href="#">41</a> <del>40</del>
C	BESTEMMELSE C Hjelme.....	<a href="#">42</a> <del>41</del>
D	BESTEMMELSE D Maskiner.....	<a href="#">43</a> <del>42</del>
E	BESTEMMELSE E Nummerplader.....	<a href="#">49</a> <del>48</del>
F	BESTEMMELSE F Flagenes betydning og brug.....	<a href="#">51</a> <del>49</del>
G	BESTEMMELSE G Bestemmelser for maxicross.....	<a href="#">54</a> <del>52</del>
G.1	Afvikling af løb, maxicross.....	<a href="#">54</a> <del>52</del>
G.1.1	DM for Klubhold.....	<a href="#">54</a> <del>52</del>
G.1.2	DM A.....	<a href="#">56</a> <del>54</del>
G.1.3	DM B.....	<a href="#">57</a> <del>55</del>
G.1.4	DM Dame og Dame C Cup.....	<a href="#">57</a> <del>55</del>
G.1.5	DM Old Boys samt DMU C Cup OB C.....	<a href="#">58</a> <del>56</del>
G.1.6	Landsdelsmesterskaber.....	<a href="#">60</a> <del>58</del>
G.1.7	DMU C pokalløb.....	<a href="#">61</a> <del>59</del>
H	BESTEMMELSE H Bestemmelser for minicross.....	<a href="#">63</a> <del>60</del>
H.1	Definition af klasser.....	<a href="#">63</a> <del>60</del>
H.2	Alder.....	<a href="#">63</a> <del>60</del>
H.3	Motorcyklen.....	<a href="#">63</a> <del>60</del>
H.4	Overgang til større maskinklasse.....	<a href="#">63</a> <del>60</del>
H.5	Afvikling af løb, minicross.....	<a href="#">63</a> <del>60</del>
H.5.1	Klassesammensætning.....	<a href="#">64</a> <del>61</del>
H.5.2	Hjælp.....	<a href="#">64</a> <del>61</del>
H.5.3	DM Mini og Pige C Cup.....	<a href="#">64</a> <del>61</del>
I	BESTEMMELSE I Bestemmelser for microcross.....	<a href="#">65</a> <del>62</del>
I.1	Definition af klasser.....	<a href="#">65</a> <del>62</del>
I.2	Alder.....	<a href="#">65</a> <del>62</del>

I.3	Motorcyklen .....	<del>65</del> <a href="#">62</a>
I.4	Udstyr .....	<del>66</del> <a href="#">62</a>
I.5	Oprykningsregler .....	<del>66</del> <a href="#">63</a>
I.6	Afvikling af løb, microcross.....	<del>66</del> <a href="#">63</a>
I.6.1	Officials og hjælpere.....	<del>66</del> <a href="#">63</a>
I.6.2	Hjælp.....	<del>67</del> <a href="#">63</a>
I.6.3	Kids Cup .....	<del>68</del> <a href="#">64</a>
I.6.4	Særlige bestemmelser for Begynder/laveffektklassen.....	<del>69</del> <a href="#">65</a>
I.7	Overgang fra microcross til minicross .....	<del>70</del> <a href="#">65</a>
J	BESTEMMELSE J Bestemmelser for pitbike .....	<del>71</del> <a href="#">66</a>
J.1	Definition af klasser.....	<del>71</del> <a href="#">66</a>
J.2	Motorcyklen .....	<del>71</del> <a href="#">66</a>
J.3	Udstyr .....	<del>71</del> <a href="#">66</a>
J.4	Deltagere .....	<del>71</del> <a href="#">66</a>
J.5	Afvikling af løb, pitbike.....	<del>72</del> <a href="#">67</a>
J.5.1	Officials.....	<del>72</del> <a href="#">67</a>
J.5.2	Hjælp .....	<del>72</del> <a href="#">67</a>
J.5.3	Heatlængde .....	<del>72</del> <a href="#">67</a>
K	BESTEMMELSE K Bestemmelser for quad .....	<del>74</del> <a href="#">68</a>
K.1	Definition af klasser .....	<del>74</del> <a href="#">68</a>
K.2	Quadmaskinen.....	<del>74</del> <a href="#">68</a>
K.2.1	Teknisk kontrol .....	<del>75</del> <a href="#">69</a>
K.2.2	Nummerplader .....	<del>76</del> <a href="#">70</a>
K.3	Oprykningsregler .....	<del>76</del> <a href="#">70</a>
K.4	Afvikling af løb, quad.....	<del>76</del> <a href="#">70</a>
K.4.1	Mesterskabsklasser .....	<del>76</del> <a href="#">70</a>
K.4.2	Deltagere .....	<del>76</del> <a href="#">70</a>
K.4.3	Antal løb/afdelinger.....	<del>77</del> <a href="#">71</a>
K.4.4	Heatlængde .....	<del>77</del> <a href="#">71</a>
K.4.5	Heatafvikling.....	<del>77</del> <a href="#">71</a>
K.4.6	Samkøring/sammenlægning af klasser.....	<del>78</del> <a href="#">71</a>
K.4.7	Baneforhold .....	<del>78</del> <a href="#">71</a>
K.4.8	Hjælp .....	<del>78</del> <a href="#">72</a>
K.4.9	Tidskvalifikation.....	<del>78</del> <a href="#">72</a>

K.4.10 Rød nummerplade .....	<del>78</del> <u>72</u>
K.4.11 Resultatberegning .....	<del>78</del> <u>72</u>
K.4.12 Særlige bestemmelser for Quad Begynder 50cc .....	<del>79</del> <u>72</u>
K.5 Pokalløb .....	<del>79</del> <u>73</u>
L  BESTEMMELSE L Bestemmelser for sidevognscross.....	<del>80</del> <u>74</u>
L.1 Definitioner og klasser .....	<del>80</del> <u>74</u>
L.2 Motorcyklen.....	<del>80</del> <u>74</u>
L.3 Afvikling af løb, sidevognscross .....	<del>80</del> <u>74</u>
L.3.1 DM Sidevogn .....	<del>80</del> <u>74</u>
L.3.2 Pokalløb .....	<del>81</del> <u>75</u>
M  BESTEMMELSE M Bestemmelser for classic cross.....	<del>82</del> <u>76</u>
M.1  Definitioner og klasser .....	<del>82</del> <u>76</u>
M.1.1  Affjedring indtil Pre 74.....	<del>82</del> <u>76</u>
M.1.2  Godkendte Cykler/dele for pre 65, pre 72 og pre 74 klasserne .....	<del>82</del> <u>76</u>
M.2  Deltagelse og licens .....	<del>82</del> <u>76</u>
M.3  Påklædning og udstyr .....	<del>82</del> <u>76</u>
M.4  Teknisk kontrol .....	<del>83</del> <u>77</u>
M.5  Generelle regler.....	<del>83</del> <u>77</u>
M.6  Banen.....	<del>83</del> <u>77</u>
M.7  Anmeldelse .....	<del>83</del> <u>77</u>
M.8  Træning.....	<del>83</del> <u>77</u>
M.9  Afvikling af Classic løb.....	<del>84</del> <u>78</u>
M.9.1  Sammenlægning af klasser .....	<del>85</del> <u>79</u>
M.9.2  Præmiering .....	<del>85</del> <u>79</u>
M.9.3  Nummerpladefarver .....	<del>85</del> <u>79</u>
M.10  DCC Twin Shock, EVO, Super EVO, EVO+, 50cc Pre 83 & SC reglement .....	<del>85</del> <u>79</u>
M.10.1  Classic Twin Shock Pre 85 .....	<del>85</del> <u>79</u>
M.10.2  Seneste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler: .....	<del>86</del> <u>79</u>
M.10.3  Godkendte speciel fremstillede ikke OEM cykler:.....	<del>86</del> <u>80</u>
M.10.4  Teknisk reglement for godkendte Pré -85 cykler: .....	<del>86</del> <u>80</u>
M.11  Classic Evolution Pre 90.....	<del>87</del> <u>81</u>
M.11.1  Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler .....	<del>87</del> <u>81</u>
M.11.2  Teknisk reglement for godkendte Pré -90 cykler.....	<del>87</del> <u>81</u>
M.12  Classic Super EVO Pre 96 .....	<del>90</del> <u>83</u>

M.12.1	Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler .....	<a href="#">9083</a>
M.12.2	Teknisk reglement for godkendte Pré -96 cykler: .....	<a href="#">9083</a>
M.13	Classic 50 cc Pré 83 .....	<a href="#">9184</a>
M.14.1	Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler .....	<a href="#">9184</a>
M.14.2	Teknisk reglement for godkendte Evo+ Pré -02 cykler:.....	<a href="#">9184</a>
M.15	Parade-kørsel, Classic motocross.....	<a href="#">9285</a>
N	BESTEMMELSE N Bestemmelser for supercross og.....	<a href="#">9386</a>
	speedcross.....	<a href="#">9386</a>
N.1	Selve banelegemet .....	<a href="#">9386</a>
N.2	Startfeltet .....	<a href="#">9386</a>
N.3	Ventezone.....	<a href="#">9386</a>
N.4	Reparationsområde.....	<a href="#">9386</a>
N.5	Sikkerhedsbestemmelser .....	<a href="#">9386</a>
N.6	Opbygning.....	<a href="#">9386</a>
N.7	Start .....	<a href="#">9386</a>
N.8	Køreregler .....	<a href="#">9386</a>
N.9	Resultatberegning .....	<a href="#">9386</a>
N.10	Lydkontrol.....	<a href="#">9386</a>
O	BESTEMMELSE O Bestemmelser for hastighedstrial.....	<a href="#">9487</a>
O.1	Løbsstrækningen .....	<a href="#">9487</a>
O.2	Løbet.....	<a href="#">9487</a>
O.3	Officials .....	<a href="#">9487</a>

Sidst opdateret: 19/12-2023  
Foto på forsiden: Klaus Rasmussen



# 1 Om dette reglement

Motocrossreglementet er det gældende reglement for alle nationale motocrossløb arrangeret under Danmarks Motor Union (DMU) samt træning. Reglementet opdateres hvert år og udsendes omkring årsskiftet. De reglementsændringer, der kommer i løbet af året, vil blive publiceret på [www.dmusport.dk](http://www.dmusport.dk)

For alle aktiviteter omfattet af motocrossreglementet gælder desuden DMU's Almene Reglement.

## Forkortelser brugt i MX-reglementet

FIM = Fédération Internationale de Motocyclisme (verdensforbund).

FIM Europe = Den europæiske afdeling af FIM.

FMN = Fédération Motocyclismo National (national Motorcykel Union)

DMU = Danmarks Motor Union (DMU)

SML = Suomen Moottoriliitto ry

SVEMO = Svenska Motorcykel - och Snöskoterförbundet (Svemo)

NMF = Norges Motorsportforbund

MX = Motocross

SK MX = DMU Sportskommission Motocross

~~SU Quad = Sportsudvalget for Quad~~

SU Classic = Sportsudvalget for Classic

SU Event = Sportsudvalget for DM-A

DQ = Diskvalifikation

## 2 Discipliner

### 2.1 Motocross

Motocross er kørsel på motocrossmaskine i varierende terræn med sving og hop. Der køres løb i forskellige klasser - afhængigt af kørernes alder, erfaring og dygtighed.

### 2.2 Pitbike

Pitbike er kørsel på små motocrossmaskiner kaldet pitbikes. Pitbikes er mindre end almindelige motocrossmaskiner, men har samme størrelse motor.

[Se også Bestemmelse J.](#)

### 2.3 Quad

Quad er kørsel på 4-hjulede motocrossmaskiner i varierende terræn med sving og hop. Der køres løb i forskellige klasser - afhængigt af kørerens alder, erfaring og dygtighed.

[Se også Bestemmelse K.](#)

### 2.4 Sidevognscross

Sidevognscross er kørsel på 3-hjulede sidevognsmaskiner i varierende terræn med sving og hop. En sidevognsmotocrossmaskine styres af to personer, en fører og en passager.

[Se også Bestemmelse L.](#)

### 2.5 Supercross

Supercross er kørsel på motocrossmaskiner på anlagte baner (oftest indendørs og anlagt til de enkelte løb) med skarpe sving, store hop og tekniske banelementer såsom vuptier. Der køres løb i forskellige klasser – afhængigt af kørerens alder, erfaring og dygtighed.

[Se også Bestemmelse N.](#)

### 2.6 Speedcross

Speedcross er en løbstype under motocross, hvor der køres færre omgange (ofte 4 omgange) i forhold til normalt ved motocrossløb.

[Se også Bestemmelse N.](#)

### 2.7 Hastighedstrial

Hastighedstrial (H-trial) er hastighedsløb med enkeltstart. H-trial køres i uregelmæssigt terræn, der ikke permanent anvendes til motorsport.

[Se også Bestemmelse O.](#)

## 3 DMU Kørerlicenser

Der kræves klubmedlemskab og DMU-kørerlicens for deltagelse i løb og træning af enhver art. Der udstedes DMU-kørerlicenser jf. [Alment Reglement B.3.](#)

DMU-kørerlicensen indeholder en forsikring, og denne dækker kun ved træning og løb på DMU-godkendte baner inden for de tidsrum, hvor der er givet tilladelse til kørsel på de respektive baner.

Det er muligt at have forskellige niveauer af kørerlicens (A/B/C) inden for MX's grene solo, sidevognscross, quad og pitbike.

### 3.1 Baneproeve

Alle kørere, som skal køre på stor bane og ikke tidligere har gjort det, skal aflægge baneproeve jf. [Bestemmelse B.](#) Det gælder både helt nye kørere, og kørere som overgår fra microbane til stor bane.

### 3.2 Klasseinddeling

Der opereres med begreberne "maskinklasse" for opdeling af motocrossmaskinerne og "klasseserier" for opdeling på kører kvalifikationer.

Den samlede klasseinddeling sker ved kombination af disse to begreber og fremgår af [Bestemmelse A.](#)

### 3.3 Oprykning og nedrykning

SK MX kan ~~til enhver tid~~ [særlige tilfælde](#) ansøges om både op- og nedrykning. Ansøgning foretages af licensindehaveren ~~eller dennes værge, dennes værge eller~~ [gennem](#) klubformand og sendes til Sportskommissionen, som skal tage stilling til en godkendelse eller afvisning af ansøgeren.

[Sportskommissionen kan til enhver tid ophæve en given dispensation, hvis en eller flere af de betingelser og forhold, der lå til grund for dispensationen, ikke længere er gældende.](#)

#### 3.3.1 Oprykning til klasseserier A

Oprykning via mesterskabsstilling:

De 3 bedst placerede danske kørere i det endelige DM resultat (B MX1, B MX2, YB B28+, OB B36+ og OB B46+) skal rykke op i klasseserier A fra begyndelsen af den efterfølgende sæson.

Oprykning via mesterskabspoint:

En B-kører, som i løbet af én sæson har opnået minimum 25 mesterskabspoint i DM-A-serien, skal indløse A-licens i den kommende sæson.

Oprykning via oprykningspoint:

Oprykningspoint tildeles B-kørere ([B MX1 og B MX2](#)) efter samme fordelingsnøgle som i § 3.3.2. Dog er kun DM og Landsdelsmesterskaber oprykningspointgivende i B-klassen. Når 20 oprykningspoint er nået (der samles oprykningspoint over flere sæsoner), kan man enten med det samme rykke til klasseserier A, eller forblive i klasseserier B året ud. Vælger køreren at forblive i B året ud, skal han/hun indløse A-licens til den efterfølgende sæson.

Der er ingen oprykning til A fra Junior 125-klassen.

Kørere, som har erhvervet oprykning, men som ikke ønsker at løse licens for den førstkommande sæson, placeres i klasseserier 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 SK MX dispensere fra denne regel.

### 3.3.2 Oprykning til klassetrin B

De fem bedst placerede danske kørere i det endelige DM resultat i klasserne Dame/Pige kan frit vælge at indløse en B-licens, hvis de er indehavere af C-licens.

Oprykningspoint tildeles C-kørere pr. løbsdag (dagens samlede resultat), efter følgende regler:

- ved 30-~~40~~<sup>39</sup> 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 løb er pointgivende. I C Mix-klasser tildeles oprykningspoint efter deltagerantallet i den samlede Mix-klasse. For mini, maxi, young boys og old boys gælder, at når 20 oprykningspoint er nået (der samles oprykningspoint over flere sæsoner), kan man enten med det samme rykke til klassetrin B, eller forblive i klassetrin C året ud. Vælger køreren at forblive i C året ud, skal han/hun indløse B-licens til den efterfølgende sæson. Køreren skal selv bestille ny licens og evt. kørernummer via DMU's medlemssystem.

For særlige regler i micro henvises til [Bestemmelse I](#) om microcross.

### 3.3.3 Nedrykning fra klassetrin A til B

Ansøgning om nedrykning til B skal godkendes af DMU's SK MX.

### 3.3.4 Nedrykning fra klassetrin B til C

Ansøgning om nedrykning til C skal godkendes af DMU's SK MX.

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

## 4 Påklædning og udstyr

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

- Hjelm
- Motorbriller eller visir af splintfrit materiale
- Opsamler til tearoffs (kun ved løb; ved træning er brug af tearoffs forbudt)
- Tandbeskytter af godkendt type ved brug af pilothjelm
- Nakkekrave (Udenlandske kørere if. de enkelte landes nationale regler)
- Brystbeskyttelse
- Rygbeskyttelse
- Crosstrøje med lange ærmer – hættetrøje med løst/udvendigt hængende hætte er ikke tilladt
- Handsker af stød- og rivefast materiale
- Bukser, som er beregnet til at køre motocross
- Knæbeskyttere
- Benklæder
- Støvler

### 4.1 Hjelme

Godkendte hjelme ifølge FIM standard. Se [Bestemmelse C](#).

#### 4.1.1 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.

#### 4.1.2 Hjelmkategorier

Pilot eller integralhjelme må benyttes.

