

# MOTOCROSS

## REGLEMENT 2026



Foto: Mx777 PHOTOGRAPHY



**Danmarks  
Motor  
Union**



## Indholdsfortegnelse

1	Om dette reglement .....	8
2	Discipliner .....	9
2.1	Motocross.....	9
2.2	Pitbike .....	9
2.3	Quad .....	9
2.4	Sidevognscross .....	9
2.5	Classic .....	9
2.6	Supercross .....	9
2.7	Speedcross.....	9
2.8	Hastighedstrial.....	9
3	DMU Kørerlicenser .....	10
3.1	Baneprøve.....	10
3.2	Klasseinddeling .....	10
3.3	Oprykning og nedrykning .....	10
3.3.1	Oprykning til klassestrin A.....	10
3.3.2	Oprykning til klassestrin B.....	11
3.3.3	Nedrykning fra klassestrin A til B .....	11
3.3.4	Nedrykning fra klassestrin B til C.....	11
4	Påklædning og udstyr .....	12
4.1	Hjelme.....	12
4.1.1	Benyttelse .....	12
4.1.2	Hjelmkategorier .....	12
4.1.3	Hjelmkvalitet.....	12
4.1.4	Kontrol af hjelmkvalitet .....	12
4.1.5	Bemaling af hjelme .....	13
4.1.6	Anvendelse af ulovlige hjelme .....	13
4.2	Briller .....	13
4.3	Opsamler til tearoffs.....	13
4.4	Nakkekrave/halskrave .....	13
4.5	Brystbeskyttelse .....	13
4.6	Rygbeskytter .....	13
4.7	Knæ, albue, skulder-beskyttere.....	14
4.8	Benklæder.....	14

4.9	Støvler.....	14
4.10	Rygnumre .....	14
5	Motorcyklen .....	15
5.1	Definition og konstruktionsfrihed .....	15
5.2	Alment .....	15
5.3	Specialbestemmelser.....	16
5.4	Maskinklasser .....	16
5.5	Cylindervolumen.....	16
5.5.1	Kontrol af cylindervolumen .....	17
5.6	Lyddæmpning .....	17
5.7	Nummerplader .....	17
5.8	Kørernumre .....	18
5.9	Transponder .....	18
6	Banen.....	19
6.1	Godkendelse (Banesyn).....	19
6.2	Myndighedskrav .....	19
7	Miljø og lyd .....	20
7.1	Miljøbeskyttelse .....	20
7.1.1	Miljømåtte .....	20
7.1.2	Generelle miljøregler og sanktioner .....	20
7.2	Lydmåling.....	20
7.2.1	Sanktioner ved overskridelse af fastsatte lydgrænser .....	20
8	Træning.....	21
9	Mesterskaber.....	22
10	Løbstilladelse .....	23
11	Løbsafvikling .....	24
11.1	Opbygning.....	24
11.2	Heatafvikling.....	24
11.2.1	Tidskvalifikation .....	24
11.2.2	Kvalifikationsheat .....	24
11.2.3	Træning > tidskvalifikation, kombineret.....	24
11.2.4	Starttræning > Træning > tidskvalifikation, kombineret .....	25
11.3	Sammenlægning af klasser .....	25
11.4	Træning, tidskvalifikation eller kvalifikationsheat.....	25

11.5	Instruktion .....	25
11.6	Teknisk kontrol .....	25
11.7	Forevisning af DMU kørerlicens .....	26
11.8	Ventezonen.....	26
11.9	Sighting lap/prøveomgang .....	27
11.10	Startprocedure .....	27
11.10.1	Splitstart .....	28
11.11	Køreregler.....	28
11.12	Reparationsområde/signalområde .....	29
11.13	Signalering fra officials .....	29
11.14	Standings af heat.....	29
11.15	Resultatberegning .....	30
11.16	Løbsresultat .....	30
11.17	Præmiering.....	30
11.17.1	Præmiegenstande.....	31
11.17.2	Pengepræmier .....	31
11.18	Aflysning af løb .....	31
11.19	Førstehjælp, samaritter og læge .....	31
11.20	Pokalløb .....	31
11.21	Klubmesterskaber.....	31
12	Anmeldelse og afmelding til løb.....	32
12.1	Anmeldelse .....	32
12.1.1	Anmeldelsesfrist .....	32
12.1.2	Anmeldelsesgebyr .....	32
12.1.3	Anerkendelse og afvisning af anmeldelse .....	33
12.1.4	Løsning fra afgiven anmeldelse .....	33
12.1.5	Fingerede anmeldelser .....	33
12.1.6	Anmeldelser fra udenlandske køreere .....	33
12.1.7	Efteranmeldelse.....	33
12.2	Afmelding .....	33
12.2.1	Afmelding ved internationale løb.....	33
12.3	Udeblivelse .....	34
13	Officials .....	35
13.1	Dommeren.....	35

