





D.1.1	<p>Kontrakt: Kørerens aftale om at være til rådighed for et hold Bruttotrup: Kørere som er tilknyttet et hold i Ligaen. Bøde: En straf idømt af en DMU myndighed som opkræves af DMU jf. D.8.3 og er omfattet af ankesystemet. Frigivelse: En registrering i FA-om at en klub har overdraget turneringsretten til en kører i Ligaen til et anden hold. Gæstekører: En kører, der ikke står i en bruttotrup. Gebyr: Afgift. Et administrativ beløb opkrævet af DMU for en ydelse. Hold sætningsværdi: Værdien, som en kører indgår med, i en match. Indsigelse: En påpegning af en formodet fejl i et matchresultat. Er ikke omfattet af ankesystemet. Kluboplysninger: Fremgår af blanket S2.15. Kører: En kører med DTC nr. i henhold til 17.4. Kørerværdi: Gennemsnit for den enkelte kører på baggrund af foregående års resultater. Holdværdi: Totalen af alle kørerværdier (gennemsnit) for det enkelte hold. Kørerklub/Selskab: Klubben/Selskabet der disponerer over en kører. En kører kan stå i én bruttotrup i DIT og i én bruttotrup i Ligaen i samme eller to forskellige klubber. Turneringsgebyr Et gebyr pålagt af Liga-foreningen jf. D.6.3 Ligalicens: Licens som DMU udsteder til klubberne der opfylder betingelserne herfor og deltager i SpeedwayLigaen. Danmarksturneringen (DT): Andre turneringer</p>	<p>Definitioner Kontrakt: Kørerens aftale om at være til rådighed for et hold Bruttotrup: Kørere som er tilknyttet et hold i Ligaen. Bøde: En straf idømt af en DMU myndighed som opkræves af DMU jf. D.8.3 og er omfattet af ankesystemet. Frigivelse: En registrering i <u>sekretariatet</u> om at en klub har overdraget turneringsretten til en kører i Ligaen til et anden hold. Gæstekører: En kører, der ikke står i en bruttotrup. Gebyr: Afgift. Et administrativ beløb opkrævet af DMU for en ydelse. Hold sætningsværdi: Værdien, som en kører indgår med, i en match. Indsigelse: En påpegning af en formodet fejl i et matchresultat. Er ikke omfattet af ankesystemet. Kluboplysninger: Fremgår af blanket S2.15. Kører: En kører med DTC nr. i henhold til 17.4. Kørerværdi: Gennemsnit for den enkelte kører på baggrund af foregående års resultater. Holdværdi: Totalen af alle kørerværdier (gennemsnit) for det enkelte hold. Kørerklub/Selskab: Klubben/Selskabet der disponerer over en kører. En kører kan stå i én bruttotrup i DIT og i én bruttotrup i Ligaen i samme eller to forskellige klubber. Turneringsgebyr Et gebyr pålagt af Liga-foreningen jf. D.6.3 Ligalicens: Licens som DMU udsteder til klubberne der opfylder betingelserne herfor og deltager i SpeedwayLigaen. Danmarksturneringen (DT): Andre turneringer</p>	
-------	--	--	--

D.1.2	<p>Administration Turneringen administreres af den af SK Speedway nedsatte arbejdsgruppe kaldet "Turneringsadministrationen" efterfølgende benævnt "TA".</p>	<p>Administration Turneringen administreres af den af SK Speedway nedsatte arbejdsgruppe kaldet "Turneringsadministrationen" efterfølgende benævnt sekretariatet</p>	<p>Jeg har udeladt den sidste del, da det er ligegyldigt hvad den bliver kaldt.</p>