#### 4.1.3 Hjelmkvalitet

- Alle hjelme skal være afprøvet og være forsynet med mærkning, svarende til en af de i [Bestemmelse C](#) viste godkendelser.
- Hagerembespændingen skal altid bestå af en min. 19 mm bred rem, som kan spændes effektivt. Bespændingen 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.

#### 4.1.4 Kontrol af hjelmkvalitet

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

#### 4.1.5 Bemaling af hjelme

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

#### 4.1.6 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.

#### 4.2 Brillor

Hvis en kører taber sine briller eller bliver nødt til at smide dem under træning, klubmesterskab eller tidskvalifikation /heat, skal køreren køre i reparationsområdet senest anden gang køreren når hertil og bringe sit udstyr i orden. Gør køreren ikke det, udelukkes køreren af træningen eller tidskvalifikationen/heatet.

#### 4.3 Opsamler til tearoffs

Der skal under tidskvalifikation og heat benyttes en opsamler monteret på brillen, der kan samle afrevne tearoffs under heatet.

Det er ikke tilladt at benytte tearoffs under træning.

#### 4.4 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 køreren køre i reparationsområdet senest anden gang køreren når hertil og bringe sit udstyr i orden. Gør køreren ikke det, udelukkes køreren af træningen eller tidskvalifikationen/heatet.

#### 4.5 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: EN1621-3 level 1 eller 2, eller EN14021.

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.

#### 4.6 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: level 1 eller 2, eller EN14021.**

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.

#### 4.7 Knæbeskyttere

Knæbeskyttere skal være testet og godkendt iht. standarden EN1621-1, level [1](#) eller [2](#).

## **4.8 Benklæder**

Benklæderne skal være tætsiddende, have god pasform og være så lange, at der ikke under brugen opstår mellemrum mellem støvler og benklæder. De må ikke være slidt (f.eks. hullede) i en grad, der nedsætter deres beskyttelsesevne. De skal være forsynet med forstærkninger/beskyttende støddabsorberende 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.

## **4.9 Støvler**

Der skal bæres knælange støvler (halvlange støvler godkendt til pitbike) af læder eller kunststof.

## **4.10 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 løb, hvor kørerne repræsenterer DMU, skal DMU's farver og påklædning anvendes i fuld udstrækning. Herunder også eventuelle køreveste/rygnumre.

## 5 Motorcyklen

### 5.1 Definition og konstruktionsfrihed

Alle motorcykler skal være konstrueret til at være kontrolleret af en kører. Sidevogsmotorcykler skal desuden være konstrueret til at kunne bære en passager.

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

### 5.2 Alment

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 [Bestemmelse D](#). Der må kun anvendes skærme af splintfrit plast, carbon 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.

**Fodhvilerne** skal være fastmonterede eller, hvis de kan foldes, være af en type som automatisk vender tilbage til normal position. Enderne skal være halvcirkelformede med en radius på min. 8 mm. Tænderne på fodhvilerne må ikke være skarpe og må højst være 10 mm lange.

**Kædehjul** skal være effektivt afskærmede, så man ikke kan få fingeren i transmissionsdelene.

**Støtteben:** Motorcyklen må ikke være udstyret med støtteben, når den anvendes til træning og løb.

**Stopkontakt:** Motorcyklen skal være udstyret med stopkontakt.

**Pigdæk:** Det er i perioden 1.12-15.3 tilladt at benytte pigdæk. det antal pigge i knopperne, som producenten af dækket foreskriver iht. datablad. Piggenes længde, målt fra befæstning på knop, må ikke overstige 10mm. Det er ikke tilladt at modificere, eller eftermontere andre pigge, end det producenten af dækket foreskriver. Det er kun tilladt at bruge pigdæk ved alm. træning.

**Cylindre:** 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 [Bestemmelse D](#).

### Vægt

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.





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 løbets heats, suspenderes i 3 måneder, ligeledes vil alle indkørte point i løb godkendt af DMU blive nulstillet.

## 5.6 Lyddæmpning

Motorcyklen skal være effektivt lyddæmpet.

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

Arrangører af løb er berettigede til i hvert enkelt tilfælde at kræve lokale, skærpede lyddæmningsbestemmelser opfyldt. Meddelelse herom skal dog altid være anført i tillægsreglerne.

Udstødningssystemet skal være forsvarligt fastgjort. Systemet skal vende munden bagud. Udblæsningssystemet inkl. nødvendige lyddæmningsanordninger må ikke nå længere bagud end til bagdækkets bagkant, og skal være helt og uden synlig defekt.

## 5.7 Nummerplader

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

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
<b>Begynder/laveffekt</b>	<b>Hvid</b>	<b>Sort</b>
Micro 50cc	Hvid	Sort
Micro 65cc	Gul	Sort
Mini 65cc	Gul	Sort
Mini 85cc	Hvid	Sort
MX 1	Hvid	Sort
MX 2	Sort	Hvid
125 2-takt	Sort	Hvid
YB A 28+	Hvid	Sort
YB B 28+	Sort	Hvid
YB C 28+	Sort	Hvid
OB A 36+	Grøn	Hvid
OB B 36+	Hvid	Sort
OB C 36+	Hvid	Sort
OB A 46+	Gul	Sort
OB B 46+	Gul	Sort
OB C 46+	Gul	Sort
VET 55+	Blå	Hvid
Dame	Blå	Hvid
Pige	Jf. hhv. 65cc og 85cc	
Pitbike Open	Hvid	Sort
Pitbike Standard Open	Sort	Hvid

Sidevogn Open	Gul	Sort
Quad Racers, alle klasser	jf. Bestemmelse K	

\*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 min. 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.

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.

Se også [Bestemmelse E, Nummerplader](#).

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

## 5.8 Køre-numre

Fast køre-nummer bestilles via kørerens medlemslogin til DMU's [medlemssystem](#) [løbskalender](#). [Køre-nummerlisterne opdateres hvert år d. 1. marts. For at beholde sit køre-nummer til den kommende sæson, skal man være registreret i medlemssystemet med en gyldig køre-licens inden d. 1. marts, dvs. senest på den sidste dag i februar. Er man ikke det, frigives ens køre-nummer d. 1. marts, og andre køre-re med gyldig licens får mulighed for at booke køre-nummeret.](#)

Kørerens nummerplader skal under løbet inkl. tidskvalen være forsynet med det tildelte køre-nummer.

## 5.9 Transponder

På alle motorcykler, der deltager i løb, 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 kørerens, at transponderen er fuldt opladet ved fremmøde.

## 6 Banen

For retningslinjer omkring banens udformning henvises til [MX Banereglementet](#).

### 6.1 Godkendelse (Banesyn)

Enhver permanent bane skal hvert år godkendes af SK Motocross. Der tages højde for miljø- og sikkerhedsmæssige hensyn ud fra DMU's overordnede politik.

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

Banesynet omfatter gennemgang af banelegemet og de forhold på og omkring banen, som er opført i banesynterapporten udarbejdet af SK Motocross.

Ved enhver påtænkt ændring af banesporet skal der tages kontakt til banesyntemanden, inden arbejdet påbegyndes.

Det skal fremgå tydeligt af banegodkendelsen, hvor mange købere 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 skal ligeledes fremgå af banegodkendelsen, såfremt der kan startes i to rækker.

Ikke-permanente baner til afvikling af løb synes af dommeren på løbsdagen eller tidligere.

### 6.2 Myndighedskrav

Jf. [Alment Reglement § 5.1](#).

## 7 Miljø og lyd

### 7.1 Miljøbeskyttelse

Af hensyn til motocrossbanernes omgivelser skal al unødig lyd fra motorcykler undgås.

#### 7.1.1 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. Det er tilladt at benytte flere mindre til formålet, godkendte miljømætter, blot de til stadighed overlapper hinanden med min. 5 cm og overholder det samlede tekniske mindstemål for henholdsvis solo, sidevogn og Quad.

Miljømåtten skal bestå af en absorberende øvre del og en uigennemtrængelig nedre del og skal kunne absorbere min. 1 liter væske/m<sup>2</sup>.

Miljømåtte skal altid anvendes i de områder, hvor arrangøren af et løb eller event har givet tilladelse til arbejde på motorcykler.

Miljømåtte skal altid anvendes i forbindelse med brændstofpåfyldning.

#### 7.1.2 Generelle miljøregler og sanktioner

Der henvises til [Alment Reglement B.5.](#)

### 7.2 Lydmåling

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

Der kan gennemføres lydmålinger ved både træning og løbsarrangementer.

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

Løbsledelsen kan udtage maskiner til måling under træning og kval, samt efter hvert heat, hvis de finder det nødvendigt.

Lydmålingsmetode jf. [Alment Reglement B.5.5 og B.5.6.](#)

#### 7.2.1 Sanktioner ved overskridelse af fastsatte lydgrænser

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.

## 8 Træning

Udenfor løb og uden præmiering kan der arrangeres træning 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.

Træningslederen kan kun selv deltage i træning, hvis der findes en stand-in for vedkommende i det pågældende tidsrum.

Al træning er uden betalende publikum og må kun arrangeres på baner, der er godkendt af DMU. En DMU-træningsleder kan ikke selv godkende en bane, hverken i Danmark eller i udlandet.

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

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.

I tilfælde af tilskadekomst ved træning (i Danmark eller udlandet) udfylder den tilskadekomne en online skadesanmeldelse på [www.dmusport.dk/skadesanmeldelse](http://www.dmusport.dk/skadesanmeldelse). Se også Alment Reglement B.6.7.

SK Motocross, banesynsfolk og dommere kan aflægge klubberne kontrolbesøg for at tjekke, at træning foregår i overensstemmelse med reglementet og banegodkendelsen og kan om fornødent stoppe eller indstille træningen. Forholdene dokumenteres i en smileyrapport, som hænges op i klubhuset, så alle medlemmer og kørere kan se den.

## 9 Mesterskaber

Der konkurreres om DM i de nedenfor beskrevne klasser. Der kåres Danmarksmestre en gang årligt.

- DM for Klubhold - se også Bestemmelse G.1.1
- A MX 1 Open (DIF Mesterskab) - se også Bestemmelse G.1.2
- A MX 2 Open (DIF Mesterskab) - se også Bestemmelse G.1.2
- Junior 125 - se også Bestemmelse G.1.3
- B MX 1 - se også Bestemmelse G.1.3
- B MX 2 - se også Bestemmelse G.1.3
- Dame Open ([DIF Mesterskab](#)) - se også Bestemmelse G.1.4
- YB A 28+ Open - se også Bestemmelse G.1.5
- YB B 28+ - se også Bestemmelse G.1.5
- OB A 36+ - se også Bestemmelse G.1.5
- OB B 36+ - se også Bestemmelse G.1.5
- OB A 46+ - se også Bestemmelse G.1.5
- OB B 46+ - se også Bestemmelse G.1.5
- VET 55+ - se også Bestemmelse G.1.5
- Mini 85 cc Open - se også Bestemmelse H.5.3
- B Mini 65 cc - se også Bestemmelse H.5.3
- Pige Open - se også Bestemmelse H.5.3
- ~~Micro 50 cc~~ - ~~se også Bestemmelse I.6.3~~
- ~~B Micro 65 cc~~ - ~~se også Bestemmelse I.6.3~~
- ~~Pitbike Open~~ - ~~se også Bestemmelse J.4.3~~
- ~~Pitbike Standard~~ - ~~se også Bestemmelse J.4.3~~
- Quad Maxi A/B 500 Open - se også Bestemmelse K.4
- Quad Old Boys 40+ Open - se også Bestemmelse K.4
- Sidevogne Open - se også Bestemmelse L.3.1
- Classic - se også Bestemmelse M

Danmarksmesterskaber i klasser med betegnelsen "Open" er åbne for deltagelse af kørere med international licens udstedt af et forbund under FIM eller FIM Europe. Dog kan Danmarks Idrætsforbunds mesterskabsmedalje ikke tildeles en kører, som er medlem af et udenlandsk forbund.

Danmarksmesterskaber i klasser uden betegnelsen "Open" er kun åbne for kørere med DMU-kørerlicens.

DIF Danmarksmesterskaber er underlagt DIF's bestemmelser og præmieres med DIF's officielle guldmedaljer samt DMU's medaljer i guld, sølv og bronze. Medaljer i DIF mesterskabsklasser kan kun uddeles til danske kørere. Øvrige mesterskaber er DMU's specialforbundsmesterskaber og præmieres med DMU's officielle medaljer.

Derudover afvikles Landsdelsmesterskab, opdelt i en ~~Nord-, Syd- og Østserie.~~ [Øst- og en Vestserie.](#)

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

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

Der tilstræbes at afvikle et nogenlunde ligeligt antal løb landet over.

Ansøgninger om DM-løb med betalende publikum vil altid have fortrinsret, frem for ansøgninger om DM-løb uden betalende publikum.



## **10 Løbstilladelse**

Løbstilladelse til motocrossløb udstedes af DMU.

Til 2-dages løb udfærdiges løbstilladelse for hver enkelt dag, medmindre de to løbsdage er tællende til et samlet resultat i de enkelte klasser.

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

Ansøgning om MX-løb til kommende sæson sker i efteråret efter anvisning fra DMU's sekretariat.

# 11 Løbsafvikling

## 11.1 Opbygning

Et løb kan bestå af et eller flere heats i hver enkelt klasse. Køres der flere heats, der alle er tællende til samme løbsresultat, skal de være af samme køretids længde. Tidsinterval mellem de enkelte køreres deltagelse i heats og samme klasse, skal være mindst 60 minutter.

Køres en bestemt løbsserie over flere løbsdage, betegnes løbsdagen som "afdeling".

## 11.2 Heatafvikling

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

### 11.2.1 ~~Heat afvikling ved mere end 40 deltagere pr. klasse~~ Tidskvalifikation

Ved løb, hvor op til og med 50 deltagere er mødere registrerede i samme klasse ved mødetidens udløb, køres der 1 tidskvalifikation, forudsat at banegodkendelsen tillader dette antal kørere på banen.

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

Ved løb, hvor flere end 50 deltagere er mødere registrerede i samme klasse ved mødetidens udløb, eller hvor det er nødvendigt ifht. det i banegodkendelsen tilladte antal kørere på banen, 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 resultatlisters lægges sammen.

[Det er ved færre end 40 deltagere ikke obligatorisk at køre tidskval. Hvis 2 eller flere kørere vælger ikke at køre tidskval, findes indkørslen til start ved lodtrækning blandt dem.](#)

## 11.3 Sammenlægning af klasser

Ved ethvert løb skal de enkelte heats afvikles med et rimeligt højt deltagerantal. Hvor dette betyder, at to eller flere klasser der sammenlægges og afvikles i ét fælles heat, skal en evt. forskellig køretid for de sammenlagte klasser ensrettes, således at der køres efter den klasse, hvor køretiden er kortest. Sker dette, skal det oplyses ved instruktionen.

Dog må ~~klasserne 85B og 65C ikke sammenlægges, og klasser må~~ ikke sammenlægges på tværs af opdelingerne micro, mini og maxi [ved mesterskabsløb](#). [Ved pokalløb kan den samlede stævneledelse \(dommeren og stævnelederen i fællesskab\) vælge at dispensere fra dette.](#)

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 [§ 11.10.1 Splitstart](#)).

## 11.4 Træning eller tidskvalifikation

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

## 11.5 Instruktion

Instruktion afholdes på startfeltet lige foran bommen, eller på andet egnet sted, for alle kørerne. Kørere har mødepligt til instruktionen.

## 11.6 Teknisk kontrol

Der foretages stikprøvevis kontrol af alle kørernes personlige sikkerhedsudstyr og maskiner ved alle løb i ventezonen. Ingen kører kan påstå at have afsluttet et løb, førend hans motorcykel har været stillet til rådighed for og om nødvendigt gennemgået efterkontrol.

## 11.7 Forevisning af DMU kørerlicens

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

## 11.8 Ventezonen

Ventezonen lukker 10 minutter før starten på heatet.

Der må gerne repareres på maskinen i ventezonen, efter denne er lukket.

Uret uden for ventezonen 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 klasse(r).

Reservekørere skal også befinde sig i ventezone. Når ventezonen 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.

Får en kører i ventezonen mekaniske problemer, efter denne er lukket, kan udbedring/repairation påbegyndes. Det vil efter evt. endt udbedring være muligt at indtræde i heatet inden for de første 2 omgange efter start. Indkørsel til banen skal ske ved bommen, eller på et af starteren anvist sted. Indkørsel på banesporet skal ske under hensyn til øvrige deltagere.

Tankning skal foregå uden for ventezonen på den af klubben anviste miljømåtte.

## 11.9 Sighting lap

Der vil ved DM-A være en sighting lap før hvert heat.

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

~~Ved DM Pitbike-løb, hvor der køres på afkortet stor bane, skal der gives solokørerne mulighed for at gennemføre en sighting lap forud for starten.~~

Ved DM-løb, hvor der deltager sidevogne/quad, skal der gives solokørerne mulighed for at gennemføre en sighting lap forud for starten, såfremt det foregående heat har været et sidevogns-/quadheat.

Ved DM Quad benyttes Sighting Lap for Quad Maxi 500 A Open og evt. samkørende klasser før start på 1. heat samt 2. heat. Alle andre klasser har kun Sighting Lap før start af 2. heat.

Løbsledelsen skal på løbsdagen løbende vurdere behovet for sighting lap for øvrige klasser.

<u>10 minutter før start:</u>	<u>Indgangen fra ventezone til banen åbnes.</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>
--	---

Sighting lap er frivillig, men hvis køreren vælger at køre ud på sighting lap, skal han forsætte og må ikke forlade banen før sighting lap er fuldført.

## 11.10 Startprocedure

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.

Såfremt starten har to rækker startende kørere (solo/sidevogne/quad) skal første række være fyldt op, før anden række påbegyndes.

Starteren er ansvarlig for, at startstrækningen foran startbommen er klargjort, samt at startpladsen bag ved denne er kontrolleret 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/startassistenten 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. Undtaget fra denne regel er dog microkørere (se [Bestemmelse I](#)).