13.2	Stævnelederen .....	36
13.3	Tidtagerchefen.....	36
13.4	Chefen for teknisk kontrol.....	37
13.5	Miljøofficialen.....	37
13.6	Træningslederen.....	37
13.7	Banechefen.....	37
13.8	Chefen for flagofficials.....	37
13.9	Ryttergårdschefen .....	37
13.10	Starteren og startassistenten .....	37
13.11	Gyldighedsområde for officiallicenser G .....	38
13.12	Fotografer.....	38
A	BESTEMMELSE A Klasseinddeling.....	40
B	BESTEMMELSE B Baneprov .....	42
C	BESTEMMELSE C Hjelme.....	43
D	BESTEMMELSE D Maskiner.....	45
E	BESTEMMELSE E Nummerplader .....	50
F	BESTEMMELSE F Flagenes betydning og brug.....	51
G	BESTEMMELSE G Bestemmelser for maxicross .....	54
G.1	Afvikling af løb, maxicross .....	54
G.1.1	DM for Klubhold .....	54
G.1.2	DM A.....	56
G.1.3	DM B .....	57
G.1.4	DM Dame og Dame C Cup .....	57
G.1.5	DM Old Boys samt DMU C Cup OB C.....	58
G.1.6	Landsdelsmesterskaber .....	60
G.1.7	DMU C pokalløb.....	61
H	BESTEMMELSE H Bestemmelser for minicross.....	62
H.1	Definition af klasser.....	62
H.2	Alder .....	62
H.3	Motorcyklen.....	62
H.4	Overgang til større maskinklasse .....	62
H.5	Afvikling af løb, minicross .....	63
H.5.1	Klassesammensætning.....	63
H.5.2	Hjælp .....	63

H.5.3 DM Mini og Pige C Cup.....	63
I    BESTEMMELSE I Bestemmelser for microcross.....	64
I.1 Definition af klasser.....	64
I.2 Alder.....	64
I.3 Motorcyklen.....	64
I.4 Udstyr.....	65
I.5 Oprykningsregler.....	65
I.6 Afvikling af løb, microcross.....	65
I.6.1 Officials og hjælpere.....	65
I.6.2 Hjælp.....	66
I.6.4 Kids Cup.....	66
I.6.5 Særlige bestemmelser for Begynder/laveffektklassen.....	67
I.7 Overgang fra microcross til minicross.....	67
J    BESTEMMELSE J Bestemmelser for pitbike.....	68
J.1 Definition af klasser.....	68
J.2 Motorcyklen.....	68
J.3 Udstyr.....	68
J.4 Deltagere.....	68
J.5 Afvikling af løb, pitbike.....	69
J.5.1 Officials.....	69
J.5.2 Hjælp.....	69
J.5.3 Heatlængde.....	69
K    BESTEMMELSE K Bestemmelser for quad.....	70
K.1 Definition af klasser.....	70
K.2 Quadmaskinen.....	70
K.2.1 Teknisk kontrol.....	72
K.2.2 Nummerplader.....	72
K.3 Oprykningsregler.....	72
K.4 Afvikling af løb, quad.....	72
K.4.1 Mesterskabsklasser.....	72
K.4.2 Deltagere.....	72
K.4.3 Antal løb/afdelinger.....	73
K.4.4 Heatlængde.....	73
K.4.5 Heatafvikling.....	73