D.8.1	<p>Generelt Ved overtrædelse eller misbrug af turneringsreglementet og/eller øvrige reglementer kan TA/SK fratage matchpoint samt idømme bøder og andre straffe i henhold til Alment Reglement. Som misbrug defineres ethvert forsøg på usportsligt at påvirke det retvisende resultat af en match, en holdstilling og/eller en kørers turneringsgennemsnit. Misbruget kan fremgå af dommerrapporten eller tilgå TA/SK på anden vis. TA/SK kan opkræve gebyrer til dækning af de med turneringen forbundne omkostninger. Bøder og gebyrer faktureres til klubben fra DMU's kontor. Overholdes påført eller aftalt betalingsfrist ikke, kan klubben yderligere pålægges rykkergebyr og/eller renter.</p> <p>Undtaget fra fakturering er de bøder, som dommeren skal opkræve på stedet. Dommeren skal kvittere den dømte for modtagelsen af bøden og notere bøden og årsagen i dommerrapporten. Beløbet indsættes på DMU's bankkonto på den først følgende bankdag med meddelelse til modtager. (Eks. Bøde fra match nr. xx). Beløbet må ikke sendes i brev.</p>	<p>Generelt Ved overtrædelse eller misbrug af turneringsreglementet og/eller øvrige reglementer kan <u>sekretariatet</u> /SK fratage matchpoint samt idømme bøder og andre straffe i henhold til Alment Reglement. Som misbrug defineres ethvert forsøg på usportsligt at påvirke det retvisende resultat af en match, en holdstilling og/eller en kørers turneringsgennemsnit. Misbruget kan fremgå af dommerrapporten eller tilgå TA/SK på anden vis. <u>sekretariatet</u> /SK kan opkræve gebyrer til dækning af de med turneringen forbundne omkostninger. Bøder og gebyrer faktureres til klubben fra DMU's kontor. Overholdes påført eller aftalt betalingsfrist ikke, kan klubben yderligere pålægges rykkergebyr og/eller renter.</p> <p>Undtaget fra fakturering er de bøder, som dommeren skal opkræve på stedet. Dommeren skal kvittere den dømte for modtagelsen af bøden og notere bøden og årsagen i dommerrapporten. Beløbet indsættes på DMU's bankkonto på den først følgende bankdag med meddelelse til modtager. (Eks. Bøde fra match nr. xx). Beløbet må ikke sendes i brev.</p>	

<p>C.9.7</p>	<p>Udstødningsrøret</p> <p>a) Der skal anvendes FIM homologerede lyddæmpere. Der skal anvendes FIM godkendte varmeskjold. Lister over FIM homologerede og godkendte dele findes på DMU's hjemmeside.</p> <p>b) For 250cc og 500cc gælder det, at lyddæmpere skal være stemplet med årstal, og de har en levetid på 4 år, gældende fra den dato, der er stemplet i lyddæmperen. Undtaget herfra er dog 500R samt Old Boys, der må køre med lyddæmpere fra 2017 og opefter. Samtlige lydkrav skal overholdes.</p> <p>c) Udstødningsrørets bageste ende skal over en længde af mindst 30 mm være horisontal og parallel med køretøjets centerlinje $\pm 10^\circ$.</p> <p>d) Udstødningsgassen skal ledes bagud på en sådan måde, at den ikke rejser støv, tilsviner bagdæk eller generer andre kørere.</p> <p>e) Mellem lyddæmper og bagdækket må der max. være 60 mm. Lyddæmperen ikke nå længere ud end til bagdækkets ydre omkreds og skal nå forbi bagakslens centrum. f) Udstødningsrøret skal være forsvarligt fastgjort til topstykke og stel med mindst 3 clips (heraf regnes bespændingen på topstykket for en clips). Lyddæmperen skal være fastgjort til stellet med mindst en bespænding. Yderligere skal lyddæmperen af sikkerhedsgrunde, på den første tredjedel, være fastgjort til stellet med en stålwire med min. tykkelse på $\varnothing 3$ mm. g) Udstødningsrørets udvendige diameter må ikke overstige 50 mm for 500cc og 500R, og 40mm for 250cc. Udstødningsrøret skal holde en konstant diameter til lyddæmperen. Dog må udstødningsrørets overgang til lyddæmperen udformes således at passer til indgangen af lyddæmperen dog til maksimalt diameter 50mm. Udstødningsrøret må inkludere et "sound suppression system" (maksimal diameter 50 mm udvendige diameter må ikke overstige 50 mm for 500cc og 500R, og 40mm for</p>	<p>Udstødningsrøret</p> <p>a) Der skal anvendes FIM homologerede lyddæmpere. Der skal anvendes FIM godkendte varmeskjold. Lister over FIM homologerede og godkendte dele findes på DMU's hjemmeside.