Hjælp bag startbommen:

Får en kører under startproceduren mekaniske problemer, må han trække sin maskine tilbage bag startpladsens bageste 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.

Det er løbsledelsens ansvar på dagen at udpege nogle personer til at hjælpe bag bommen, hvis ikke løbsledelsen selv kan dække den opgave.

Er starten uregelmæssig, kan stævnelederen beslutte, at der skal være omstart.

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

### 11.10.1 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.

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.

### 11.11 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 ved grov overskridelse udelukkelse af tidskval eller heatet.

Er banen indrettet med reparationsområde, må deltagerne **ikke** køre ud i ryttergården under tidskvalifikation og heat. En bane kan være indrettet med et midlertidigt reparationsområde, fx på starten.

Hvis man forlader banen, er heat/tidskvalifikation afsluttet og man må ikke køre på banen igen. Straffen for dette under løb er DQ, og under tidskvalifikation vil den pågældende kører komme sidst ind til start, såfremt der er plads. Har man afsluttet sin tidskval, må der køres ud i ryttergården.

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.

Følgende overtrædelser medfører udelukkelse af heat og tidskvalifikation:

- Det er forbudt at køre imod den fastsatte kørselsretning.
- 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. Undtaget fra denne regel er micro og mini 65cc, se de respektive Bestemmelser herom.
- 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.
- Det er forbudt at skifte motorcykel under et heat.

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

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.

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

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.

### 11.12 Reparationsområde/signalområde

Det er 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.

Signalering til kørere fra mekanikere må kun foretages fra reparationsområdet, eller fra andet af arrangøren anvist område.

### 11.13 Signalering fra officials

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

Se [Bestemmelse F](#) for flagenes betydning og brug.

## 11.14 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, forudsat at det vurderes sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Kørerne ledes til ventezonen, medmindre andet er defineret under instruktionen, 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 straks køre til samlingssted defineret under instruktionen, og ny startprocedure indledes, så snart alle er til stede. Skift af motorcykel er ikke tilladt.

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.

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

## 11.15 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 mikroklasser og Quad begynder, ingen % regel.

Får den førende og øvrige kørere 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 point efter skalaen: 25 22 20 18 16 15 osv. 3 2 1 point til 20 deltagere. Dette gælder for alle heats. Kids Cup, vedr. pointberegning se [1.6.4.5 Pointberegning](#).

Den kører, der har opnået flest point, når et løbs pointtal 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 sammenlægge hans pointtal for alle resultater. Højeste pointsum giver vinderen. I tilfælde af pointlighed er antallet af 1. pladser, dernæst 2. pladser, dernæst 3. pladser osv. ned gennem hele pointtabellen, udslagsgivende. I tilfælde af fortsat pointlighed er sidst kørte afdeling, hvor mindst én af de pågældende kørere har deltaget, udslagsgivende.

## 11.16 Løbsresultat

Ethvert løb 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. [§ 11.15 Resultatberegning](#).

## 11.17 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

DMU er berettiget til forud for et løb 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.

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

### 11.17.1 Præmiegenstande

I løb, 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 løb, skal registreres af DMU.

Registreret vandrepræmie får DMU's navnebeskyttelse, som også omfatter løbet, 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.

### 11.17.2 Pengepræmier

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

## 11.18 Aflysning af løb

Det er SK Motocross som alene kan aflyse løb inden løbsdagen.

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

Aflyses et løb i en løbsserie, afgør SK motocross i samarbejde med SU sportsudvalgene, hvorvidt løbet skal afvikles på ny eller udgå af serien.

Findes der en ny dato for afvikling af løbet, skal dette offentliggøres minimum 3 uger før løbets afholdelse.

## 11.19 Førstehjælp, samaritter og læge

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

Under andre åbne løb skal der være uddannede samaritter i tilstrækkeligt antal med forbindingskasser og bærer til stede.

Ved alle løb skal der til hver samarit hold stilles mindst én flagofficial med samaritflag og grønt flag til rådighed for signalgivning i forbindelse med uheld, hvor indgriben er nødvendig for at beskytte samaritter og uheldsramte.

I tilfælde af tilskadekomst ved løb (i Danmark eller udlandet) udfylder den tilskadekomne en online skadesanmeldelse på [www.dmusport.dk/skadesanmeldelse](http://www.dmusport.dk/skadesanmeldelse). Se også Alment Reglement B.6.7.

### **11.20 Pokalløb**

DMU og klubberne kan arrangere pokalløb i overensstemmelse med DMU's reglementer. Klubberne er ansvarlige for, at tillægsregler fremgår af DMU's online løbskalender.

### **11.21 Klubmesterskaber**

Klubberne kan selv arrangere klubmesterskaber. Det er udelukkende klubbens egne medlemmer (både stamklubmedlemmer og kategori 2-medlemmer), der kan deltage i klubmesterskab. Op til 3 klubber kan ansøge SK om at afholde fælles klubmesterskab.



## 12 Anmeldelse og afmelding til løb

### 12.1 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.

I tvivlstilfælde påhviler det køreren selv at føre bevis for, at han har foretaget rettidig anmeldelse. Anmeldelse er bindende.

#### 12.1.1 Anmeldelsesfrist

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

Anmeldelsesfrist 1: 6 dage før løbsdatoen kl. 23:59.

Anmeldelsesfrist 2 mod gebyr: 2 dage før løbsdatoen kl. 23:59.

Ingen mulighed for efteranmeldelse efter anmeldelsesfrist 2's udløb.

~~Dog kan der efteranmeldes til DMU C Cup Mini/Maxi i tilfælde, hvor køreren har deltaget i lørdagens ATK-træning.~~

~~Ved DM A-solo samt supportklasse er anmeldelsesfrist 1 10 dage før løbsdatoen kl. 23:59 og anmeldelsesfrist 2 to dage før løbsdatoen kl. 23:59.~~

Der er kun én anmeldelsesfrist ved DM for klubhold, og denne er 10 dage før løbsdatoen. Efteranmeldelse er ikke mulig til DM for klubhold.

##### **Anmeldelse til pokalløb (kun pokalklasser):**

Anmeldelsesfrist 1: 6 dage før løbsdatoen kl. 23:59.

Anmeldelsesfrist 2 mod gebyr: 2 dage før løbsdatoen kl. 23:59.

Efteranmeldelse efter tilmeldingsfrist 2's udløb skal ske direkte til arrangørklub og inden mødetidens udløb på løbsdagen.

~~Der er kun én anmeldelsesfrist ved DM for klubhold, og denne er 10 dage før løbsdatoen. Efteranmeldelse er ikke mulig til DM for klubhold.~~

#### 12.1.2 Anmeldelsesgebyr

Ved online betalinger tillægges et administrations- og kortgebyr.

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

Fra og med 2020 sker der en årlig regulering af anmeldelsesgebyrerne til løb, på nær DM-A-serien. Reguleringen sker med 5 kr. pr. år.

##### **Motocross Solo:**

Ved anmeldelsesfrist 1 betales Kr. 26~~50~~,-

Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 42~~50~~,-.

Efteranmeldelse direkte til arrangørklub Kr. 52~~50~~,- (kun ved cup/pokalløb).

Ved DM A-solo samt supportklasse er ~~anmeldelsesfrist 1 10 dage før løbsdatoen kl. 23:59. A~~ anmeldelsesgebyret er kr. 400,- ~~ved frist 1 og kr. 1.000,- ved frist 2.~~

~~Ved DM A-solo samt supportklasse er anmeldelsesfrist 2 to dage før løbsdatoen kl. 23:59. Anmeldelsesgebyret er kr. 1.000,-~~

Anmeldelsesgebyret til DM for klubhold er 32~~50~~ kr. pr. deltager.

### **Quad:**

Ved anmeldelsesfrist 1 betales Kr. 3450,-.

Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 4250,-.

Efteranmeldelse direkte til arrangørklub til kr. 5250,- (kun ved cup/pokalløb).

Dog betaler Quad 50cc, Quad Micro 100cc og Quad Mini 100cc Vario det samme i anmeldelsesgebyr som soloklasserne.

### **Sidevogne**

Ved anmeldelsesfrist 1 betales Kr. 4650,-.

Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 6250,-.

Efteranmeldelse direkte til arrangørklub til kr. 8250,- (kun ved cup/pokalløb).

### **Classic**

For Classic Cross, se DCC reglement på [www.classiccross.dk](http://www.classiccross.dk).

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

Det er ikke tilladt klubberne at tage overnatningsgebyr i forbindelse med mesterskabsløb. I forbindelse med pokalløb skal et eventuelt overnatningsgebyr varsles i god tid og være beskrevet i tillægsreglerne.

#### **12.1.3 Anerkendelse og afvisning af anmeldelse**

For internationale løb gælder de internationale regler (se FIM eller FIM Europa reglement).

#### **12.1.4 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.

#### **12.1.5 Fingerede anmeldelser**

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

#### **12.1.6 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.

#### **12.1.7 Efteranmeldelse**

I forbindelse med pokalløb og cups accepteres efteranmeldelser mod et gebyr. For de efteranmeldte deltagere opkræves gebyret af arrangørklubben.

Efteranmeldelser accepteres ikke ved mesterskabsløb.

## **12.2 Afmelding**

Om afmelding (meddelelse om afbud) ved publikumsløb, 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 publikumsløb 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.

### **12.2.1 Afmelding ved internationale løb**

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

### **12.3 Udeblivelse**

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

## 13 Officials

Til organisation og ledelse af motocrossløb benyttes officials med licenser i kategorierne D, S, TT, TK, TM og G.

- 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 [Bestemmelse O](#).

En deltager i et løb kan ikke samtidig fungere som ledende official ved det samme løb.

Til almindelig træning og lukkede løb kræves en træningsleder med mindst officiallicens TL.

### 13.1 Dommeren

Dommerlicensen giver adgang til dommerjob ved alle DMU-løb, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

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

SK kan indsætte en "dommer 2" ved løb. Dommer 2 har samme beføjelser og pligter som dommer 1 på løbsdagen. Afgørelser i sager under løbsafviklingen kan behandles i fællesskab, det er dog altid dommer 1 der har højeste myndighed på løbsdagen og dennes afgørelse der tæller i tilfælde af uenighed de 2 dommere imellem. Begge dommere skal forblive på området indtil protesttiden er udløbet, eller sager er afgjort.

I tilfælde af sygdom, andet uforudset ect. hos dommer 1 overtager dommer 2 alle forpligtelser og opgaver ved løbsafviklingen. En "dommer 2" kan ligeledes være under sidemandsoplæring, har gælder samme regler som beskrevet ovenfor samt i nedenstående punkter.

Dommeren:

- a) Har til opgave at udøve den højeste kontrol med løbets 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 løbet. 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 løbet.  
Kan ligeledes udelukke en official, som anses uegnet, eller som har gjort sig skyldig i utilstedelig optræden eller i en usportslig handling. Kan bortvise kørere eller andre personer, som modsætter sig at følge officials instrukser, fra løbspladsen.
- f) Kan idømme de straffe, der fremgår af [Alment Reglement § 7.2](#).
- 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 løbets slutning.
- i) Skal **inden 3 dage** efter et løbs afslutning udfylde en elektronisk dommerrapport til DMU, vedhæftet evt. afgivne protester, 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.

## 13.2 Stævnelederen

Stævnelederlicensen giver adgang til stævnelederjob ved alle DMU-løb, hvor der ikke kræves internationalt officialicens.

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

Før løbets begyndelse skal stævnelederen for dommeren forevise:

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

Stævnelederen:

- a) skal forvise sig om, at banen er i orden, at alle officials og funktionærer er på deres pladser, samt at samaritter og - ved publikumsløb - læge og ambulance er til stede.
- b) skal forvise sig om, at samtlige officials er således instrueret, at de kan udføre deres pligter på rette vis.
- c) Skal iværksætte startprocedure, samt forinden sikre at løbsstrækning/banesporet er frit, herunder 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 en omstart skal finde sted.
- d) skal modtage og til dommeren viderebringe protester, der indgives under løbet.
- e) skal følge og viderebringe de instruktioner, dommeren giver.
- f) kan af sikkerhedsmæssige, eller andre uforudsete årsager standse et heat.

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

## 13.3 Tidtagerchefen

Tidtagerlicensen giver adgang til tidtagerjob ved alle DMU-løb, hvor der ikke kræves internationalt officialicens.

Tidtagerchefen:

- a) skal have deltaget i et af DMUs afholdte kurser i elektronisk resultatberegning.
- b) forestår ledelsen af omgangstælling, tidtagning og resultatberegning.
- c) skal have overblik over, om resultatberegningen udføres korrekt og evt. gribe ind.
- d) skal sikre sig, at resultatlister med alle placeringer, underskrift og klokkeslæt offentliggøres ved opslag på resultatlavle. Resultatlister skal have følgende indhold:
  - Efter tidskval: Kørrnummer, navn, licensnummer, klubnavn, motorcykelmærke, bedste tid.
  - Efter heat: Kørrnummer, navn, licensnummer, klubnavn, motorcykelmærke, point.
  - Samlet på dagen: Kørrnummer, navn, licensnummer, klubnavn, motorcykelmærke, heat point + point i alt.
  - Har der været sammenlægning af klasser, skal de være opdelt på dagens resultatlister.
- e) skal senest 24 timer efter løbet fremsende et komplet sæt resultatlister til DMU på [dmu@dmusport.dk](mailto:dmu@dmusport.dk).  
Skal i en periode af mindst 1 år efter løbet sørge for opbevaring af de originale papirer anvendt ved resultatberegningen, så de kan indsendes til DMU til efterkontrol.

## 13.4 Chefen for teknisk kontrol

Teknisk Kontrol-licensen giver adgang til job som Teknisk Kontrol ved alle DMU-løb, hvor der ikke kræves internationalt officialicens.

Chefen for teknisk kontrol:

- a) skal forud for tidskvalifikation, træning (for visse klasser) og heat sikre, at motorcyklerne samt køernes påklædning og udstyr er i overensstemmelse med reglementets krav – herunder at alle deltagere bærer korrekt fastspændt hjelm ved udkørsel på banen.
- b) skal i forbindelse med styrt og uheld sikre sig, at køretøjer og udstyr fortsat er i forsvarlig stand.

### 13.5 Miljøofficialen

Ved alle DMU-løb skal der være en miljøofficial til stede med ansvar for miljøspørgsmål.

Miljøofficialen:

- a) skal have gennemført et DMU miljøofficialkursus.
- b) skal sikre dokumentation af alle miljøforhold ved alle arrangementer på baneanlægget.

### 13.6 Træningslederen

Træningslederen er udpeget af klubben og er ansvarlig for træningen. Der skal altid være en træningsleder til stede ved enhver godkendt træning.

Se også [kapitel 8, Træning](#).

### 13.7 Banechefen

Banechefen:

- a) forestår klargøringen af banen således, at banen er fuldt anvendelig på og under løbsdagen.
- b) er før og under et løb ansvarlig for, at banemarkering, og tilskuerhegn er intakte, samt at banen vandes efter behov.

### 13.8 Chefen for flagofficials

Chefen for flagofficials:

- a) skal afholde instruktion af samtlige flagofficials inden tidskvalifikationens/træningens begyndelse.
- b) forestår ledelsen af de på banen beskæftigede officials, med undtagelse af officials ved start og mål.
- c) skal til stadighed have overblik over, at alle banens officials er på plads og at intet publikum befinder sig på baneområdet.

### 13.9 Ryttergårdschefen

Ryttergårdschefen:

- a) skal forestå klargøring af ryttergården således, at alle faciliteter er fuldt anvendelige om morgenen på løbsdagen.
- b) har ledelsen af de i ryttergården beskæftigede officials.
- c) Under og efter løbet, skal have fuldt overblik over forholdene i ryttergården.

### 13.10 Starteren og startassistenten

Starteren/startassistenten:

- a) står for afviklingen af starten og styrer starten via 15/5 sekunder skiltene
- b) skal forinden have sikret sig, at startstrækningen er fri og at køerne har indtaget deres korrekte startpladser.
- c) udløser startanordningen.

### 13.11 Gyldighedsområde for officiallicenser G

G-licens findes i varianterne A, B og C.

- G (A): Alderskrav 18 år. Licensindehaver kan fungere som flagofficials, ryttergårdschef, banechef, måldommer og starter ved alle DMU-løb, hvor der ikke kræves international officiallicens. Licensen opnås ved deltagelse i DMU-kursus.
- G (B): Alderskrav 18 år. Licensindehaver kan fungere som flagofficial og svingdommer. Der foretages instruktion på løbs- eller træningsdagen.
- G (C): Alderskrav 14 år. Licensindehaver kan fungere som flagofficial og svingdommer og gennemgår samme undervisning som til en G(A)-licens.

### **13.12      Fotografer**

Fotografer kan færdes på og omkring banen med løbsledelsens tilladelse. Der skal udvises sund fornuft og hensyn til kørere, officials og publikum.

Fotografer skal bære en refleksest i en farve, som skiller sig ud fra øvrige farver på og omkring banen (det kan være lilla, pink eller hvid – men ikke blå, grøn, gul eller orange). Vesten skal bæres på overkroppen.

## A BESTEMMELSE A Klasseinddeling

	Micro			Mini			Maxi				
Bane:	Micro Bane			MX bane (stor)							
Maskin-klasse	Lav-effekt	50 cc	65 cc	65cc	85cc		MX 1	MX 2	125 cc 2-takt	Young- Boys Old Boys Veteran 36+ 46+ 55+	750 Side- Vogn
Motor-størrelse	Max 50 cc	Max 50 cc  70 cc 4-t	Max 80 cc  115 cc 4-t	Max. 65 cc  115 cc 4-takt	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	3-6 år*	4 år* til og med 8 år**	6 år* til og med 11 år**	8 år* til og med 12 år**	10 * til og med 15 år**		13 år*	13 år*	For C 125: 13 år* - intet max.  For Junior 125: 13 år* til og med 18 år**	28 år* 36 år* 46 år* 55 år*	13 år*
Klassetrin	-	-					A	A	A	A	A
Klassetrin	-	-	B	B	B		B	B	B	B	B
Klassetrin	-	-	C	C	C		C	C	C	C	C

\* Fra det kalenderår anførte alder opnås

\*\* Til og med det kalenderår anførte alder opnås



## B BESTEMMELSE B Baneprøve

Det er klubbens ansvar at sikre, at kørere, som ikke tidligere har kørt på stor bane, aflægger en baneprøve. Baneprøven aflægges for en D-, S- eller TL-licens-indehaver og omfatter en mundtlig overhøring i forståelse af flagregler, samt en praktisk køreprøve.