K.4.6 Samkøring/sammenlægning af klasser.....	73
K.4.7 Baneforhold .....	74
K.4.8 Hjælp .....	74
K.4.9 Tidskvalifikation.....	74
K.4.10 Rød nummerplade.....	74
K.4.11 Resultatberegning .....	74
K.4.12 Særlige bestemmelser for Quad Begynder 50cc .....	74
K.5 Pokalløb .....	75
L  BESTEMMELSE L Bestemmelser for sidevognscross.....	76
L.1 Definitioner og klasser .....	76
L.2 Motorcyklen.....	76
L.3 Afvikling af løb, sidevognscross .....	76
L.3.1 DM Sidevogn .....	76
L.3.2 Pokalløb .....	77
M  BESTEMMELSE M Bestemmelser for Classic cross .....	78
M.1  Definitioner og klasser.....	78
M.1.1  Affjedring indtil Pre 74.....	78
M.1.2  Godkendte Cykler/dele for pre 74 klasserne.....	78
M.2  Deltagelse og licens .....	78
M.3  Påklædning og udstyr .....	79
M.4  Teknisk kontrol .....	79
M.4.1  Strafpoint .....	79
M.5  Generelle regler.....	79
M.6  Banen.....	79
M.7  Anmeldelse.....	80
M.8  Tidskvalifikation.....	80
M.9  Afvikling af Classic løb.....	80
M.9.1  Sammenlægning af klasser .....	81
M.9.2  Præmiering .....	81
M.9.3  Nummerpladefarver .....	81
M.10  DCC Twin Shock, EVO Pre-96, EVO Pre-08, 50cc Pre 83 & SC teknisk reglement .....	82
M.10.1  Classic Twin Shock Pre 85 .....	82
M.10.2  Seneste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler .....	82
M.10.3  Godkendte speciel fremstillede ikke OEM cykler .....	82

M.10.4	Teknisk reglement for godkendte Pré -85 cykler .....	82
M.11	Classic EVO Pre 96 .....	83
M.11.1	Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler .....	83
M.11.2	Teknisk reglement for godkendte Pré -96 cykler .....	84
M.13	Classic Evo Pre 08 .....	85
M.13.1	Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler .....	85
M.13.2	Teknisk reglement for godkendte Evo Pré 08 cykler: .....	85
M.14	Parade-kørsel, Classic motocross .....	86
N	BESTEMMELSE N Bestemmelser for supercross og speedcross .....	87
N.1	Selve banelegemet .....	87
N.2	Startfeltet .....	87
N.3	Ventezone .....	87
N.4	Reparationsområde .....	87
N.5	Sikkerhedsbestemmelser .....	87
N.6	Opbygning .....	87
N.7	Start .....	87
N.8	Køreregler .....	87
N.9	Resultatberegning .....	87
N.10	Lydkontrol .....	87
O	BESTEMMELSE O Bestemmelser for hastighedstrial .....	88
O.1	Løbsstrækningen .....	88
O.2	Løbet .....	88
O.3	Officials .....	88

Sidst opdateret: 10/03-2026

## 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 Classic = Sportsudvalget for Classic

SU Event = Sportsudvalget for DM-A

DQ = Diskvalifikation

DNF = Did Not Finish

DNS = Did Not Start

## 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.

[Se også Bestemmelse G \(Maxi\)](#) – [Bestemmelse H \(Mini\)](#) – [Bestemmelse I \(Micro\)](#)

### 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 Classic

Classiccross er kørsel på motocrossmaskiner fra halvtredserne og frem. Der køres i Classic klasser, med cykler op til årg. 1974. Twinshock klasser med cykler op til 1985, og endelig i Evo klasser op til årg. 2002. I Classic der aktive udøvere i alderen fra 14 år og op til 86 år. Klasserne er f.eks. opdelt i alder 40+/-60år /60+/66+/72+

[Se også Bestemmelse M.](#)

### 2.6 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.](#)

### 2.7 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.](#)

### 2.8 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 i særlige tilfælde ansøges om både op- og nedrykning. Ansøgning foretages af licensindehaveren eller dennes værge 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, OB B30+ og OB B40+) 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 afsnit 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 Open-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 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.

Ved overgangen fra mini til maxi nulstilles de oprykningspoint, der er indsamlet i mini.

For mini, maxi, og oldboys 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 til og med d. 31/12 indeværende år. Vælger køreren at forblive i C til d. 31/12, skal han/hun indløse B-licens i efterfølgende sæson. Køreren skal i begge tilfælde 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 skal benyttes ved brug af pilothjelm. Tandbeskytteren skal være af formbar type. (samme typer som benyttes ved Amr.Football og Boksning)
- 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](#), samt alment reglement afsnit 3.6. Sikkerhedsudstyr og deltagelse med skader

#### 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.

Hår skal enten være sat op og skjult i hjelmen, eller i fx fletning, der er placeret/skjult under trøje/bluse

#### 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. Bspændingen kan være metalspænde, metalringe eller snap lås. For alle typer gælder, at der ikke må forekomme rust eller andet, som kan hindre effektiv funktion.
- Rem med hageskål må ikke anvendes.

#### 4.1.4 Kontrol af hjelmkvalitet

For at sikre at hjelme der anvendes, er i tilfredsstillende stand og opfylder ovennævnte krav, foretages der teknisk kontrol ved alle løb, herunder eftersyn af udvalgte tilstedeværende deltageres hjelme. Det er ikke tilladt at beklæde hjelme med materialer, således at teknisk kontrol ikke visuelt kan kontrollere en hjelm for skader.