</p> <p>b) For 250cc og 500cc gælder det, at lyddæmpere skal være stemplet med årstal, og de har en levetid på 4 år, gældende fra den årstal, der er stemplet i lyddæmperen. Undtaget herfra er dog 500R samt Old Boys, der må køre med lyddæmpere fra 2017 og opefter. Samtlige lydkrav skal overholdes.</p> <p>c) Udstødningsrørets bageste ende skal over en længde af mindst 30 mm være horisontal og parallel med køretøjets centerlinje $\pm 10^\circ$.</p> <p>d) Udstødningsgassen skal ledes bagud på en sådan måde, at den ikke rejser støv, tilsviner bagdæk eller generer andre kørere.</p> <p>e) Mellem lyddæmper og bagdækket må der max. være 60 mm. Lyddæmperen ikke nå længere ud end til bagdækkets ydre omkreds og skal nå forbi bagakslens centrum. f) Udstødningsrøret skal være forsvarligt fastgjort til topstykke og stel med mindst 3 clips (heraf regnes bespændingen på topstykket for en clips). Lyddæmperen skal være fastgjort til stellet med mindst en bespænding. Yderligere skal lyddæmperen af sikkerhedsgrunde, på den første tredjedel, være fastgjort til stellet med en stålwire med min. tykkelse på $\varnothing 3$ mm. g) Udstødningsrørets udvendige diameter må ikke overstige 50 mm for 500cc og 500R, og 40mm for 250cc. Udstødningsrøret skal holde en konstant diameter til lyddæmperen. Dog må udstødningsrørets overgang til lyddæmperen udformes således at passer til indgangen af lyddæmperen dog til maksimalt diameter 50mm. Udstødningsrøret må inkludere et "sound suppression system" (maksimal diameter 50 mm udvendige diameter</p>	
--------------	--	--	--

	250cc / maksimal længde 250 mm), Forsvarligt monteret oven på, og parallelt med udstødningsrøret. Se Bestemmelse F	må ikke overstige 50 mm for 500cc og 500R, og 40mm for 250cc / maksimal længde 250 mm), Forsvarligt monteret oven på, og parallelt med udstødningsrøret. Se Bestemmelse F	
4.2.3	<p>Hjelmkvalitet</p> <p>Alle hjelme skal være godkendt og mærkede efter en af de nedenstående normer.</p> <p>De FIM anerkendte godkendelsesmærker, anført i FIM's Technical Rules 01.70, er:</p> <p>Europa: ECE 22-05 og ECE 22-06 (kun type P).</p> <p>Godkendelsesnummer nedenunder skal begynde med 05 eller 06.</p> <p>USA: SNELL M2015, M2020R, M2020D.</p> <p>Japan: JIS T 8133:2015</p> <p>DMU kan for specifikke hjelmtyper, der måtte være godkendt efter en af ovenstående standarder, fastsætte, at disse ikke må benyttes inden for en eller flere løbsgrene.</p> <p>Såfremt Teknisk kontrol finder, at en hjelm ikke opfylder betingelserne eller er defekt, skal kontrollanten fjerne godkendelsesmærket fra hjelmen og nægte godkendelse</p>	<p>Hjelmkvalitet</p> <p>Alle hjelme skal være godkendt og mærkede efter en af de nedenstående normer.</p> <p>De FIM anerkendte godkendelsesmærker, anført i FIM's Technical Rules 01.70, er:</p> <p>Europa: ECE 22-05 og ECE 22-06 (kun type P).</p> <p>Godkendelsesnummer nedenunder skal begynde med 05 eller 06.</p> <p>USA: SNELL M2015, M2020R, M2020D. M2025R og M2025D</p> <p>Japan: JIS T 8133:2015</p> <p>Se afsnit F</p> <p>DMU kan for specifikke hjelmtyper, der måtte være godkendt efter en af ovenstående standarder, fastsætte, at disse ikke må benyttes inden for en eller flere løbsgrene.</p> <p>Såfremt Teknisk kontrol finder, at en hjelm ikke opfylder betingelserne eller er defekt, skal kontrollanten fjerne godkendelsesmærket fra hjelmen og nægte godkendelse</p>	Husk FIM 1.70 sættes ind i afsnit F