Vejledende spørgsmål ved aflæggelse af baneprøve (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 **Samaritflag**
- Forklar betydningen af **Sort** flag med nummer på undertavle.
- Forklar betydningen af **Sort/hvidt** net flag.
- Forklar betydningen af **Blåt** flag.

Vejledende spørgsmål til unge og voksne kørere. I microkøreres tilfælde kan forælder/værgen svare på vegne af køreren:

- Hvem er øverste myndighed ved et motocrossløb?
- 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?
- 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?

Efter den mundtlige overhøring foretages en praktisk køreprøve.

Licensansøgeren skal iført fuldt reglementeret udstyr vise sin kørefærdighed, og at han/hun behersker sin maskine i et for ham/hende passende tempo, ligesom han/hun skal respektere et evt. signal fra eksaminator.

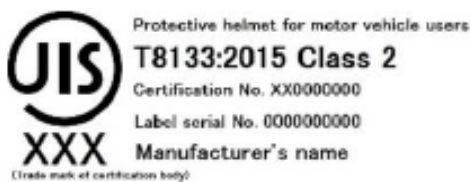

## C BESTEMMELSE C Hjelme

Hjelme skal følge en af de anerkendte internationale standarder:

EUROPE	ECE 22-05 (only "P" type)
JAPAN	JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")
USA	SNELL M 2015

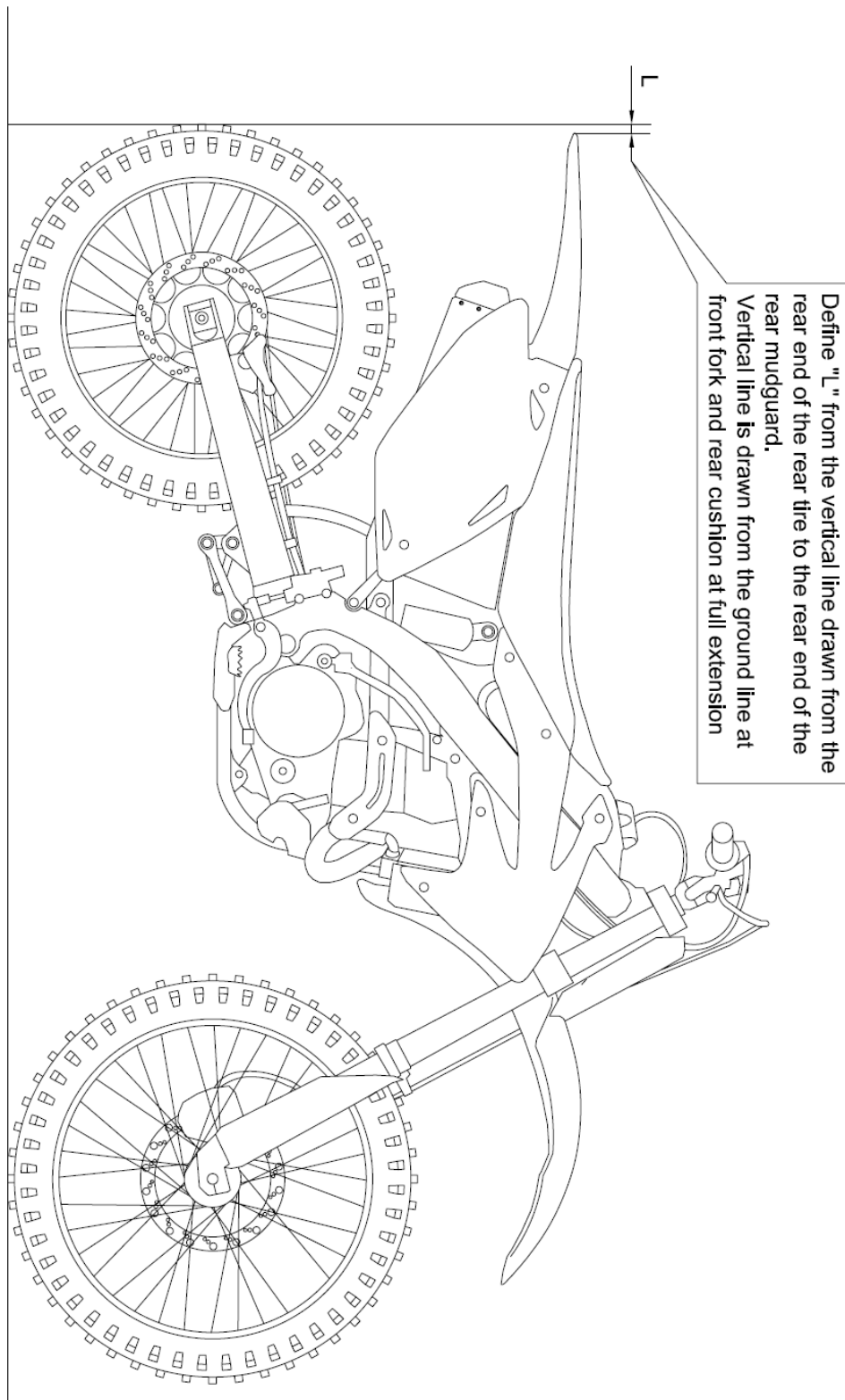
Examples of labels are reported below (for Europe, the country numbers which have granted the approval are also indicated):

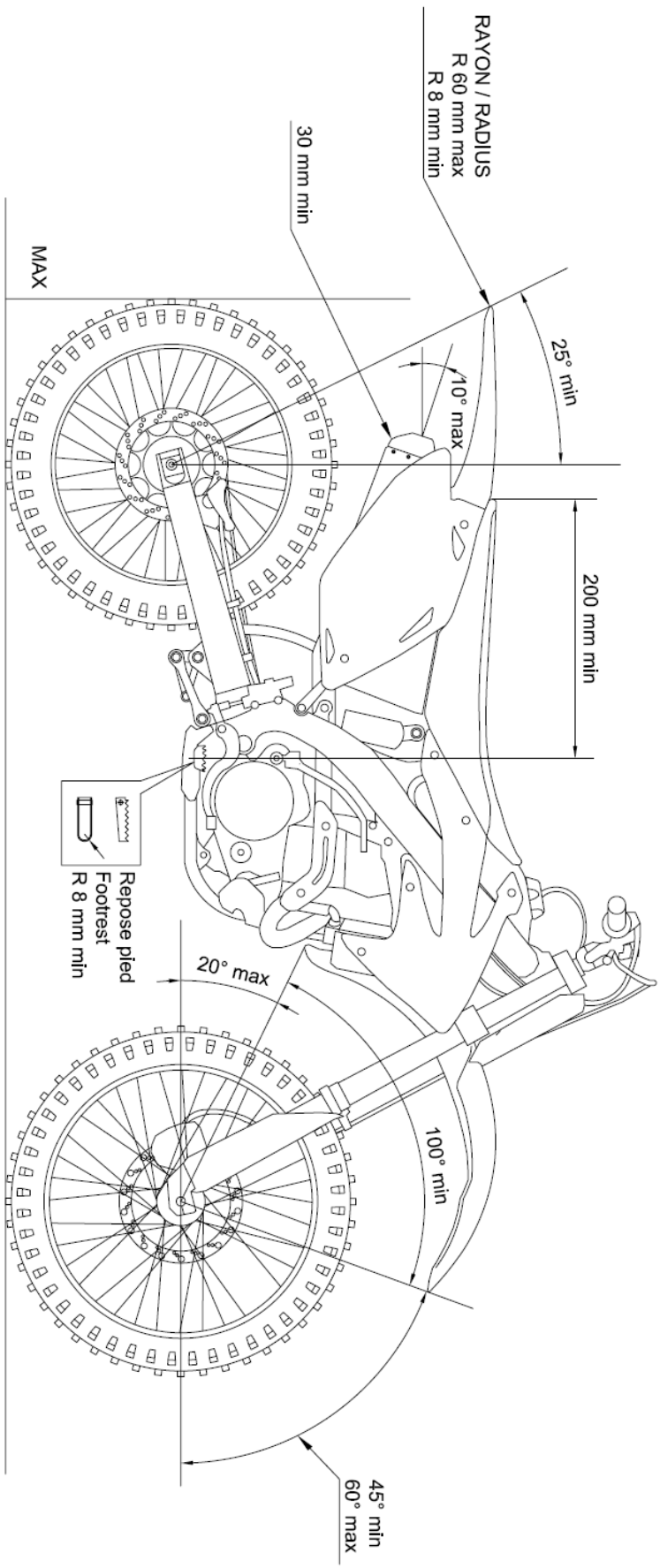
EUROPE	 <p><b>051406/P-1952</b></p>
--------	---

	<p>3/ 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal, 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24 for Ireland, 25 for Croatia, 26 for Slovenia, 27 for Slovakia, 28 for Belarus, 29 for Estonia, 30 (vacant), 31 for Bosnia and Herzegovina, 32 for Latvia, 33 (vacant), 34 for Bulgaria, 35 (vacant), 36 for Lithuania, 37 for Turkey, 38 (vacant), 39 for Azerbaijan, 40 for The former Yugoslav Republic of Macedonia, 41 (vacant), 42 for the European Community (Approvals are granted by its Member States using their respective ECE symbol), 43 for Japan, 44 (vacant), 45 for Australia, 46 for Ukraine, 47 for South Africa and 48 for New Zealand. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.</p>
JAPAN	 <p>Protective helmet for motor vehicle users  <b>T8133:2015 Class 2</b>          Certification No. XX0000000          Label serial No. 0000000000          XXX Manufacturer's name  <small>(Trade mark of certification body)</small></p>
USA	 <p>WARNING: SOME RESEARCH HAS SHOWN THAT IMPACT MAY EXCEED THE HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH.</p> <p>SAMPLES OF HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED.</p> <p><b>SNELL</b>          MEMORIAL FOUNDATION</p>

# D BESTEMMELSE D Maskiner

## Solo-motocrossmaskine

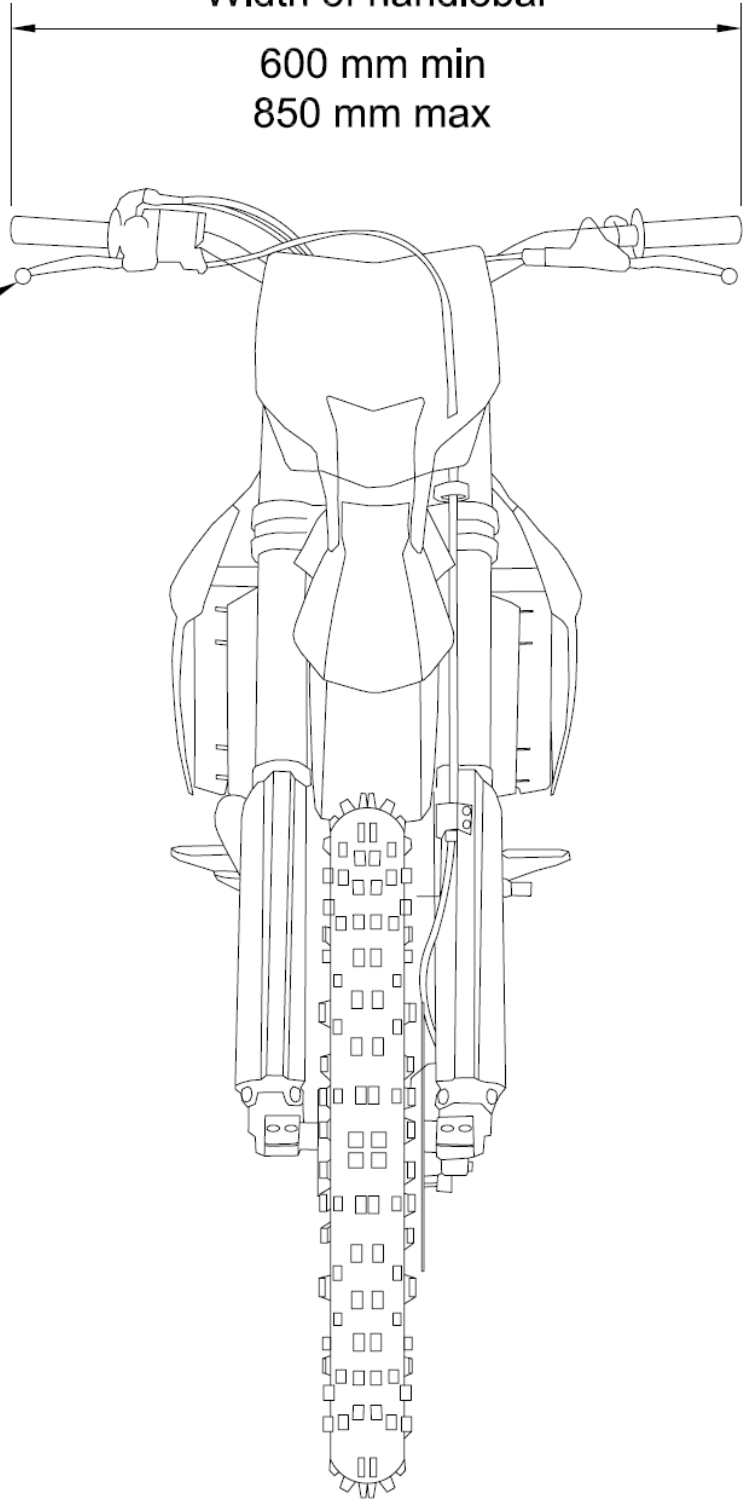




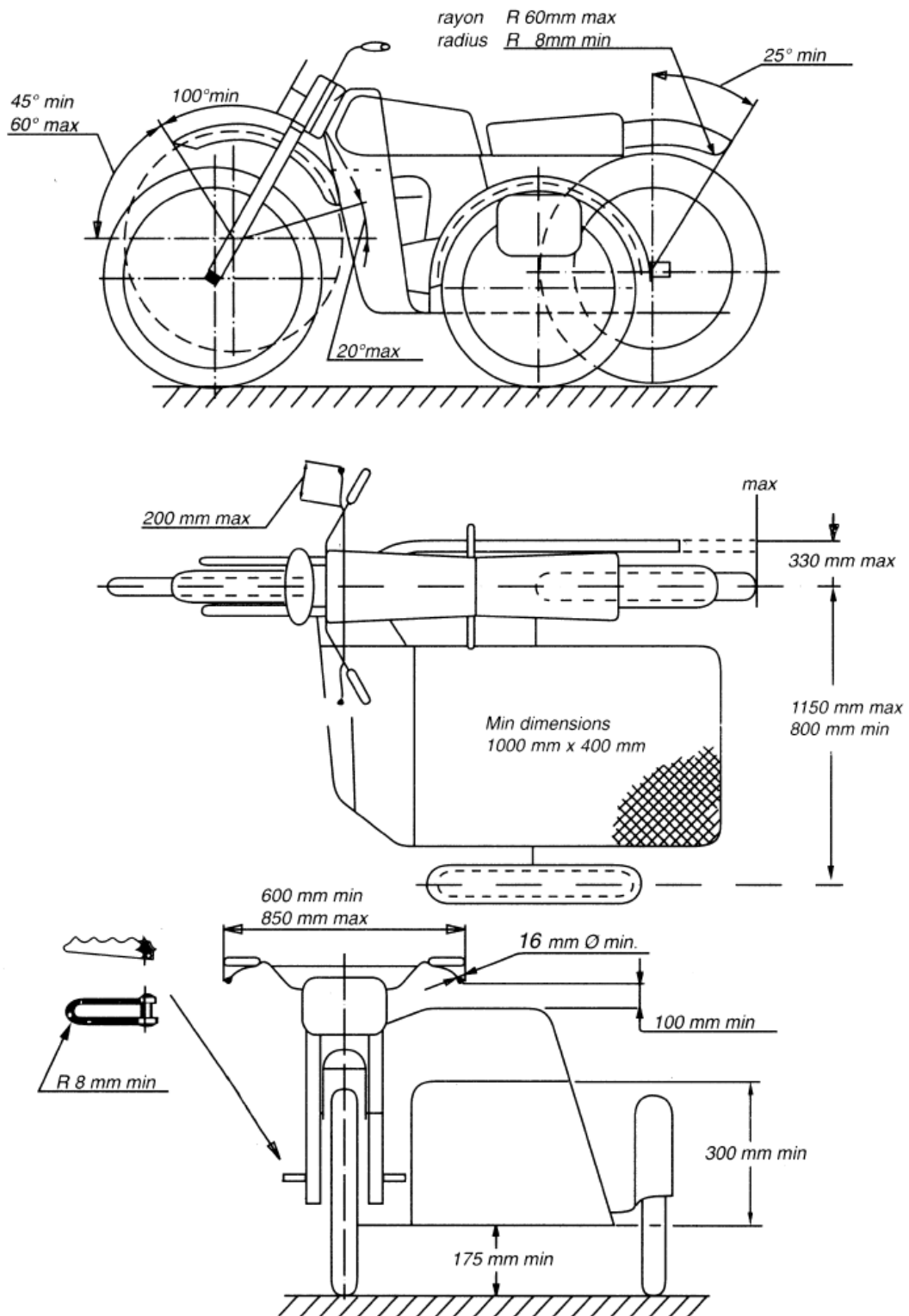
Largeur du guidon /  
Width of handlebar