#### 4.1.5 Bemaling af hjelme

Såfremt en hjelm ønskes malet, skal der anvendes materialer anbefalet eller godkendt af fabrikanten, idet nogle hjelmalsmaterialer 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 [stævner/løbsdage ifm. træning](#), tidskvalifikation og heat benyttes en opsamler monteret på brillen, der kan samle afrevne tearoffs under [kørsel på banesporet](#).

Det er ikke tilladt at benytte tearoffs under [almindelig daglig](#) 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/halskrave 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.

Det er ikke tilladt at benytte airbag, da denne ikke er kompatibel med den obligatoriske nakkekrave/halskrave.

### 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 Knæ, albue, skulder-beskyttere**

Anvendes der knæ, albue eller separat skulderbeskyttelse, skal disse 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 stødabsorberende materiale på udsatte steder, dvs. i det mindste ud for hofter og knæ. I beskyttelsen for knæene skal indgå en skal af hårdt materiale.

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

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 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. Sidevognsmotorcykler 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 kørereren 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.

### 5.3 Specialbestemmelser

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

### 5.4 Maskinklasser

Der benyttes følgende opdeling i maskinklasser:

Klasse		over (cc)	op til (cc)
65	(2-takt)	50	65 vandkølet 80 luftkølet 115 luftkølet
	(4-takt)		
85	(2-takt)	66	85
	(4-takt)	100	150
125	(2-takt)	100	125
	(4-takt)		
MX2	(2-takt)	100	250
	(4-takt)	175	250
MX1	(2-takt)	175	300*
	(4-takt)	290	450*
Sidevogn	(2-takt)	351	750
	(4-takt)		
Pitbike	iflg.	Bestemmelse J	
Quad	iflg.	Bestemmelse K	
Classic	iflg.	Bestemmelse M	

Klasser med betegnelsen "Open" defineres som værende åbne for både kørere med DMU-licens og udenlandske kørere med international licens.

Klasser med betegnelsen "Mix" er klasser, som er slået sammen af flere maskinklasser. Eks: C Mini Mix (C65, C85) eller C Maxi Mix (C125, CMX2, C MX1).

El-maxicross indplaceres i den klasse der modsvarer maskinens effekt målt i Hk, herunder om nødvendigt "låses" i softwaren. Det er deltagerens ansvar at maskinen er låst til det antal HK der er tilladt i den enkelte maskinklasse. En kører der deltager på en El-motorcykel, skal kunne fremvise udskrift af loggen/softwaredokumentation på at maskinen er i korrekt "effektmode", herunder udlevere kontrollertablet for kontrol. (Dommer, Stævneleder, Teknisk kontrol)

**125cc:** Låses til 40 Hk

**MX2:** Låses til 45 Hk

**MX1:** låses til 60 hk

### 5.5 Cylindervolumen

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

Motorens cylindervolumen beregnes efter følgende formel:

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

hvor

V = cylindervolumen i cc                      h = slaglængden (cm)

d = boringen (cm)                                      N = antallet af cylindre

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

### 5.5.1 Kontrol af cylindervolumen

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

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

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

Selve kontrollen foretages af den ansvarlige for teknisk kontrol eller af en dertil kvalificeret person, som udpeges af den ansvarlige for teknisk kontrol. Dommeren godkender kontrolsted og skal altid overvære kontrollen.

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

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

Overholder cylindervolumen ikke kravene til den pågældende klasse, sanktioneres køreren med diskvalifikation fra alle løbets heats [Dommeren skal indberette den aktuelle sag for DN iht. Alment Reglement afsnit 7 mhp. yderligere sanktionering iht. afsnit 7.2](#)

## 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 lyddæmpningsbestemmelser opfyldt. Meddelelse herom skal dog altid være anført i tillægsreglerne.

Udstødningssystemet skal være forsvarligt fastgjort. Systemet skal vende munden bagud. Udblæsningssystemet inkl. nødvendige lyddæmpningsanordninger 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
Begynder/laveffekt	Hvid	Sort
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
OB A 30+	Grøn	Hvid
OB B 30+	Hvid	Sort
OB C 30+	Hvid	Sort
OB A 40+	Gul	Sort
OB B 40+	Gul	Sort
VET 55+	Blå	Hvid
Dame	Blå	Hvid

Pige	Jf. hhv. 65cc og 85cc	
Pitbike Open	Hvid	Sort
Pitbike Standard	Sort	Hvid
Sidevogn Open	Gul	Sort
Quad , alle klasser	<a href="#">jf. Bestemmelse K</a>	
Classic	<a href="#">jf. Bestemmelse M</a>	

*\*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. For etcifrede kørenumre gælder, at dette ciffer skal centreres midt på nummerpladen. Sidenummerpladernes tal, [farve og baggrundsfarve](#) skal være ens, [på begge sider, samt følge klassen iht. skemaet, være](#) 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.