F.1 Diagrammer	Fra 1. januar 2024 anbefales at bruge FIM homologerede hjelme, da de vil blive et krav fra 1. januar 2026. Efter denne dato vil andre hjelme blive forbudt i FIM-regi.	Fra 1. januar 2024 anbefales at bruge FIM homologerede hjelme, da de vil blive et krav fra 1. januar 2026. Efter denne dato vil andre hjelme blive forbudt i FIM-regi.	Ny hjelmstandard – se FIM 1.70

	<p>FHHPhe-01 (FIM)</p>			<p>FHHPhe-01 (FIM)</p>			
	<p>FRHPhe-02 (FIM)</p>			<p>FRHPhe-02 (FIM)</p>			

C.1	Turneringsform DM 250cc Speedway Ikke gældende for 2023 , da der deltages i den Svenske turnering.	Turneringsform DM 250cc Speedway Ikke gældende for <u>2024</u> , da der deltages i den Svenske turnering.	
C.3.2.1	<p>Semifinalen Der køres 2 semifinaler. I hver af semifinalerne køres der om 7 ordinære samt reserveplads til DM-Finalen. Hver kører kan få godkendt 4 dæksider på 2 hjul. Køreskema S4.21, uden finale, anvendes i semifinalen. Deltagerne udtages fra foregående års rangliste.</p> <p>Der køres 2 semifinaler. Hvis der ikke er nok anmeldte kørere til 2 semifinaler, køres der 1 semifinale, hvor der køres om de ledige finalepladser. SK fordeler kørerne ud fra foregående års rangliste. I hver semifinale køres der om halvdelen af de resterende pladser i finalen, plus reserve. Hvis wildcard til finalen kommer i spil, udgår den lavest rangerede kvalificerede reserve fra semifinalen. Hver kører kan få godkendt 4 dæksider på 2 hjul. Køreskema S4.21, uden finale, anvendes i semifinalen.</p>	<p>Der køres 2 semifinaler. Hvis der ikke er nok anmeldte kørere til 2 semifinaler, køres der 1 semifinale, hvor der køres om de ledige finalepladser. SK fordeler kørerne ud fra foregående års rangliste. I hver semifinale køres der om halvdelen af de resterende pladser i finalen, plus reserve. Hvis wildcard til finalen kommer i spil, udgår den lavest rangerede kvalificerede reserve fra semifinalen. Hver kører kan få godkendt 4 dæksider på 2 hjul. Køreskema S4.21, uden finale, anvendes i semifinalen.</p>	
C.3.2.2	<p>Finalen afvikles over 1 løbsdag. Der er 16 deltagere + 2 reserver i finalen. Seedet direkte til finalen er SGP-kørerne. Et wildcard kan gives til en kører der vælges af SK og Landstræneren. Hvis wildcard kommer i spil, udgår den lavest rangerende kvalificerede reserve fra semifinalen. Til finalen anvendes køreskema S4.22 med et finaleheat. Der foretages lodtrækning om startpladserne til finaldagen. Mellem de 4 højst scorende fra finaldagen køres finaleheat 21. Point indkørt heri tillægges den samlede score total og afgør mesterskabet. Ved pointlighed efter finaleheatet er placeringen i dette afgørende.</p>	<p>Finalen afvikles over 1 løbsdag. Der er 16 deltagere + 2 reserver i finalen. Seedet direkte til finalen er SGP-kørerne. Et wildcard kan gives til en kører der vælges af SK og Landstræneren. Hvis wildcard kommer i spil, udgår den lavest rangerende kvalificerede reserve fra semifinalen. Til finalen anvendes køreskema S4.22 med et finaleheat. Der foretages lodtrækning om startpladserne til finaldagen. Mellem de 4 højst scorende fra finaldagen køres finaleheat 21. Point indkørt heri tillægges den samlede score total og afgør mesterskabet. Ved pointlighed efter finaleheatet er placeringen i dette afgørende.</p>	