600 mm min  
850 mm max

16 mm Ø min

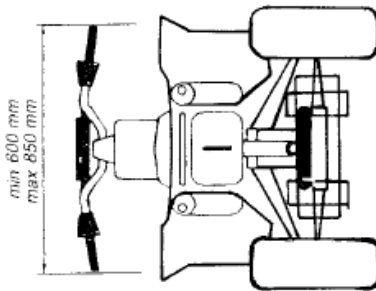
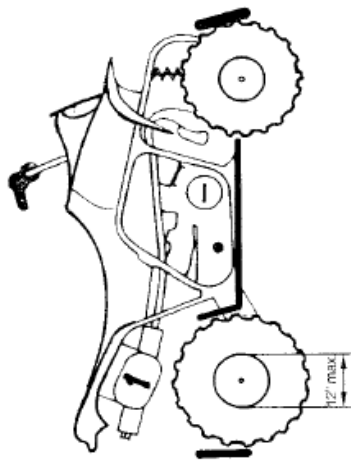
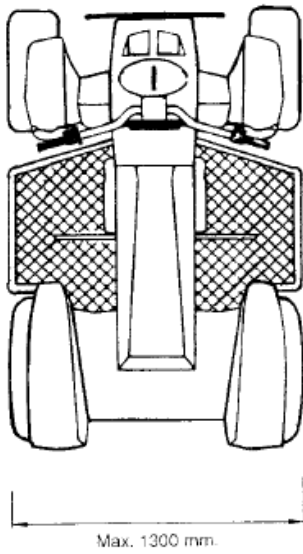
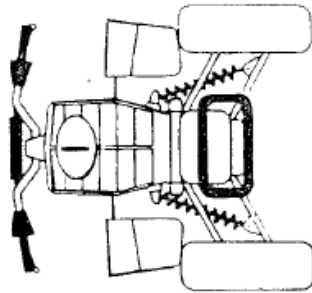


# Sidevogns-motocrossmaskine

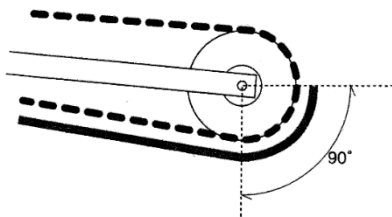


# Quad

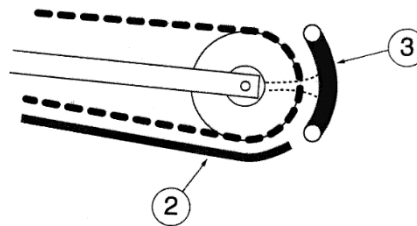
## DIAGRAMME Q QUAD RACER



(1) Chain guard, mounting to a height corresponding to minimum 90°  
Sabot inférieur remontant à la hauteur correspondant à 90° minimum

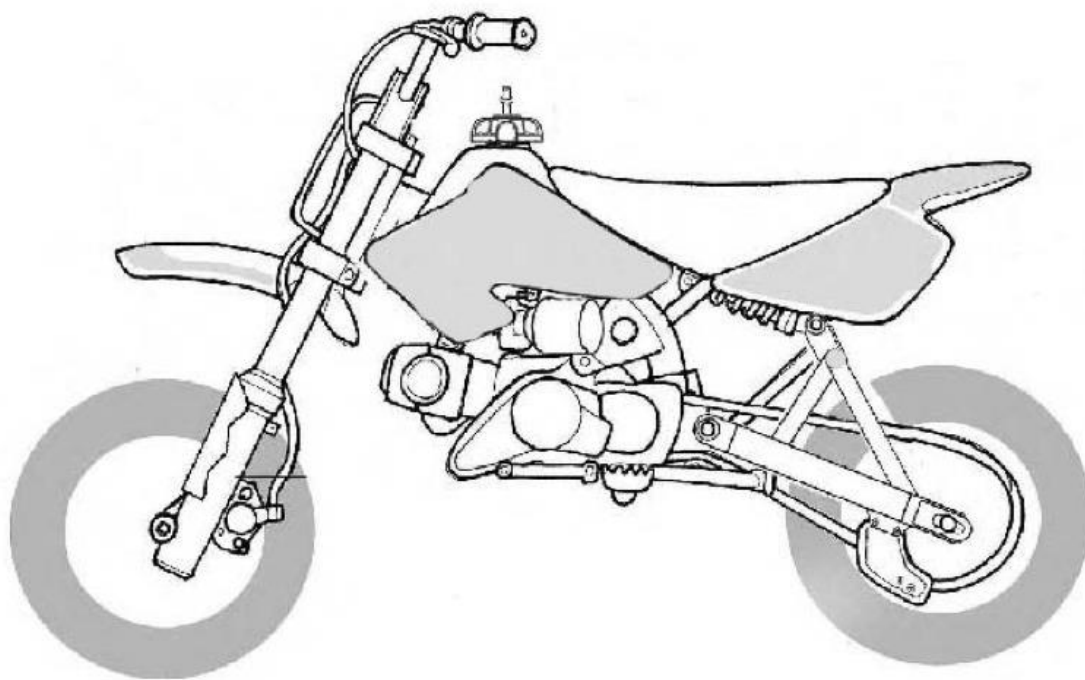


(2) Chain guard + (3) protective guard  
Sabot inférieur + (3) barre de protection



## Pitbike

Cyklen skal være en "motocrossmodel". En motocrossmodel defineres som en motorcykel, der optisk ligner den tegnede motorcykel herunder:





## E BESTEMMELSE E Nummerplader

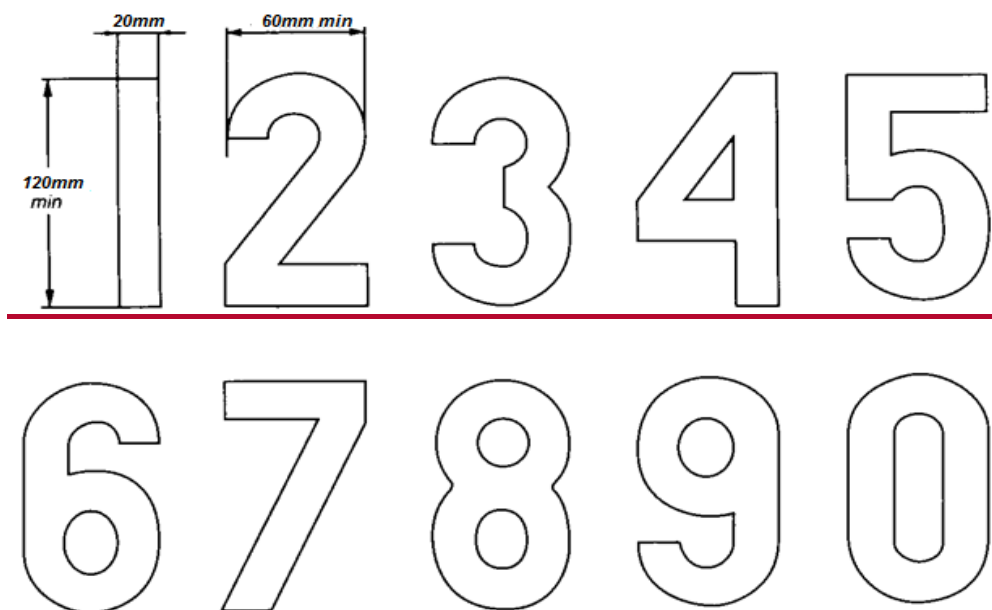
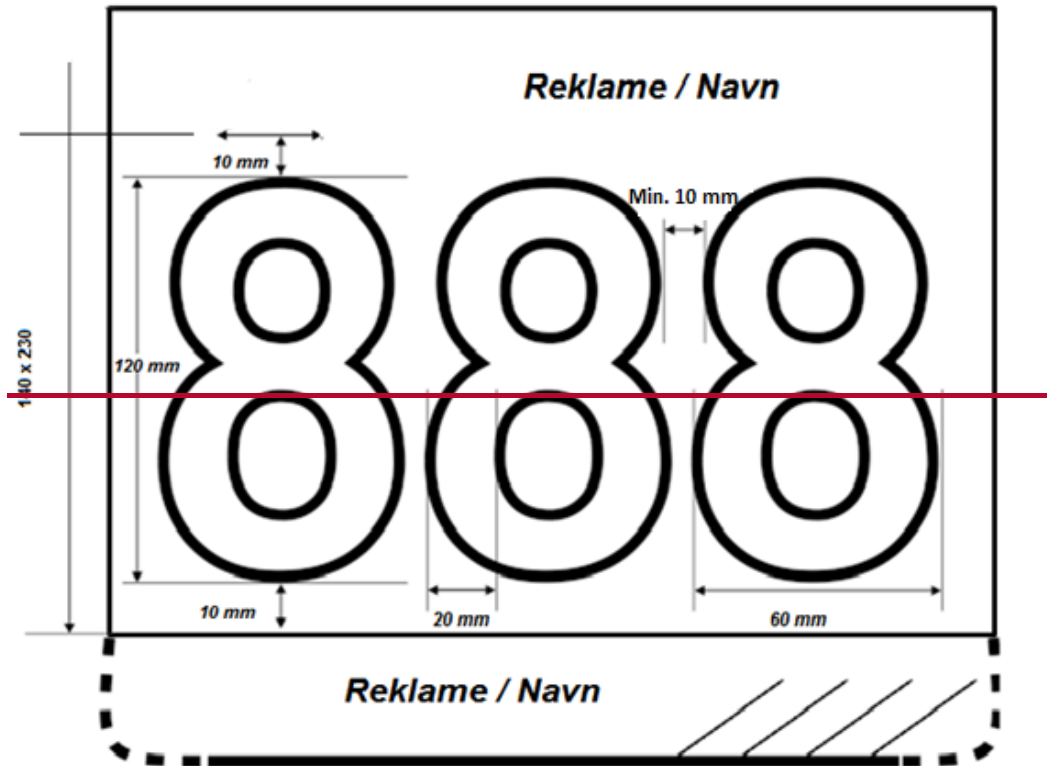
Der må være en smal stribe med reklame- kørernavn over/under nummeret.

Tallene skal være let læselige, og der må ikke være nogen skygger, skrift eller reklamer på tallene.

Nummerpladens tal felts størrelse skal som minimum være 140x230 mm.

Der må være en smal stribe med reklame- kørernavn over/under nummeret.

Se [§ 5.7 Nummerplader](#) for information om bund- og talfarver i de forskellige klasser.





## F BESTEMMELSE F Flagenes betydning og brug

Signal	Betydning
Rødt flag (eller rødt lys)	Stop for alle kørere
Sort flag + tavle med kørers nummer	Stop for denne kører. Dette medfører diskvalifikation (DQ).
Gult flag, svinges i 8-taller	Fortsæt med skærpet opmærksomhed og stærkt nedsat fart. Kørerens skal være parat til at standse, og det er forbudt at overhale, øge hastigheden eller forsøge at hoppe. Tegngivningen gælder til minimum 15 meter efter 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.
Samaritflag (Hvidt flag med rødt diagonalt kryds)	Læge/samaritter på banesporet, eller brug for samaritter. Fortsæt med skærpet opmærksomhed og stærkt nedsat fart. Kørerens skal være parat til at standse, og det er forbudt at overhale, øge hastigheden eller forsøge at hoppe. Tegngivningen gælder indtil samaritzonen er passeret (markeres med grønt flag). Såfremt samaritzonen endnu ikke er etableret, gælder reglen til minimum 15 meter efter uheldsstedet er passeret. Overtrædelse af dette medfører udelukkelse af heatet/tidskvalifikation/træningen.
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 samaritflag 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.

#### **Gult svingende flag på første omgang af tidskvalifikation eller træning**

Gult svingende flag benyttes desuden på alle flagposter på første omgang af tidskvalifikation, dvs. indtil den første kører har gennemført en omgang. Betydningen af det gule flag er her: Fortsæt med skærpet opmærksomhed og stærkt nedsat fart.

Overtrædelse af dette medfører 10 placeringers tilbagerykning. Ved grov forseelse sker der udelukkelse af tidskval/heatet.

**Træning.** Gult svingende flag benyttes ligeledes, hvis en tidskvalifikation af den ene eller anden årsag, er erstattet af træning, og træningen dermed udgør dagens første omgang. Betydningen af det gule flag er her: Fortsæt med skærpet opmærksomhed og stærkt nedsat fart.

Straffen for overtrædelse ved træning er udelukkelse.

**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 kørere om faren.

#### **Ubemandet gult flag**

Ved daglig træning og mellem flagofficialskift kan der ved flagposten hænge et ubemandet gult flag. Betydningen af dette er: Fortsæt med skærpet opmærksomhed og stærkt nedsat fart. Kørerens skal være parat til at standse, og det er forbudt at overhale, øge hastigheden eller forsøge at hoppe. Det ubemandede gule flag gælder indtil næste bemandede flagpost på banen.

Overtrædelse af ovenstående 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 samaritzone slutter.

Samaritflag 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 og kryds af banesporet for at sikre disse mennesker de bedste betingelser.

#### **Elektronisk flagning**

Ved daglig træning kan flagofficials og gult flag ved farlige hop og sving være erstattet af elektronisk lys- og lydsignal. Lyssignalet er placeret foran hop og sving. Lyssignalet erstatter det gule flag, og svarer reglements mæssigt til beskrivelsen af "gult svingende flag". Elektroniske flagsystemer skal godkendes af SK og ved banesyn.

#### **Flagenes betydning og anvendelse efter indførelse af flagzone 1 & 2, samt samaritzone**

Styrt i flagzone 1:

- Gult svingende flag

+ tilkaldelse af samaritter

- Samaritflag svinges, og erstatter gult svingende flag, som fjernes
- Tegngivningen gælder indtil minimum 15 m. efter uheldsstedet er passeret
- Efter samaritzone er etableret fortsættes der med svingende samaritflag på posten

Kommer tilskadekomne kører og samaritter "væk fra banesporet", kan vurderingen være, at man igen overgår til gult svingende flag, - dog skal der til enhver tid, tages hensyn til den tilskadekomne, samaritternes arbejde, og deres sikkerhed.

Styrt i flagzone 2:

- Der vises stillestående gult flag, "med begge hænder"

+ tilkaldelse af samaritter

- Samaritflag svinges, og erstatter gult stillestående flag
- Indtil en samaritzone er etableret, er det som for gult svingende flag: Tegngivningen gælder indtil minimum 15 m. efter uheldsstedet er passeret
- Efter samaritzone er etableret, overgås der igen til stillestående gult flag på posten

Generelt:

Ved skift mellem flag er der tale om op- & nedgradering i forhold til "situation, og behov" - vi kan ikke håndtere 2 forskellige flag på én gang.

Ophævelse af en samaritzone sker altid ved at samaritflaget er det første der fjernes, derefter det grønne, hvis det af forskellige grunde (oversigtsforhold) ikke kan ske samtidig.

Hver samaritterpost skal tildeles 2 flagofficials, som kan gå med samaritter ud på banesporet i tilfælde af en ulykke.

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.

## G BESTEMMELSE G Bestemmelser for maxicross

### G.1 Afvikling af løb, maxicross

#### G.1.1 DM for Klubhold

##### *G.1.1.1 Deltagere og holdsammensætning*

Holdets deltagere skal være i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens. Ved klubskitte skal DMU-kørerlicens være udstedt af ny stamklub inden ~~1. marts~~<sup>01-03</sup> indeværende år.

Ved "klubskitte" forstås, at der skiftes til en anden stamklub end den, køreren senest er registreret med. Hvis en kører ønsker at repræsentere en anden klub, end den han/hun senest har haft registreret som stamklub, skal han/hun således være meldt ind i den nye klub inden d. 1. marts.

Et hold skal bestå af A- eller B-kørere eller kombinationer heraf. 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.

**Holdsammensætning, Old Boys:** Hvert hold består af 2 deltagere. Et hold består af Old Boys kørere, enten en A- og en B-kører eller to B-kørere. For VET 55+: frit valg. Old Boys alderskrav defineres således: 36+ - ingen max. alder.

##### *G.1.1.2 Anmeldelse*

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.

##### *G.1.1.3 Holdleder*

Hvert hold skal have en holdleder, det 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 løbets deltagerlister. Det er holdlederen, der foretager møderegistreringen på dagen.

##### *G.1.1.4 Kørernumre og holdnumre*

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.

#### **G.1.1.5 Udskiftning af deltagere**

Indsættelse af reserve ved skade eller afbud tillades, såfremt denne udskiftning foretages inden træningens eller tidskvalifikationens påbegyndelse. Reserven kan ikke tages fra et tilmeldt hold.

#### **G.1.1.6 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.

##### **G.1.1.6.1 Pointsystem for tidskvalifikation**

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 og Mini: 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.

##### **G.1.1.7 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.

##### **G.1.1.8 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 á 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.

##### **G.1.1.9 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 og Old Boys 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.

## **G.1.2 DM A**

Maskinklasser:

A MX1 Open

A MX2 Open

### **G.1.2.1 Åbning af mesterskabsklasser**

Mesterskabsklasser i DM-A åbnes kun, såfremt der ved første DM-afdeling er minimum 10 deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

### **G.1.2.2 Deltagere**

Enhver kører, som er i besiddelse af gyldig DMU kørerlicens A125+ eller B125+. Ligeledes udenlandske kørere med international licens.

Se også § 3.3.1 Oprykning til klassestrin A.

### **G.1.2.3 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles 4-67 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse + 1 superheat for top 15 i MX1+2.

### **G.1.2.4 Heatlængde**

MX1 og MX2 20 min. + 1 omg.

Superheat 15 min. + 1 omg.

### **G.1.2.5 Resultatberegning og ~~a~~Afvikling af superheat**

Resultatberegning jf. 11.15. Superheatet tæller ikke med i dagens resultat for MX1 og MX2. Der vil således være præmieoverrækkelse for dagens resultat når de 3x2 heat for MX1, MX2 og supportklasse er kørt.