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

[Nummerplader der ikke opfylder de krav og specifikationer der beskrives i dette afsnit samt bestemmelse E, kan sanktioneres på dagen iht. afsnittet omhandlende Dommeren og dennes opgaver.](#)

Se også [Bestemmelse E, Nummerplader](#)

## 5.8 Kørenumre

Fast kørenummer bestilles via kørerens medlemslogin til DMU's løbskalender. Kørenummerlisterne opdateres hvert år d. 1. marts. For at beholde sit kørenummer til den kommende sæson, skal man være registreret i medlemssystemet med en gyldig kørelicens inden d. 1. marts, dvs. senest på den sidste dag i februar. Er man ikke det, frigives ens kørenummer d. 1. marts, og andre kørere med gyldig licens får mulighed for at booke kørenummeret.

[Medlemmer der skifter fra Juniorkørenummerlisten til Maxi C – A/B kørenummerlisten, skal afmelde deres nummer på Juniorlisten, og vælge nyt kørenummer på den Maxiliste hvor medlemmets licenskategori passer til. Samme regel gælder når et medlem flytter fra Maxi C listen til fx Maxi A/B. Medlemmer der uberettiget optager et kørenummer på Juniorlisten kan få afmeldt kørenummeret med kort varsel fra Sekretariatet.](#)

Kørernes nummerplader skal under løbet inkl. tidskvalen [og en evt. træning, herunder starttræning](#) være forsynet med det tildelte kørenummer.

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

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

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

Det skal fremgå tydeligt af banegodkendelsen, hvor mange kørere der må være på banen samtidig, både i forbindelse med løb (heat) og almindelig daglig træning. Ved almindelig daglig træning kan antallet dog være bestemt af banens miljøgodkendelse. Det 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](#).

## 7 Miljø og lyd

### 7.1 Miljøbeskyttelse

Af hensyn til motocrossbanernes omgivelser skal al unødigt 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 miljømåtter, 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 brændstoftopfyldning.

#### 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 1ste. gang efter heat tillægges der 1 minut til køretiden i heatresultatet.

Ved overskridelse 2. gang udelukkes man fra heatet.

Deltagere, hvis motorcykler ikke overholder grænseværdierne i en lydtryksmåling, kan få deres motorcykel kontrolleret inden næste heat.

Det er stævnelederen der meddeler køreren, at denne 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 fællestøring 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, at maskiner og påklædning, herunder sikkerhedsudstyr er i forsvarlig stand og i overensstemmelse med deltagerens licenskategori og klasse. 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, en midlertidig afløser skal være i besiddelse af gyldig TL-licens.

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 denne vil kræve et træningsgebyr.

Under klubmesterskaber og almindelig træning, skal der være én førstehjælpsuddannet person med førstehjælpsudstyr tilstede. 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.6.3.2 | B.6.8.5 | B.6.6](#).

SK Motocross, banesynsfolk og dommere kan aflægge klubberne kontrolbesøg for at kontrollere, at træning foregår i overensstemmelse med reglementet, banegodkendelsen, herunder miljøgodkendelse og driftsinstruktion, og kan om nødvendigt stoppe eller indstille træningen. Forholdene dokumenteres i en "smiley"-rapport, 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 Open [- 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](#)
- OB A 360+ Open [- se også Bestemmelse G.1.5](#)
- OB B 360+ [- se også Bestemmelse G.1.5](#)
- OB A 460+ Open [- se også Bestemmelse G.1.5](#)
- OB B 460+ [- se også Bestemmelse G.1.5](#)
- VET 55+ [- se også Bestemmelse G.1.5](#)
- Mini 85cc Open [- se også Bestemmelse H.5.3](#)
- Mini B 65cc [- se også Bestemmelse H.5.3](#)
- Pige Open [- se også Bestemmelse H.5.3](#)
- 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 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 [afvikles](#) på et andet tidspunkt.

Der tilstræbes at afvikle et nogenlunde ligeligt antal løb [fordelt](#) 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.

Se dog 11.2.2 Kvalifikationsheat for særlige regler herom.