	<p>I finalen er der ingen begrænsning i antal af dæksider.</p> <p>2025: DM-finalen vil fra 2024 fungere som EM/VM-kvalifikation til det efterfølgende år.</p>	<p>I finalen er der ingen begrænsning i antal af dæksider.</p> <p>2025: DM-finalen vil fra 2024 fungere som EM/VM-kvalifikation til det efterfølgende år.</p>	
B.3.12	<p>Tilladte ændringer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kuglelejer og rullelejer af valgfrit fabrikat og klasse må anvendes. Keramiske lejer må ikke anvendes. • Pakningssæt, der ikke i materiale, form og tykkelse afviger væsentligt fra originale pakninger må anvendes. • For at sikre en perfekt udkobling på alle er følgende bearbejdning af koblingen tilladt: Se punkt Bestemmelse F. For alle YAMAHA YZ85 fra 2002 og frem tillades følgende reservedele til kobling: Koblingsskål GYT - 5PA56-10-01. Koblingsnav GYT-5PA56-40-00. Trykplade GYT-5PA56-20-00. • Tillæg for Yamaha YZ 80 type 5x2: Stempel nr. 22 W - 11 631 - 01 - 94 samt membranventil nr. 58 T - 13 610 - 01, er godkendt. • Følgende tændingsdele må benyttes i TM 80 cc motor: PVL-Kukosan, og Delta Progetti. PVL med rotor nr. 15 160 & 15 161 for TM85 2006. • På Suzuki motor tillades det at udskifte dækslet ved vandpumpen for at sikre en bedre køling. • På gearskiftet på Suzuki motor, tillades det at skære det eksisterende gevind dybere og erstatte den originale skrue med en uoriginale skrue som er længere, dog have samme diameter som den originale. Se Bestemmelse F. • På gearskiftet på Honda motor, tillades det at påsveje en spændeskive, for at undgå brud på motorhuset. Se Bestemmelse F. 	<p>Tilladte ændringer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kuglelejer og rullelejer af valgfrit fabrikat og klasse må anvendes. Keramiske lejer må ikke anvendes. • Pakningssæt, der ikke i materiale, form og tykkelse afviger væsentligt fra originale pakninger må anvendes. • For at sikre en perfekt udkobling på alle er følgende bearbejdning af koblingen tilladt: Se punkt Bestemmelse F. For alle YAMAHA YZ85 fra 2002 og frem tillades følgende reservedele til kobling: Koblingsskål GYT - 5PA56-10-01. Koblingsnav GYT-5PA56-40-00. Trykplade GYT-5PA56-20-00. • Tillæg for Yamaha YZ 80 type 5x2: Stempel nr. 22 W - 11 631 - 01 - 94 samt membranventil nr. 58 T - 13 610 - 01, er godkendt. • Følgende tændingsdele må benyttes i TM 80 cc motor: PVL-Kukosan, og Delta Progetti. PVL med rotor nr. 15 160 & 15 161 for TM85 2006. • På Suzuki motor tillades det at udskifte dækslet ved vandpumpen for at sikre en bedre køling. • På gearskiftet på Suzuki motor, tillades det at skære det eksisterende gevind dybere og erstatte den originale skrue med en uoriginale skrue som er længere, dog have samme diameter som den originale. Se Bestemmelse F. • På gearskiftet på Honda motor, tillades det at påsveje en spændeskive, for at undgå brud på motorhuset. Se Bestemmelse F. <p>På Honda Motor tillades uoriginale reservedele iht. listen på https://dmusport.dk/speedway/speedway-reglement/</p>	<p>Tilladelse til visse uoriginale reservedele på Honda 85cc motor.</p>