Herefter afvikles ~~s~~Superheat-~~afvikles~~ for de 15 bedst placerede kørere i MX1 og de 15 bedst placerede kørere i MX2. Deltagere til superheatet findes således ud fra kørernes placeringer i dagens resultat (de to første heat). ~~Resultatet efter de to første heat skal publiceres af tidtageren umiddelbart efter afslutningen af andet heat.~~

Der trækkes ind til superheat således: Dagens bedst placerede kører i MX2 trækker ind først, herefter dagens bedst placerede i MX1, nr. 2 i MX2, nr. 2 i MX1 osv.

I Superheatet tildeles point ud fra ~~skalaen 10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 til de ti bedst placerede kørere i hhv. MX1 og MX2. Disse point indgår i den samlede mesterskabsstilling i hhv. MX 1 og MX2, men ikke i dagens resultat.~~25-pointskalaen, og superheatet indgår i dagens samlede resultat og dermed også i den samlede mesterskabsstilling i hhv. MX1 og MX2.

### **G.1.2.6 Tidskvalifikation**

Ved op til og med 39 kørere, køres én tidskvalifikation á 25 minutter.

Ved 40 kørere eller derover, køres to tidskvalifikationer á 20 minutter.

Tidskvalifikation er gældende dels som kvalifikation og dels som startplacering.

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



#### **G.1.2.7 Rød nummerplade og kørernummer #1**

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 kørernummer #1 i den klasse, hvor vedkommende vandt mesterskabet forrige sæson.

#### **G.1.2.8 Blå flag**

Ved DM-A skal der som minimum være to blå flag ude. Det tilstræbes, at der er tre blå flag. Dette gælder ikke eventuelle supportklasser på dagen.

### **G.1.3 DM B**

Maskinklasser:

Junior 125

B MX 2

B MX 1

#### **G.1.3.1 Åbning af mesterskabsklasser**

Mesterskabsklasser i DM-B åbnes kun, såfremt der ved første DM-afdeling er minimum 10 deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

#### **G.1.3.2 Deltagere**

For B MX1 og B MX2: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens B125+.

For Junior 125: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens A eller B 125+, og som overholder følgende alderskrav: Deltagelse kan ske fra og med det år hvor alderen 13, og til og med 18 år opnås.

#### **G.1.3.3 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles ~~3-5-7~~ afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

#### **G.1.3.4 Heatlængde**

Junior 125: 20 minutter + 1 omgang.

B MX 2 og B MX 1: 20 minutter + 1 omgang.

#### **G.1.3.5 Tidskvalifikation**

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for minimum 20 minutters tidskvalifikation.

Tidskvalifikation er gældende dels som kvalifikation og dels som startplacering.

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

#### **G.1.3.6 Rød nummerplade**

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.

### **G.1.4 DM Dame og Dame C Cup**

Maskinklasser:

Dame Open og Dame C Cup:

Min. 125 2-takt

Min. 250 4-takt

#### **G.1.4.1 Åbning af mesterskabsklasser**

Mesterskabsklasser i DM Dame åbnes kun, såfremt der ved første DM-afdeling er minimum 5 deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

#### **G.1.4.2 Deltagere**

DM Dame: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens. Ligeledes udenlandske køreere med international licens.

Dame C Cup: Enhver kører, der er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens C 125+.

Deltagelse i såvel DM Dame som Dame C Cup kan ske fra det kalenderår, hvor køreren fylder 13 år.

#### **G.1.4.3 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles 3-5-4-7 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

#### **G.1.4.4 Heatlængde**

Dame: 15 minutter + 1 omgang

#### **G.1.4.5 Tidskvalifikation**

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for minimum 20 minutters tidskvalifikation.

Tidskvalifikation er gældende dels som kvalifikation og dels som startplacering.

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

#### **G.1.4.6 Rød nummerplade**

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.

### **G.1.5 DM Old Boys samt DMU C Cup OB C**

Young Boys A 28+ Open

Young Boys B 28+

Old Boys A 36+

Old Boys B 36+

Old Boys A 46+

Old Boys B 46+

Veteran 55+

Young Boys C 28+

Old Boys C 36+

Old Boys C 46+

Maskinklasser frit.

Hvor begrebet Old Boys i dette reglement anvendes generelt og uden angivelse af specifikke klasser, omfatter det alle de ovenstående.

### G.1.5.1 Åbning af mesterskabsklasser

Mesterskabsklasser i DM OB åbnes kun, såfremt der ved første DM-afdeling er minimum 5 deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

### G.1.5.2 Deltagere

Deltagere DM YB A 28+ Open: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassesetrin A. Ligeledes udenlandske kørere med international licens. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 28 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM YB B 28+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassesetrin B. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 28 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM OB A 36+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens klassesetrin A. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 36 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM OB B 36+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens klassesetrin B. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 36 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM OB A 46+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens klassesetrin A. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 46 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM OB B 46+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens klassesetrin B. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 46 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM OB VET 55+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassesetrin A, B eller C. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 55 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

DMU Cup YB C 28+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassesetrin C. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 28 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

DMU Cup OB C 36+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassesetrin C. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 36 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

DMU Cup OB C 46+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU-kørerlicens klassesetrin C. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 46 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Oversigt:

Klasse	Alderskrav (inkl. det år, hvor man fylder)	Licenskrav
YB A 28+	Min. 28 - intet max	A
YB B 28+	Min. 28 - intet max	B
YB C 28+	Min. 28 - intet max	C
OB A 36+	Min. 36 - intet max	A
OB B 36+	Min. 36 - intet max	B
OB C 36+	Min. 36 - intet max	C
OB A 46+	Min. 46 - intet max	A
OB B 46+	Min. 46 - intet max	B
OB C 46+	Min. 46 - intet max	C
VET 55+	Min. 55 - intet max	A, B eller C

### **G.1.5.3 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles ~~3-5-7~~ afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

### **G.1.5.4 Heatlængde**

A/B Young Boys: 20 min. + 1 omg.

Alle øvrige OB- og VET-klasser: 15 min. + 1 omg.

### **G.1.5.5 Tidskvalifikation**

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for minimum 15 minutters tidskvalifikation.

Tidskvalifikation er gældende dels som kvalifikation og dels som startplacering.

Der skal være mulighed for 1 prøvestart ved mesterskabsløb på startstrækningen lige foran startbommen.

Ved prøvestart, gennemføres denne i forbindelse med og inden for de første to minutter af tidskvalifikationen.

### **G.1.5.6 Rød nummerplade**

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.

## **G.1.6 Landsdelsmesterskaber**

Der konkurreres om Landsdelsmesterskaberne ~~Nord, Syd~~Vest og Øst i følgende klasser:

A Mix

B MX2

B MX 1

Junior125

C 125

C MX2

C MX1

Dame

B Mini 85

B Mini 65

C Mini 85

C Mini 65

Young Boys A 28+

Young Boys B 28+

Old Boys 36+ (A/B/C)

Old Boys 46+ (A/B/C)

VET 55+ (A/B/C)

Der kåres Landsdelsmestre én gang årligt. Landsdelsmesterskaberne er officielle DMU-mesterskaber, og præmieres med DMU's officielle medaljer. Ud over denne præmiering skal hvert løb, af arrangøren, på dagen, præmieres i henhold til DMU's reglement.

### **G.1.6.1 Åbning af mesterskabsklasser**

En Landsdelsmesterskabsklasse åbnes kun, såfremt der ved første Landsdels-mesterskabsafdeling er mindst 5 deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

#### G.1.6.2 Deltagere

~~Landsdelsmesterskab Nord er åbent for kørere som er i besiddelse af licens udstedt af klubber i postnummer 7100-9999.~~

~~Landsdelsmesterskab Syd er åbent for kørere som er i besiddelse af licens udstedt af klubber i postnummer 5000-7099.~~

~~Landsdelsmesterskab Øst er åbent for kørere som er i besiddelse af licens udstedt af klubber i postnummer 1301-4999.~~ 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.

#### G.1.6.3 Antal løb/afdelinger

Landsdelsmesterskaber ~~kan~~ afvikles over 2-4 afdelinger, hvor hver afdeling består af 2 heats pr maskinklasse, ~~eller over 2-3 weekendarrangementer.~~

~~Eventuelle supportklasser vil fremgå af tillægsreglerne.~~

#### G.1.6.4 Heatlængde

20 min. + 1 omg. for A Mix, B MX1, B MX2 og Junior 125.

15 min. + 1 omg. for alle øvrige klasser.

#### G.1.6.5 Tidskvalifikation

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for minimum 15 minutters tidskvalifikation (gælder alle klasser).

Tidskvalifikation er gældende dels som kvalifikation og dels som startplacering.

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

### G.1.7 DMU C ~~Cup-Mini/Maxi~~ pokalløb

Maskinklasser:

C 65

C 85

C125

C MX2

C MX1

#### G.1.7.1 Deltagere

Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens Mini C eller C125+.

#### G.1.7.2 Antal løb/~~afdelinger~~

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

De enkelte løbsafviklinger kan kombineres med en ATK-træningsdag dagen før løbsdagen.

#### G.1.7.3 Heatlængde

For alle klasser: 15 min. + 1 omgang.

#### G.1.7.4 Tidskvalifikation

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for minimum 15 minutters tidskvalifikation.

**G.1.7.5 Præmiering**

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

**G.1.7.6 Oprykningspoint**

Oprykningspoint tildeles i henhold til § 3.3.2.

## H BESTEMMELSE H Bestemmelser for minicross

### H.1 Definition af klasser

Følgende særlige bestemmelser er gældende for Minicross, som dækker følgende maskinklasser:

Mini C 65

Mini B 65

Mini C 85

Mini B 85

Pige

[Pige C](#)

### H.2 Alder

Klasse	Minimumsalder	Maksimumalder
Mini C og B 65	8	12
Mini C og B 85	10	15 (17 for piger)
Pige <a href="#">og Pige C</a>	8	17

Aldersgrænserne er gældende fra og med det år minimumsalderen opnås, til og med det år maksimum-alderen opnås.

### H.3 Motorcyklen

Motorcyklerne skal overholde følgende bestemmelser:

Klasse	Maskinstørrelse	Hjulstørrelse (for/bag)
Mini 65 C og B	Max. 65 cc vandkølet Max. 80 cc luftkølet Max. 115 cc 4-takt luftkølet	Max 14/12" for 65cc Max 14/12" for 80cc Max 17/14" for 115cc
Mini 85 C og B	Min. 66 cc Max. 85 cc Max. 150 cc 4-takt	
Pige <a href="#">og Pige C</a>	Max. 85cc 2-takt Max. 150cc 4-takt	

### H.4 Overgang til større maskinklasse

Ved en kørers overgang fra minicross klassetrin C flyttes vedkommende til maxi klassetrin C. Ved en kørers overgang fra minicross klassetrin B flyttes vedkommende til maxi klassetrin B. Omkring dispensation herfor, se [§ 3.3.](#)

I det kalenderår, hvor en kører fylder 12 år, dvs. året før minimumsalderen for maxicross opnås (13 år), må køreren deltage i almindelig træning for 125+ på en 125 cc 2-taktsmaskine på sit Mini B eller Mini C-licens.

Kalenderåret efter indløses der kørerlicens 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 Mini-licens og 125+-licens.

### H.5 Afvikling af løb, minicross

### H.5.1 Klasesammensætning

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 klasse.

### H.5.2 Hjælp

Kørere i Mini C og B 65 samt kørere i Pigeklassen på en 65-maskine må, efter starten er gået, gerne modtage hjælp til både at rejse og starte maskinen, såvel på banen som bag startbommen. Hjælperes antal og placering skal ske efter stævnelederens anvisning. Hjælper skal være iført vest el.lign. synliggørelse.

### H.5.3 DM Mini og Pige C Cup

Der afholdes DM for minicross i følgende klasser:

Mini B 65

Mini 85 Open

Pige Open

[C-licensindehaverne i Pige Open tæller samtidig til Pige C Cuppen.](#)

#### H.5.3.1 Åbning af mesterskabsklasser

Mesterskabsklasser i DM Mini åbnes kun, såfremt der ved første DM-afdeling er minimum 10 deltagere (5 for Pige Open) tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

#### H.5.3.2 Deltagere

For Mini B 65 ~~og Mini 85 Open~~, enhver kører, [der opfylder alderskravene og](#) som er i besiddelse af gyldigt DMU Mini B-licens.

For Mini 85 Open, [enhver kører som opfylder alderskravene og er i besiddelse af gyldigt DMU Mini B-licens, samt ligeledes](#) udenlandske kørere med international licens.

For Pige Open, enhver kører som [opfylder alderskravene og](#) er i besiddelse af gyldigt Mini C- eller B-licens, samt udenlandske kørere med international licens.

[For Pige C Cup, enhver kører, som opfylder alderskravene og er i besiddelse af gyldigt DMU Mini C-licens.](#)

#### H.5.3.3 Antal løb/afdelinger

Hvert år afvikles ~~3-5-7~~ afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. klasse.

#### H.5.3.4 Heatlængde

Mini B 65: 15 min. + 1 omg.

Mini 85 Open: 20 min. + 1 omg.

Pige Open: 15 minutter + 1 omgang

#### H.5.3.5 Tidskvalifikation

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for minimum 20 minutters tidskvalifikation.

Tidskvalifikation er gældende dels som kvalifikation og dels som startplacering.

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



### H.5.3.6 Rød nummerplade

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.

## I BESTEMMELSE I Bestemmelser for microcross

### I.1 Definition af klasser

Følgende særlige bestemmelser er gældende for Microcross på lille eller afkortet stor bane, som dækker følgende maskinklasser:

Micro Begynder/laveffekt

Micro 50

Micro C 65

Micro B 65

Licenskrav:

Begynder/Laveffekt: Micro Begynder-licens

Micro 50: Micro C-licens eller Micro B-licens

Micro C 65: Micro C-licens

Micro B 65: Micro B-licens

### I.2 Alder

Ved microcross gælder følgende aldersbestemmelser:

Klasse	Minimumsalder	Maksimalalder
Micro Begynder/laveffekt	3 år	6 år
Micro 50	4 år	8 år
Micro C og B 65	6 år	11 år

Aldersgrænserne er gældende fra og med det år minimumsalderen opnås, til og med det år maksimum-alderen opnås.

### I.3 Motorcyklen

Motorcyklerne skal overholde følgende bestemmelser i de enkelte klasser:

Klasse	Maskinstørrelse	Hjulstørrelse
Micro Begynder/laveffekt	Max. 50 cc* Max. 50 cc 4-takt	Max. 10/10"
Micro 50	Max. 50 cc Max. 70 cc 4-takt	Max. 12/10"
Micro C og B 65	Max. 80 cc luftkølet Max. 65 cc vandkølet Max. 115 cc 4-takt luftkølet	Max 14/12" for 65 cc Max 14/12" for 80 cc Max 17/14" for 115 cc

\* Følgende motorcykler kan anvendes i Micro Begynder/laveffekt: 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. 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.

Ved deltagelse på el-motorcykler skal disse indstilles til trin 1, 2 eller 3 i Begynder/Laveffekt-klassen. Ved indstilling på højere trin, deltager kørerer i 50cc-klassen eller i 65cc.

## I.4 Udstyr

Der kræves udstyr jf. [kapitel 4 Påklædning og udstyr](#).

Hertil kræves i microcross skulderbeskytter af splintfrit materiale og albuebeskyttere. Disse skal være testet og godkendt iht. EN 1621-1, level 1 eller 2.

## I.5 Oprykningsregler

Oprykning fra Begynder/Laveffekt: når maxalder nås, eller tidligere efter eget ønske. Oprykning til 50cc.

Oprykning fra 50cc: når maxalder nås, eller tidligere efter eget ønske. Oprykning til 65 C.

Oprykning fra C 65: [Når 12 oprykningspoint er nået, rykker køreren til Micro B 65 med det samme. Oprykning vil blive meddelt køreren af DMU pr. mail, ligesom DMU opretter B-licensen til køreren.](#) ~~Ved 12 opnåede oprykningspoint kan køreren frit vælge mellem at rykke til Micro B 65 eller forblive i Micro C 65, dog skal køreren rykke til Micro B 65 ved 20 opnåede oprykningspoint. Ønskes oprykning ved 12 point, bestiller køreren selv ny licens. Ved opnåelse af 20 point vil oprykning blive meddelt køreren af DMU.~~ Tildeling af oprykningspoint jf. § 3.3.2.

Kørere, som allerede har samlet point i det gamle C 50cc, får nulstillet deres point, når de rykker i Micro C 65, så de starter forfra med optjeningen.

For at rykke ned eller op på anden vis, skal søges hos SK MX.

## I.6 Afvikling af løb, microcross

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

Gult svingende flag kan benyttes på alle flagposter på første omgang af træningen, dvs. indtil den første kører har gennemført en omgang.

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).

En kører, der deltager i en microklasse, kan ikke deltage andre klasser på samme løbsdag.

~~En kører, der først har deltaget i DM-Micro B 65, kan ikke herefter deltage i DM-Micro 50cc.~~

### I.6.1 Officials og hjælpere

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.

I startfeltet skal arrangerende klub have tilstrækkeligt med hjælpere, der kan sikre at alle startende bliver placeret korrekt ved startbommen.

Bearbejdning af den enkelte kørers startplads må foretages af køreren samt forælder/værge, og uden nogen form for redskab.

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

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

Tolv steder på banen markeres med nummererede pæle fra 1 til 12, her placeres en opsamler. Opsamlingspunkterne modsvarer den placering, køreren 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, medmindre 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.

## **1.6.2 Hjælp**

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

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

## **1.6.3 DM Micro**

Der afholdes DM for Microcross i følgende klasser:

- Micro 50 cc
- Micro B 65 cc

### **1.6.3.1 Åbning af mesterskabsklasser**

Mesterskabsklasser i DM Micro åbnes uanset antal deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

### **1.6.3.2 Deltagere**

Jf. alders- og licenskrav i afsnit 1.1 og 1.2.