#### 11.2.1 Tidskvalifikation

Ved løb, hvor op til og med 50 deltagere er mødereregistrerede 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 mødereregistrerede 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 resultatlister lægges sammen.

Det er ikke obligatorisk at køre tidskval. Hvis 2 eller flere kørere vælger ikke at køre tidskval, findes indkørslen til start ved lodtrækning blandt dem.

#### 11.2.2 Kvalifikationsheat

Kvalifikationsheat kan afvikles med max 50 startende solokørere, forudsat at banegodkendelsen tillader dette. Ved 51 eller flere mødereregistrerede på dagen, afvikles der tidskvalifikation efter reglerne i afsnit [11.2.1. Tidskvalifikation](#).

Ved anvendelse af kvalifikationsheat ifm. løbsafvikling, skal dette fremgå af løbets tillægsregler samt fremgå af stævneprogram, herunder tidsplan.

#### 11.2.3 Træning > tidskvalifikation, kombineret

Træning og tidskvalifikation kan kombineres, startende med træning direkte efterfulgt af tidskvalifikation, fx 10 minutters træning > 15 minutters tidskvalifikation.

Procedure for signaler, instruktioner således: tidtageruret sættes til det samlede antal minutter den kombinerede træning- og tidskvalifikations længde, når den planlagte træningstid er gået, gives der signal med grønt flag ved målstregen af Stævnelederen, eller af denne, udpeget official.

Regler for træningen ifm. kombinerede trænings- tidskvalifikation er lig kørereglerne i afsnit 11.11 Køreregler herunder straffe for overtrædelse af flagregler.

Ved 51 eller flere mødereregistrerede på dagen, afvikles der tidskvalifikation efter reglerne i afsnit 11.2.1. Tidskvalifikation, procedure for afvikling.

Ved anvendelse af kombineret træning- og tidskvalifikation ifm. løbsafvikling, skal dette fremgå af løbets tillægsregler samt fremgå af stævneprogram, herunder tidsplan.

#### **11.2.4 Starttræning > Træning > tidskvalifikation, kombineret**

Starttræning kan kombineres med træning, efterfulgt af tidskvalifikation. Rækkefølgen vil være således: Starttræning X minutter > træning X minutter > tidskvalifikation X minutter.

Stævneleder skal under deltagerinstruktion gennemgå procedure for gennemførelse, samt oplyse de planlagte tider for hver enkelt fase.

Alle deltagere til en forestående starttræning skal være på plads foran- og med passende afstand til startbommen før starttræning på signal fra stævneleder igangsættes, på dette signal startes ligeledes tiden for den planlagte starttræning. Starter ell. starterassistent bevæger sig fra enten højre eller venstre side foran kørerne, medbringende et grønt flag, når denne har passeret kørerne, er starttræningen for den enkelte kører igangsat. Det er stævneleders ansvar at give grønt flag, når den planlagte tid for starttræningen er overstået og fortsætter direkte over i træning. Stævneleder har ligeledes ansvar for at instruere i starttræningens rute, herunder instruere flagofficials i opgaver. Stævneleder beslutter hvor og hvornår der må hjælpes med deltagerens holeshot, samt evt. anviser område for dette på starttræningsruten. Procedure for træning > tidskvalifikation – Se afsnit 11.2.3

Regler for træningen ifm. kombinerede starttræning- og trænings- tidskvalifikation er lig kørereglerne i afsnit 11.11 Køreregler herunder straffe for overtrædelse af flagregler.

Ved 51 eller flere møderegrerede på dagen, afvikles der tidskvalifikation efter reglerne i afsnit 11.2.1. Tidskvalifikation.

Ved anvendelse af kombineret træning- og tidskvalifikation ifm. løbsafvikling, skal dette fremgå af løbets tillægsregler samt fremgå af stævneprogram, herunder tidsplan.

### **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 klasser 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, tidskvalifikation eller kvalifikationsheat**

Træningstider, tidskvalifikation og kvalifikationsheat 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. Kørerne 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. Det er løbsledelsens opgave at forvise sig, at alle kørere har en gyldig licens, der berettiger dem til deltagelse i den klasse, de er tilmeldt.

Mødetiden fremgår af oplysningerne om det enkelte løb i DMU's online løbskalender.

### **11.8 Ventezonen**

Ventezone skal være udstyret med et retvisende og fuldt funktionelt ur. Uret skal placeres synligt udenfor ventezonen.

Forud for et stævne, afstemmer Stævnelederen uret, uret stilles på rette klokkeslæt, og den viste tid vil herefter være det eneste gældende ved lukning for indkørsel.

Ventezonen lukker 10 minutter før starten på heatet.