E3.1	<p>c. APD kan bestå af luftfyldte elementer (Airfence) eller elementer fyldt med stødabsorberende materiale. Alle materialer skal være brandhæmmende. Samling mellem elementerne skal dækkes af en flap, der overlapper i kørselsretningen til næste element og er fastgjort til dette. Samlinger i kickboard skal overlappe på samme måde. Ved modulopbygget APD skal der være reservemoduler klar til hurtig udskiftning i tilfælde af beskadigelse. Liste over FIM godkendte og leverandøradresser findes i FIM Standards for Track Racing Circuits på adressen www.fim-moto.com. Levetiden på APD sektioner er 5+2 år, dermed ment at hvis APD sektionen er mere end 5 år gammel, gældende fra installationsdatoen, dog højst 7 år, vil det kræve inspektion fra FIM, inden godkendelse op til de 7 år, for at der kan afholdes et FIM løb på banen. Klubben skal kunne dokumentere hvornår hvert enkelt fag er købt og installeret, enten ved original faktura, kopi af denne, eller dokumentation fra leverandøren, samt hver sektion skal tydeligt mærkes, enten med dato, eller et nummer hvorfra man kan henvise til en logbog, hvor købs- og installationsdatoen er beskrevet.</p>	<p>c. APD kan bestå af luftfyldte elementer (Airfence) eller elementer fyldt med stødabsorberende materiale. Alle materialer skal være brandhæmmende. Samling mellem elementerne skal dækkes af en flap, der overlapper i kørselsretningen til næste element og er fastgjort til dette. Samlinger i kickboard skal overlappe på samme måde. Ved modulopbygget APD skal der være reservemoduler klar til hurtig udskiftning i tilfælde af beskadigelse. Liste over FIM godkendte og leverandøradresser findes i FIM Standards for Track Racing Circuits på adressen https://www.frhp.org/. Levetiden på APD sektioner er 5+2 år, dermed ment at hvis APD sektionen er mere end 5 år gammel, gældende fra installationsdatoen, dog højst 7 år, vil det kræve inspektion fra FIM, inden godkendelse op til de 7 år, for at der kan afholdes et FIM løb på banen. Klubben skal kunne dokumentere hvornår hvert enkelt fag er købt og installeret, enten ved original faktura, kopi af denne, eller dokumentation fra leverandøren, samt hver sektion skal tydeligt mærkes, enten med dato, eller et nummer hvorfra man kan henvise til en logbog, hvor købs- og installationsdatoen er beskrevet.</p> <p>Fra 1. januar 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bane med gennemsnitshastigheder over 80 km/t må kun bruge A+-barrierer • bane med gennemsnitshastigheder mellem 70-80 km/t kan bruge enten A+ eller A-barrierer • Spor med gennemsnitshastigheder under 70 km/t kan bruge enten A+, A eller B barrierer. • Gennemsnitshastigheder beregnes ud fra banens længde og den officielle bane rekord. Bevis for disse tal skal forelægges FIM, før der udføres baneinspektion. For eksisterende FIM-licenserede baner vil dette krav gælde, når deres APD'er afsluttes 	
------	--	---	--

3.1.1 Licens til flere klasser	Det er tilladt at erhverve licens og deltage i træning og løb i følgende maskinklasser: 85cc og 250cc 85cc og 500R 250cc og 500R 250cc og 500cc Det er tilladt at erhverve licens til og deltage i træning og løb i flere maskinklasser, så længe alderskrav overholdes. Det er dog altid den laveste maskinklasse der skal prioriteres.	Det er tilladt at erhverve licens til og deltage i træning og løb i flere maskinklasser, så længe alderskrav overholdes. Det er dog altid den laveste maskinklasse der skal prioriteres.	Forsimpling af reglerne
---	--	--	-------------------------