### **1.6.3.3 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles 2-4 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

### **1.6.3.4 Heatlængde**

Heatlængde: 12 min + 1 omg.

### **1.6.3.5 Tidskvalifikation**

De tilstedeværende kørere opdeles i det nødvendige antal tidskval i henhold til principperne beskrevet i § 11.2.1.

Kørerne opdeles i grupper (A, B, osv.) med laveste fremmødte kørenummer i den ene gruppe (gr. A) og næstlaveste fremmødte kørenummer i den anden gruppe (gr. B) osv. Hver gruppe kører en tidskvalifikation.

Ved DM: Fra anden afdeling og frem, efter den aktuelle stilling i mesterskabet. Kørere der ikke har opnået point i mesterskabet fordeles ligeligt efter fremmøde.

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*

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

Eksempler på inddelinger til tidskval:

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 købere end én tidskval kan rumme, deles køberne som udgangspunkt op i tidskvalifikationsgrupper A og B, evt. C afhængigt af købernes antal.

Eksempel på tidskvalifikation med 16 købere:

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

Alternativt opdeles køberne i 2 grupper, gruppe A og B med 8 købere i hver. Køberen med laveste kørenummer placeres i gruppe A, køberen med næstlaveste kørenummer placeres i gruppe B og så fremdeles ved første afdeling af DM. Herefter efter den gældende stilling i DM.

Fra hver gruppe A og B kvalificerer de 6 hurtigste sig direkte til A-finalen. Placering 7-8 i hver gruppe kvalificerer sig til B-finalen. Købere som i første tidskval ikke kommer i mål, bliver placeret sidst i B-finalen.

Eksempel på tidskvalifikation med 20 købere:

Køberne deles op i to grupper, A og B, med 10 købere 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.

Købere som i første tidskval ikke kommer i mål, bliver placeret sidst i B-finalen.

Eksempel på tidskvalifikation med 36 købere:

Køberne deles op i tre grupper, A, B og C, med 12 købere i hver.

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.

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

### **1.6.3.6 Præmiering**

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.

### **1.6.3.7 Rød nummerplade**

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.

## **1.6.3.4 Kids Cup**

DMU Kids Cup er en landsdækkende løbsserie, hvor køberne via deltagelse i de enkelte løbsafviklinger kan optjene point til deres stamklub.

Den klub, der via deres medlemmers individuelle placeringer i de enkelte afdelinger har optjent flest point efter sidste afdeling, er samlet vinder af DMU Kids Cup.

DMU kan kombinere Kids Cup afviklingen med aldersrelateret træning dag 1, herefter løbsafvikling dag 2.

Kids Cuppen er en pokalløbsserie og følger anmeldelsesfristerne i § 12.1.1 i henhold til dette.

### **1.6.3.4.1 Deltagere**

Køberen 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.

### **1.6.3.4.2 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles ~~6-83-6~~ afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

#### **I.6.34.3 Heatlængde**

Heatlængde: 12 min + 1 omg. for alle klasser med undtagelse af Begynder/laveffekt som kører 10 min.

#### **I.6.34.4 Tidskvalifikation**

De tilstedeværende køre opdeles i det nødvendige antal tidskval i henhold til principperne beskrevet i afsnit 11.2.1, samt 1.5.3.5. Dog er der ikke en samlet individuel stilling i DMU Kids Cup ~~og køre fordeles altid efter laveste kørenummer såfremt der skal inddeles i grupper i en tidskvalifikation, og derfor fordeles kørerne vha. lodtrækning.~~ På baggrund af tidskvalifikationen udtages de 12 hurtigste tider på tværs af kvalgrupperne til Gruppe A, resten inddeles i Gruppe B og evt. Gruppe C.

#### **I.6.34.5 Pointberegning**

Pointberegning jf. [§ 11.14 Resultatberegning](#), dog benyttes 30-pointskala (30-29-28 osv.). Såfremt det samlede antal deltagere i et heat overstiger 30, tildeles de køre, der ender på placeringerne 31, 32 osv., 1 point.

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 køre, 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.

#### **I.6.34.6 Præmiering**

Præmiering: For dagens resultat præmieres nr. 1, 2 og 3 i hver maskinklasse. Der skal gives en erindringspræmie/pokal til resten. Den klub, der bliver samlet vinder, tildeles en vandrepokal udsat af DMU.

### **I.6.45 Særlige bestemmelser for Begynder/laveffektklassen**

Alle løb afvikles i denne klasse som pokalløb.

Der tildeles ikke oprykningpoint i denne klasse. Frivillig oprykning til 50cc eller ved anmodning fra DMU SK MX.

Transponder er ikke et krav i denne klasse. Der køres ikke om placeringer, ens præmiering gives til alle deltagere i klassen.

Resultater må ikke lægges online af arrangørklubben.

Heatafvikling således: 1 x 10 min. træning. ~~2~~ 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.

Det er tilladt at benytte støttehjul eller sidevogn.

## I.7 Overgang fra microcross til minicross

Fra det år man fylder 8 år, må man køre på stor bane. Man må både træne og køre løb på lille og stor bane samtidig, blot man både har en micro- og en minilicens. ~~Dog må man ikke deltage i DM Micro, når man først har deltaget i DM Mini B 65.~~

Oprykning fra Micro til Mini sker som udgangspunkt fra Micro 65 C til Mini 65 C og fra Micro 65 B til Mini 65 B. For at rykke op på anden vis, skal søges hos SK MX.

Oprykningspoint i hhv. micro og mini registreres separat. Man kan derfor godt blive B-kører i Micro, men stadig være C-kører i Mini, hvis man har kørt C-løb i Micro og Mini samtidig.

## J BESTEMMELSE J Bestemmelser for pitbike

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

### J.1 Definition af klasser

Pitbike Open

Pitbike Standard [Open](#)

### J.2 Motorcyklen

Motorcyklerne skal overholde følgende kriterier:

Pitbike Open klassen:

- 1 cylinder 4-takt max. 190 cc vandkølet
- 1 cylinder 2-takt 80cc luftkølet
- Hjulstørrelse: min 10" max. 14"
- Fri modificering

Eller:

- 125cc standardmaskine
- Hjulstørrelse max. 19" forhjul og 16" baghjul
- Eneste modificering der tillades, er mekaniske ændringer, fx affjedring, lyddæmper, bremses, bagsvinger. Ændring eller modificering af motor, karburator, luftfilterkasse er ikke tilladt.

Pitbike Standard [Open](#) klassen:

- 1 cylinder 4-takt min. 88 cc – max 125 cc vandkølet
- 1 cylinder 2-takt 80cc luftkølet
- Hjulstørrelse: min. 10" max 14"
- Eneste modificering der tillades, er mekaniske ændringer, fx affjedring, lyddæmper, bremses, bagsvinger. Ændring eller modificering af motor, karburator, luftfilterkasse er ikke tilladt.

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

Diagram over en pitbike motorcykel er gengivet i [Bestemmelse D](#).

### J.3 Udstyr

Albuebeskyttere er obligatoriske for pitbikekørere til og med det fyldte 13 år.

Se i øvrigt afsnit [4 Påklædning og udstyr](#).

### J.4 Deltagere

[Pitbike Open, laveste alder: Det kalenderår, der fyldes 12 år.](#)

[Pitbike Standard Open, laveste alder: Det kalenderår, der fyldes 9 år.](#)

[Der er ingen øvre aldersgrænse i nogen af pitbikeklasserne.](#)

[Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU pitbike-licens. Ligeledes udenlandske kørere med international licens.](#)

## **J.5.4 Afvikling af løb, pitbike**

På løbsdagen skal der afvikles 1 tidskvalifikation af mindst 15 minutters varighed, pr. deltagende klasse. [Tidskvalifikation er gældende som kvalifikation og startplacering.](#) Der kan afvikles 1 træning á 15 minutter. Træning kan af stævneledelsen udelades, således at kun tidskvalifikation gennemføres.

[Der køres pokalløb for pitbike, og klubberne kan arrangere cups over flere afdelinger.](#)

### **J.5.4.1 Officials**

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.

### **J.5.4.2 Hjælp**

Det er tilladt køre der har behov herfor, at benytte startklodser

### **J.5.3 Heatlængde**

[Heatlængde: 15 min + 1 omg.](#)

## **J.4.3 DM Pitbike og DMU Cup**

Maskinklasser:

- Pitbike Open (DM)
- Pitbike Standard (DM)

### **J.4.3.1 Åbning af mesterskabsklasser**

En mesterskabsklasse åbnes kun, såfremt der ved første mesterskabsløb 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 køre.

### **J.4.3.2 Deltagere**

Pitbike Open, laveste alder: Det kalenderår, der fyldes 12 år.

Pitbike Standard, laveste alder: Det kalenderår, der fyldes 9 år.

Der er ingen øvre aldersgrænse i nogen af pitbikeklasserne.

Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU pitbike licens. Ligeledes udenlandske køre med international licens.

### **J.4.3.3 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles 4-7 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

### **J.4.3.4 Heatlængde**

Heatlængde: 15 min + 1 omg.

### **J.4.3.5 Tidskvalifikation**

Tidskvalifikation: 15 min.

Tidskvalifikation er gældende som kvalifikation og startplacering.

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



#### ***J.4.3.6 Rød nummerplade***

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.

## K BESTEMMELSE K Bestemmelser for quad

### K.1 Definition af klasser

Quad Begynder 50cc

Quad Micro 100cc

Quad Mini 100cc Vario

Quad Mini B/C 250cc Gear Mix

Quad Maxi C 450/500cc \*

Quad Maxi A/B 500cc Open

Quad Old Boys 40+ Open

\* 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.

### K.2 Quadmaskinen

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

Slagvolumen maksimum 500 cc for alle maxi klasser.

Cylindervolumen:

- Cylindervolumen skal ligge inden for maskinklassens maksimum.

Fælgdiameter:

- Maximum 12"

Skærme:

- En Quad racer kan være monteret med forskærme og bagskærme.
- Der skal i begynderklassen være monteret enten bundplade eller kædeskærm, der dækker kæden **eller** kædestyr. Se tegning på Bestemmelse D.

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 Bestemmelse D.

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 Bestemmelse D.

**Quad Begynder 50cc:**

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.

Max hastighed 30 km/t. + 10%.

**Quad Micro 100cc:**

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/fabriksmonteret af samme fabrik. Motor og udstødning skal være i standardudførelse – laveffekt.

Maskinbredde: Max 105 cm.

**Quad Mini 100cc Vario:**

Motorstørrelse: Max. 100 cc 2-takt

Max. 150 cc 4-takt

Transmission: CVT vario Maskinbredde: Max. 115 cm.

**Quad Mini 250cc B/C Gear Mix:**

Motorstørrelse: Max. 85 cc 2-takt

Max. 150 cc 4-takt

Max. 250 cc luftkølet 4-takt.

1: Tuning – Indsugning, knast, stempel, topstykke og udstødning må modificeres så længe støjkrav er overholdt.

2: Motoren må ikke ændres fra eks. vandkølet til luftkølet/oliekølet eller omvendt.

Maskinbredde: Max. 120 cm.

**Quad Maxi C 450/500cc:**

Motorstørrelse: Max. 250cc 2-takt (1 cylinder)

Max. 500cc 4-takt (1 cylinder)

Maskinbredde: Max. 130 cm.

**Quad Maxi A/B 500cc Open:**

Motorstørrelse: Max. 500 cc 2 & 4-takt (1 cylinder)

Maskinbredde: Max. 130cm.

**Quad Old Boys 40+ Open**

Motorstørrelse: Max. 500 cc 2 & 4-takt (1 cylinder)

Maskinbredde: Max. 130 cm.

**K.2.1 Teknisk kontrol**

Teknisk kontrol kan foretages uden varsel og påvises afvigelser fra reglementet, kan der sanktioneres iht. Alment Reglement afsnit 7.2.

Se også afsnit 11.6 Teknisk Kontrol.

## K.2.2 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. Nummerpladens tal skal være let læselige og uden skyggeeffekter eller reklamer. Der skal være tydelig kontrast mellem nummerplade og tal.

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 B/C 250cc Gear Mix: hvid bund, sorte tal
- Quad Maxi C 450/500cc: blå bund, hvide tal
- Quad Maxi A/B 500cc Open: gul bund, sorte tal
- Quad Old Boys 40+ Open: hvid bund, sorte tal

[Der er ikke krav til nummerpladernes baggrundsfarve eller talfarve i de forskellige klasser.](#)

## K.3 Oprykningsregler

Der tildeles ikke oprykningspoint i quad.

Den bedst placerede kører i det endelige DMU Cup resultat i klassen C 450/500cc rykker op i A/B 500cc Open til den følgende sæson.

Der kan ansøges om op- og nedrykning hos Sportsudvalg Quad.

## K.4 Afvikling af løb, quad

### K.4.1 Mesterskabsklasser

DM klasser:

Maxi A/B 500cc Open  
Old Boys 40+ Open

DMU Cup klasser:

Micro 100cc  
Mini 100cc Vario  
Mini B/C 250cc Gear Mix  
Maxi C 450/500cc

En DM-klasse åbnes kun såfremt der ved første DM-afdeling er mindst 5 deltagere. Er der færre end 5 deltagere, køres klassen som cup.

### K.4.2 Deltagere

Quad Begynder 50cc:

Fra og med det kalenderår køreren fylder 4, til og med det kalenderår køreren fylder 8 år.

Licens: Motocross Micro.

Quad Micro 100cc:

Fra og med det kalenderår køreren fylder 6 år, til og med det år køreren fylder ~~11~~<sup>12</sup> år.

Licens: Motocross Micro.

Quad Mini 100cc Vario:

Fra og med det kalenderår køreren fylder 7, til og med det kalenderår køreren fylder ~~11~~<sup>12</sup> år.

Licens: Motocross Mini C.

Quad Mini B/C 250cc Gear Mix:

Fra og med det kalenderår køreren fylder ~~10~~<sup>9</sup>, til og med det kalenderår køreren fylder 15 år.

Licens: Motocross Micro/Mini B/C eller B/C 125+.

Quad Maxi C 450/500cc:

Fra og med det kalenderår køreren fylder 13 år, til og med det kalenderår vedkommende fylder 39 år.

Licens: Motocross Micro/Mini C eller C125+.

Quad Maxi A/B 500cc Open:

Fra og med det kalenderår, vedkommende fylder 15 år.

Licens: Motocross A/B125+ [eller gyldig udenlandsk licens.](#)

Quad Old Boys 40+ Open:

Fra og med det kalenderår, vedkommende fylder 40 år.

Licens: Motocross A/B/C125+ [eller gyldig udenlandsk licens.](#)

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

### K.4.3 Antal løb/afdelinger

Hvert år afvikles ~~2-4~~<sup>til 7</sup> afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

### K.4.4 Heatlængde

Quad Begynder 50cc: 10 min.

Quad Micro 100cc: ~~12~~<sup>15</sup> min. + 1 omg.

Quad Mini 100cc Vario: ~~12~~<sup>15</sup> min. + 1 omg.

Quad Mini B/C 250cc Gear Mix: 15 min. + 1 omg.

Quad Maxi C 450/500cc: 20 min. + 1 omg.

Quad Maxi A/B 500cc Open: 20 min. + 1 omg.

Quad Old Boys 40+ Open: 20 min. + 1 omg.

### K.4.5 Heatafvikling

Alle DM-heats kan afvikles med max. 30 deltagende kørere. Ved DM-løb, 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.

#### K.4.6 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~~ [Sportskommission MX](#) 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.

#### K.4.7 Baneforhold

Begynder 50cc kører på microbane.

Micro 100cc og Mini 100cc Vario kører på micro-/minibane/afkortet stor bane.

250cc, 450cc og 500cc kører på stor bane.

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 jævnes for at modvirke fastkørsel af kørerne.

#### K.4.8 Hjælp

For klasserne Quad Begynder 50cc, Quad Micro 100cc, Quad Mini 100cc Vario og Quad Mini B/C 250cc Gear Mix 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, iståksel 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).

Der må ydes hjælp ved startbom (starters anvisninger skal altid følges). I øvrigt henvises til [§ 11.10](#).

#### K.4.9 Tidskvalifikation

Såfremt antallet af tilmeldte kørere overstiger 30 deltagere køres der indledende tidskvalifikation jf. [11.2.1](#).

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for tidskvalifikation:

Maxi A - B 20 minutter.

~~Micro~~/Mini B/C + maxi C klasser og OB: 15 min.

[Micro + Mini Vario: 12 min.](#)

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

#### K.4.10 Rød nummerplade

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.

#### K.4.11 Resultatberegning

Ved alle løbsserier anvendes pointsystemet Jf. [§ 11.14 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.~~

#### **K.4.12 Særlige bestemmelser for Quad Begynder 50cc**

- Alle løb afvikles i denne klasse som pokalløb.
- Transponder er ikke et krav i denne klasse.
- Der køres ikke om placeringer, ens præmiering til alle deltagere i klassen.
- Løbsafvikling således: 1 x 10 min. træning. Mindst 2 heat á 10 min. planlagt 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.

#### **K.5 Pokalløb**

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.

## L BESTEMMELSE L Bestemmelser for sidevognscross

### L.1 Definitioner og klasser

Sidevogn Open

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

### L.2 Motorcyklen

Drivkraften må kun overføres via baghjulet.

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.

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 kørere.

Maskinen skal være forsynet med en tændingsafbryder, der træder i funktion, hvis føreren 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 førerens højre håndled.

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

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

### L.3 Afvikling af løb, sidevognscross

#### L.3.1 DM Sidevogn

##### L.3.1.1 Åbning af mesterskabsklasser

En mesterskabsklasse åbnes kun, såfremt der ved første mesterskabsløb er mindst 8 sidevognspar tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfristens udløb.

##### L.3.1.2 Deltagere

Alle med en DMU motocross kørerlicens A/B/C eller som har et nationalt licens udstedt af et forbund under FIM eller FIM Europe kan deltage.