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

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).

Reservekørerne/maskine(r) skal også befinde sig i ventezone. Når ventezonen indgang lukker, forlader de reservekørere/maskiner ventezonen, der ikke kan deltage i dette løb. Maskiner der ikke er i ventezonen efter indgangen er lukket, er ikke startberettiget.

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 ét 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.

Ventezonen skal som minimum være bemanded af 2 til opgaven egnede officials. Deres opgaver defineres af Stævneleder, og der refereres til Stævneleder samt Teknisk kontrolchef

### 11.9 Sighting lap/prøveomgang

Sighting lap/prøveomgang er frivillig, men hvis køreren vælger at køre ud på sighting lap/prøveomgangen, skal køreren fortsætte og må ikke forlade banen før sighting lap/prøveomgangen er fuldført.

Dvs. at det er ikke tilladt at "skyde genvej" mellem banespor. Det er tilladt at køre i repzonen, hvis der er behov herfor, og derefter fortsætte ad banesporet.

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-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 og DM Sidevogn benyttes Sighting Lap for Quad Maxi 500 A/B Open samt Sidevogn 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>

### 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 har ansvaret for at startproceduren iværksættes, stævnelederen skal herefter 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 denne i fulde 15 sek. et skilt med påskriften "15 sek.". Efter udløbet af de 15 sek. viser denne 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 bagerste afgrænsning og evt. her påbegynde en reparation. Når starten er gået, er det tilladt her at modtage hjælp fra mekaniker. Efter udbedring kan kørerens 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.

Splitstart udføres altid iht. [11.10 Startprocedure](#).

**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 [starttræning, træning](#), tidskvalifikation og heat. En bane kan være indrettet med et midlertidigt reparationsområde, fx på starten.

Hvis man forlader banen, er [starttræning, træning](#), tidskvalifikation **og heat** afsluttet og man må ikke køre på banen igen. Straffen for dette under løb er DQ, og under [starttræning, træning og](#) tidskvalifikation vil den pågældende kører komme sidst ind til start, såfremt der er plads. Har man afsluttet sin tidskvalifikation, 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, **samt** sin motorcykel på en måde, der virker mindst muligt generende [herunder med tanke på sikkerhed](#) for den videre afvikling af heatet.

Følgende overtrædelser medfører udelukkelse af heat og tidskvalifikation, [træning, starttræning](#):

- 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.

Reparations- og signalområdet skal som minimum være bemanded af 2 til opgaven egnede officials. Opgaverne defineres af Stævneleder

### **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. Se 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, antal som minimum iht. banegodkendelsen, tilstrækkeligt med førstehjælpsudstyr/tasker med indhold og bærer samt ambulance til stede såvel under træning som under selve løbet. Ambulancen bestilles hos et anerkendt retningselskab.

Under andre åbne løb skal der være uddannede samaritter, antal som minimum iht. banegodkendelsen, med forbindingskasser og bærer til stede.

Ved alle løb skal der til hver samaritthold stilles mindst én flagofficial med samaritflag og én med 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 stamklub-medlemmer og kategori 2-medlemmer – den enkelte klub fastsætter selv muligheder for deltagelse ift. Kat.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.

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.

#### 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. 275,-

Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 435,-.

Efteranmeldelse direkte til arrangørklub Kr. 535,- (kun ved cup/pokalløb).

Ved DM A-solo samt supportklasse er anmeldelsesgebyret kr. 400,- ved frist 1 og kr. 1.000,- ved frist 2.

Anmeldelsesgebyret til DM for klubhold er 335 kr. pr. deltager.

##### **Quad:**

Ved anmeldelsesfrist 1 betales Kr. 355,-.

Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 435,-.

Efteranmeldelse direkte til arrangørklub til kr. 535,- (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. 475,-.

Ved anmeldelsesfrist 2 betales Kr. 635,-.

Efteranmeldelse direkte til arrangørklub til kr. 835,- (kun ved cup/pokalløb).

### Classic

For Classic Cross gælder de samme anmeldelsesgebyrer som for MX solo..

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.07.30 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- ikke offentlige træningsløb 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 officiallicens.

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, at 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 forvise sig, at alle kørere har en gyldig licens der stemmer overens med licenskravet i den klasse, de er tilmeldt i.
- d) Skal iværksætte og gennemføre 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, herunder tilkendegive at en omstart skal finde sted.
- e) skal modtage og til dommeren viderebringe protester, der indgives under løbet.
- f) skal følge og viderebringe de instruktioner, dommeren giver.
- g) 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 officiallicens.