##### L.3.1.2.1 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 § 11.14, 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 tidskvalifikation eller 1. heat, at han/hun erstattes med en reservepassager, hvis løbets samaritter vurderer, at skaden er så alvorlig, at han/hun ikke kan fortsætte. Tilladelse til skift af passager kan kun gives af dommeren. Stævnelederen skal orienteres inden næste heat. Reservepassageren skal have en løbslicens i 125+ kategorien (A, B eller C). Udskiftning kan kun ske mellem afsluttet tidskvalifikation og 1 heat og efter afsluttet 1 heat og 2 heat.

#### **L.3.1.3 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles 4 til 7 afdelinger for sidevogn open.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. klasse.

#### **L.3.1.4 Heatlængde**

Sidevogn 20 min. + 1 omg.

#### **L.3.1.5 Tidskvalifikation**

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

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for minimum 20 minutters tidskvalifikation.

Tidskvalifikation er gældende dels som kvalifikation og dels som startplacering.

Der skal være mulighed for 1 prøvestart ved mesterskabsløb på startstrækningen lige foran startbommen.

Ved prøvestart, gennemføres denne i forbindelse med og inden for de første to minutter af tidskvalifikationen.

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

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

#### **L.3.1.6 Ventezonen**

Ventezonen lukkes 10 min. før heat start.

#### **L.3.1.6 Rød nummerplade**

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.

### **L.3.2 Pokalløb**

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.

## M BESTEMMELSE M Bestemmelser for classic cross

### M.1 Definitioner og klasser

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 (31-12-1972~~64~~)

72+ klassen: Der anvendes MC indtil Pre 65 (31-12-1964)

Classic Twin Shock klasse: Klassen er delt op i alderstrin -60 og 60+

125 cc Twin Shock klasse: Ingen aldersopdeling i Danmark. Internationalt reglement -60 og 60+.

EVO klasse: Klassen er delt op i alderstrin -50 og 50+

Super EVO klassen: Klassen er delt op i alderstrin -50 og 50+

[Evo+ Pre02: Klassen er Open, ingen aldersopdeling.](#)

125 cc EVO klasse: Ingen aldersopdeling

50 cc Pre.83 klasse. Der anvendes cykler indtil 31.12.1982.

A cykler : Cykler bygget indtil 31-12-1959. Internationalt reglement.

~~250cc 2&4 takt: Cykler bygget indtil 31-12-1973. Internationalt reglement.~~

#### M.1.1 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.

#### M.1.2 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.

### M.2 Deltagelse og licens

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.: M.1, M.1.1, M.1.2 samt pkt. M.10 med underpunkt samt pkt. M.14.

[Udenlandske kørere kan deltage, forudsat at de har et FIM licens.](#)

### M.3 Påklædning og udstyr

Der henstilles til, at kørepåklædning afdæmpes i farvevalg, til den periode hvortil motorcyklen hører. Påklædningen skal overholde gældende DMU regler (nakkekrave, rygbeskytter, osv.) jf. afsnit 4.

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

#### **M.4 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 løbet alligevel. Løbsledelsen tildeler deltageren strafpoint på dagen, som er fastsat af sportsudvalget. Deltageren kan ikke deltage ved næste løb, 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](http://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.

#### **M.5 Generelle regler**

Lyddæmper som overholder gældende lydgrænser er obligatorisk. Pr. 2022 er grænseværdien for Classic: 117 dB. Foldbare fodhviler og styrpude 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 samt VMXdN foretages af DCC's sportsudvalg.

#### **M.6 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 løb. 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 løbsdagen ikke er mulig, kan stævnelederen iværksætte en "prøve omg." inden indkørsel til startbommen. På sighting lap 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 sighting lap, kan stævnelederen eller starteren dirigere feltet tilbage i ventezonen. Derefter direkte indkørsel til start efter transpondertid fra træning, eller ved lodtrækning.

#### **M.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](http://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.-

#### **M.8 Træning**

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

## M.9 Afvikling af Classic løb

Det tilstræbes at afvikle DM over 5 afdelinger (10 heats) pr. år. ~~Ved gennemførelse af 7 eller flere heats, fratrækkes de to dårligste heats i det endelige resultat. Ved gennemførelse af 3 afdelinger (6 heats) fratrækkes dårligste heat i det endelige resultat. Ved gennemførelse af 5 heats eller færre, er alle tællende.~~ Ved afvikling af 10 heats, fratrækkes de 2 dårligste heat. Ved afvikling af 8 heats eller færre, er alle heat tællende.

Den kører, der har opnået flest point ved sidste afdeling, er Danmarksmester i pågældende klasse. 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.

En DM klasse åbnes kun i pågældende sæson, hvis der min. er 3 deltagere til 1. og 2. løb altså 4 heat. Ved færre end 3 deltagere, køres der om "DCC Cup" i pågældende klasse.

Et solo heat kan afvikles med max. 40 deltagere. Dog ikke flere deltagere end banegodkendelsen tillader.

Heatafvikling skal være som nedenstående, så der kan deltages i flere klasser:

Heat	Klasse	Tid
1. "	Twin Shock 125 cc, Evo 125cc	15 min + 1 omg
2. "	" Classic: -66 <del>Pre-74 cykler</del> / 66+ & 72+ <del>Pre-65 cykler</del> & 50cc <del>Pre-83</del>	15 min. "
3. "	Twin Shock: -60 & 60+	<del>15</del> 20 min. "
4. "	EVO 50+ Super EVO 50+	<del>15</del> 20 min. "
5. "	<del>EVO 50-</del> <del>Super EVO 50</del> - <del>EVO -50</del> <u>Super EVO -50</u> <u>EVO+ pre 02 Open</u>	<del>15</del> 20 min. "
<b>Pause</b>		
6. "	Twin Shock 125 cc, Evo 125cc	15 min + 1 omg
7. "	" Classic: -66 <del>Pre-74 cykler</del> / 66+ & 72+ <del>Pre-65 cykler</del> & 50cc <del>Pre-83</del>	15 min. "
8. "	Twin Shock: -60 og 60+	<del>15</del> 20 min. "
9. "	EVO 50+ Super EVO 50+	<del>15</del> 20 min. "
10. "	<del>EVO 50-</del> <del>Super EVO 50</del> - <del>EVO -50</del> <u>Super EVO -50</u> <u>EVO+ pre02 Open</u>	<del>15</del> 20 min. "

Startrækkefølge kan dog ændres på den enkelte løbsdag.

En evt. reservedato, er kun gældende frem til 1/07. og kan kun anvendes, såfremt en arrangerende klub kan afvikle arrangementet, inden den planlagte finale.

Ventezone i Dansk Classic Cross lukkes ikke.

Indkørsel til start sker efter transpondertid fra træning. Tiden gælder for alle heat. Alternativt er ved lodtrækning.

DM udskrives som åbent DM, dvs. udlændinge med FIM licens kan deltage i de respektive klasser, under DCC's forudsætninger.

Vandrepokaler:

I Classic -66 udskrives PC's vandrepokal, til **bedste samlede placering** i året.

I Classic **66+72+** udskrives OK vandrepokalen til **bedste samlede placering** i året.

Disse vandrepokaler kan **ikke** vindes til ejendom og kan kun vindes af deltagere med dansk statsborgerskab og udstedt dansk licens..

### M.9.1 Sammenlægning af klasser

Twinshock/EVO/Super EVO ~~-50~~, 50+ / EVO+ klasser, kan ikke deltage i heat hvor Classic -66 / 66+ / 72+ ~~deltager~~ samt 50 cc klassen deltager.

### M.9.2 Præmiering

På løbsdagen præmieres nummer 1 - 2 og 3 i hver maskinklasse.

### M.9.3 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		
-60	Sort	Hvid
60+	Gul	Sort
I DK som én klasse		
Twin Shock -60	Sort	Hvid
60+	Gul	Sort
Super EVO -50	Grøn	Hvid
50+	Hvid	Sort
EVO: 50	Sort	Hvid
50+	Gul	Sort
<u>EVO+</u>	<u>Blå</u>	<u>Hvid</u>
EVO:125 cc -50	Sort	Hvid
50+	Gul	Sort
I DK som en klasse		
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 [udenlandske løb eks. ECMO/Cemar løb](#).

## M.10 DCC Twin Shock, EVO, Super EVO, EVO+, 50cc Pre 83 & SC reglement

### M.10.1 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 fodhviler, lyddæmper, styr beskyttelsespudder (uanset type af styr). Seneste godkendte OEM model iht M.10.2 og special byggede ikke OEM modeller iht. M.10.3.

#### **M.10.2 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

#### **M.10.3 Godkendte special 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.

#### **M.10.4 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.

##### ***M.10.4.1 Hjul***

Hjul er frit iht. M.10.1.

##### ***M.10.4.2 Bremses***

Det er kun tromlebremser der er tilladt. Skivebremser er ikke tilladte.

##### ***M.10.4.3 Motor & udstødning:***

Kun luftkølede motorer fra en godkendt OEM cykel iht M.10.2 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. M.10.2 er ikke tilladt.

125cc dog max 8% volumenforøgelse. 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 M.10.2.

Kun OEM type karburator fra en godkendt cykel iht M.10.2 er tilladt. Direkte indspøjtning, fladspjældts karburator og senere design er ikke tilladt. Modifikationer af godkendt rundspjældts 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 M.10.1 (E.g. DG topstykke, Mugen 360 cc cylinder etc). I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

#### **M.10.4.4**      *Stel*

Kun original stel fra en godkendt OEM cykel iht M.10.2 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 M.10.1 er tilladt. Reproducerede bagsvingere med et tidstypisk design er tilladt. Nyere design er forbudt.

#### **M.10.4.5**      *Affjedring – Forgaffel*

Upside down forgaffel er ikke tilladt.

OEM forgaffel eller dele deraf, fra en nyere ikke godkendt OEM cykel iht M.10.1 er ikke tilladt. Det er tilladt at anvende en OEM forgaffel fra en anden godkendt cykel iht M.10.2 (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 forgaffler, såsom Fox, Simons, Ohlin osv. iht M.10.1 er tilladte, forudsat det kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht M.10.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

#### **M.10.4.6**      *Affjedring – Bag støddæmper(e)*

Tidstypisk støddæmper(e) af et nyere design iht M.10.1 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 M.10.1.

Brug af interne komponenter af nyere design er tilladt.

Så kaldte "Fabriksdele" er kun tilladte såfremt de kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht M.10.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

## **M.11**      **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 skivebremseser.

Alle cykler skal have foldbare fodhvilere, lyddæmper og styrepude (uanset type af styr).

### **M.11.1**      **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.

### **M.11.2**      **Teknisk reglement for godkendte Pré -90 cykler**

#### **M.11.2.1**      *Hjul*

Hjul: fri.

#### **M.11.2.2      *Bremser***

Kun bremses fra en godkendt OEM cykel iht M.11.1 er tilladt. Andet design og fabrikat skal forhåndsgodkendes af teknisk komite. Overstørrelse bremses er ikke tilladt.

#### **M.11.2.3      *Motor og udstødning***

Kun OEM motorer fra en godkendt OEM cykel iht M.11.1 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 M.11.1 er ikke tilladt.

125cc dog max 8% volumenforøgelse. 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 M.11.1 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.

#### **M.11.2.4      *Stel***

Kun original stel med matchende VIN nummer fra en godkendt OEM cykel iht M.11.1 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.

Fodhviler og styr holdere af nyere design er tilladte.

Kun OEM bagsvinger fra en godkendt cykel iht M.11.1 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.

#### **M.11.2.5      *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 forgaffler, 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.

#### **M.11.2.6      *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 M.11.1).

Anvendelse af nyere interne komponenter, såsom ventiler, fjedre osv. er tilladt.



Enkelt justerbar kompression og/eller enkelt justerbar uddæmpning er tilladt (jvf M.11.1). 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 M.11.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

## **M.12 Classic Super EVO Pre 96**

### Definition:

Pré -96, 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 fodhviler, lyddæmper og styrepude (uanset type af styr).

### **M.12.1 Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler**

Motorcykler produceret indtil og med December 31, 1995. Ved tvivl om aktuel årgang, er det rytterens ansvar at dokumentere identiteten. Ved yderligere tvivl afgør Juryen om cyklen kan godkendes.

### **M.12.2 Teknisk reglement for godkendte Pré -96 cykler:**

Hjul: fri.

Bremser: Kun bremser fra en godkendt OEM cykel iht M.12.1 er tilladt. Andet design og fabrikat skal forhåndsgodkendes af teknisk komite. Overstørrelse bremser er ikke tilladt.

#### Motor og udstødning:

Kun OEM motorer fra en godkendt OEM cykel iht M.12.1. er tilladt, med undtagelse af motorer, fremstillet efter 31/12 1995 men med fuldstændig identisk ydre dimension og silhuet.

Brug af OEM cylinder og/eller topstykke fra en senere ikke godkendt OEM cykel iht M.12.1. er ikke tilladt.

125cc dog max 8% volumenforøgelse.

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 M.12.1 er tilladt. Direkte indsprøjtning 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 31/12-1995 (E.g. DG topstykke, Ohlin 360 cc cylinder etc). I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

#### Stel:

Kun original stel med matchende VIN nummer fra en godkendt OEM cykel iht 19.4.1 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.

Fodhviler og styr holdere af nyere design er tilladte.

Kun OEM bagsvinger fra en godkendt cykel iht M.12.1 er tilladt. Reproducerede bagsvingere med et tidstypisk design er tilladt såfremt de var udbudt i fri handel inden 31/12-1995. Nyere design er forbudt.

#### 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 31/12-1995. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

Special fremstillede indsætter såsom ProFlex, Hulco osv. er tilladte forudsat de kunne købes i fri handel før 31/12-1995. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

Affjedring – bag støddæmper(e):

Pre -96 Tids typisk bag støddæmpere produceret efter 31/12-1995 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 M.12.1).

Anvendelse af nyere interne komponenter, såsom ventiler, fjedre osv. er tilladt.

Enkelt justerbar kompression og/eller enkelt justerbar uddæmpning er tilladt (jvf M12.1). 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 -96 cykler er ikke tilladt.

Så kaldte "Fabriksdele" er kun tilladte såfremt de kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht M.12.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

## **M.13 Classic 50 cc Pre 83**

Jf.M.10.1. men med 50cc motor. Dansk 50cc reglement følger Vintage Motocross 50cc 2019 Regulation V.2.3 dateret 29.10.2018, vedlagt, eller nyeste gældende revision af dette internationale 50cc reglement.

## **M.14 Classic Evo+ Pre 2002**

Definition:

Pré 2002, fabriks fremstillede/solgte motorcykler, herefter refereret til som Original Equipment Manufacturer (OEM) cykler,

Alle cykler skal have foldbare fodhviler, lyddæmper og styrepude (uanset type af styr).

### **M.14.1 Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler**

Motorcykler produceret indtil og med 31 December 2001. Ved tvivl om aktuel årgang, er det rytterens ansvar at dokumentere identiteten. Ved yderligere tvivl afgør Juryen om cyklen kan godkendes.

### **M.14.2 Teknisk reglement for godkendte Evo+ Pré -02 cykler:**

Hjul: fri.

Bremser: frit

Motor og udstødning:

Kun OEM motorer fra en godkendt OEM cykel iht M.14.1. er tilladt, med undtagelse af motorer, fremstillet efter 31/12 2001, men med fuldstændig identisk ydre dimension og silhuet.

Brug af OEM cylinder og/eller topstykke fra en senere ikke godkendt OEM cykel iht M.14.1. er ikke tilladt.

125cc dog max 8% volumenforøgelse.

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 M.14.1 er tilladt. Direkte indsprøjtning 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 31/12-2001 (E.g. DG topstykke, Ohlin 360 cc cylinder etc). I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

Stel:

Kun original stel med matchende VIN nummer fra en godkendt OEM cykel M14.1 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 M.14.1 er tilladt. Reproducerede bagsvingere med et tidstypisk design er tilladt såfremt de var udbudt i fri handel inden 31/12-2002. Nyere design er forbudt.

Affjedring – Forgaffel: Frit,

Affjedring – bag støddæmper(e): Frit,

Såkaldte "Fabriksdele" er kun tilladte såfremt de kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht M.14.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

## **M.15 Parade-kørsel, Classic motocross**

Se [Classiccross.org](http://Classiccross.org).

For yderligere informationer om Classic Cross se:

[www.classicmotorsport.org](http://www.classicmotorsport.org) [www.classicmotorsport.eu](http://www.classicmotorsport.eu) og [www.classiccross.dk](http://www.classiccross.dk) samt [www.classicmx.se](http://www.classicmx.se)

Vedrørende 50cc reglement, kontakt Mikael Sadolin: [mikael@abpvvs.dk](mailto:mikael@abpvvs.dk)

Reglement tilrettet november 2023<sup>2</sup>.

PSP/[NDA](#)/KV.

## **N        BESTEMMELSE N        Bestemmelser for supercross og speedcross**

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

### **N.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

### **N.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.

### **N.3        Ventezone**

Tidsbestemt ventezone anvendes normalt ikke.

### **N.4        Reparationsområde**

Reparations-/signaleringsområde findes ikke.

### **N.5        Sikkerhedsbestemmelser**

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

### **N.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.

### **N.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.

### **N.8        Køreregler**

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

### **N.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 tillægsreglerne tillade benyttelse af andet pointsystem.

### **N.10      Lydkontrol**

Lydkontrol foretages normalt ikke mellem heatene.

## **O        BESTEMMELSE O        Bestemmelser for hastighedstrial**

### **O.1        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 løbet. 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 etapen 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.

### **O.2        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 tildeles i de enkelte deltagende klasser køreren med korteste passagetid 1 point, køreren med næst korteste tid 2 point osv. Kørere, der ikke gennemfører en etape, dvs. ikke passerer målet, tildeles for denne et pointtal svarende til antallet af deltagende i klassen + 5. 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 etapen 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.

### **O.3        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.