Tidtagerchefen:

- a) skal have deltaget i et af DMU's 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 resultattavle. Klokkeslæt påføres ifm. offentliggørelse af resultat, dvs. når resultat(erne) fysisk er placeret på lokationen for offentliggørelse af resultater. Resultatlister skal have følgende indhold:
  - o Efter tidskval: Kørrnummer, navn, licensnummer, klubnavn, motorcykelmærke, bedste tid.
  - o Efter heat: Kørrnummer, navn, licensnummer, klubnavn, motorcykelmærke, point.
  - o Samlet på dagen: Kørrnummer, navn, licensnummer, klubnavn, motorcykelmærke, heat point + point i alt.
  - o 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 [i én samlet filmappe, fx exelfil](#) 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 resultatberegning, 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 kørernes 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 kørerne 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 køreere, 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	Old Boys Veteran 30+ 40+ 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**	30 år* 40 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

## Oversigt over klasser og licenskrav:

Klasse	Licenskrav for at kunne deltage i denne klasse
Begynder/Laveffekt	Begynder/Laveffekt eller Micro C
Micro 50cc	Micro C eller Micro B
Micro 65cc C	Micro C
Micro 65cc B	Micro B
Mini 65cc C	Mini C
Mini 65cc B	Mini B
Mini 85cc C	Mini C
Mini 85cc B	Mini B
Pige	Mini C eller Mini B
C125	C 125+
C MX2	C 125+
C MX1	C 125+
C Maxi Mix	C 125+
Junior 125	B 125+
B MX2	B 125+
B MX1	B 125+
B Maxi Mix	B 125+
A MX2	A 125+ (dog kan man deltage i DM-A på en B125+ licens)
A MX1	A 125+ (dog kan man deltage i DM-A på en B125+ licens)
A Maxi Mix	A 125+
A/B Maxi Mix	A 125+ eller B 125+
A/B/C Maxi Mix	A 125+, B 125+ eller C 125+
Dame	A 125+, B 125+ eller C 125+
Old Boys C <u>30+</u>	C 125+
Old Boys B <u>30+</u>	B 125+
Old Boys A <u>30+</u>	A 125+
Old Boys B <u>40+</u>	B 125+
Old Boys A <u>40+</u>	A 125+
VET 55+	A 125+, B 125+ eller C 125+
Pitbike	Pitbikelicens
Sidevogn	A 125+, B 125+ eller C 125+
Quad Begynder 50cc	Micro C
Quad Micro 100cc	Micro C
Quad Mini 100cc Vario	Mini C
Quad Mini B/C 250cc Gear Mix	Mini C, Mini B, C 125+ eller B 125+
Quad Maxi C 450/500cc	Mini C eller C 125+
Quad Maxi A/B 500cc	A 125+ eller B 125+
Quad Old Boys 40+	A 125+, B125+ eller C125+
Classic	A 125+, B 125+, C 125+ eller Classiclicens

## 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?
- Må du benytte Tearoffs til alm. Daglig træning?
- Er det tilladt at benytte Tearoffs til løb, og er der evt. særlige forhold i den forbindelse?
- 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.

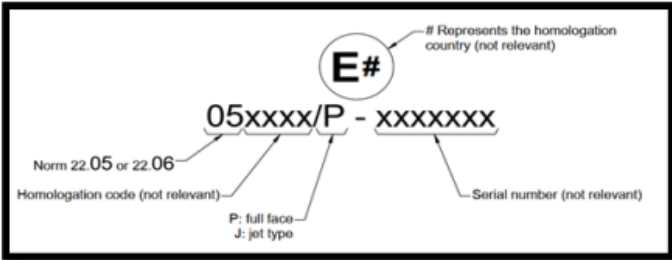
Licensansøgeren skal iført fuldt reglementeret udstyr vise sin kørefærdighed, og at han/hun behersker sin maskine i et for ham/hende passende tempo, ligesom han/hun skal respektere et evt. signal fra eksaminator.

## C BESTEMMELSE C Hjelme

Hjelme skal følge en af de anerkendte internationale standarder:

<b>FIM</b>	<b>FRHPhe-01 (till 31.12.2025) or FRHPhe-02</b>
<b>EUROPE</b>	<b>ECE 22-05 or ECE 22-06 (only "P" type)</b>
<b>JAPAN</b>	<b>JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")</b>
<b>USA</b>	<b>SNELL M 2015 or SNELL M 2020D or SNELL M 2020R or SNELL 2025R or SNELL 2025D</b>

Examples of labels are reported below:

EUROPE	
--------	---

JAPAN	
USA	

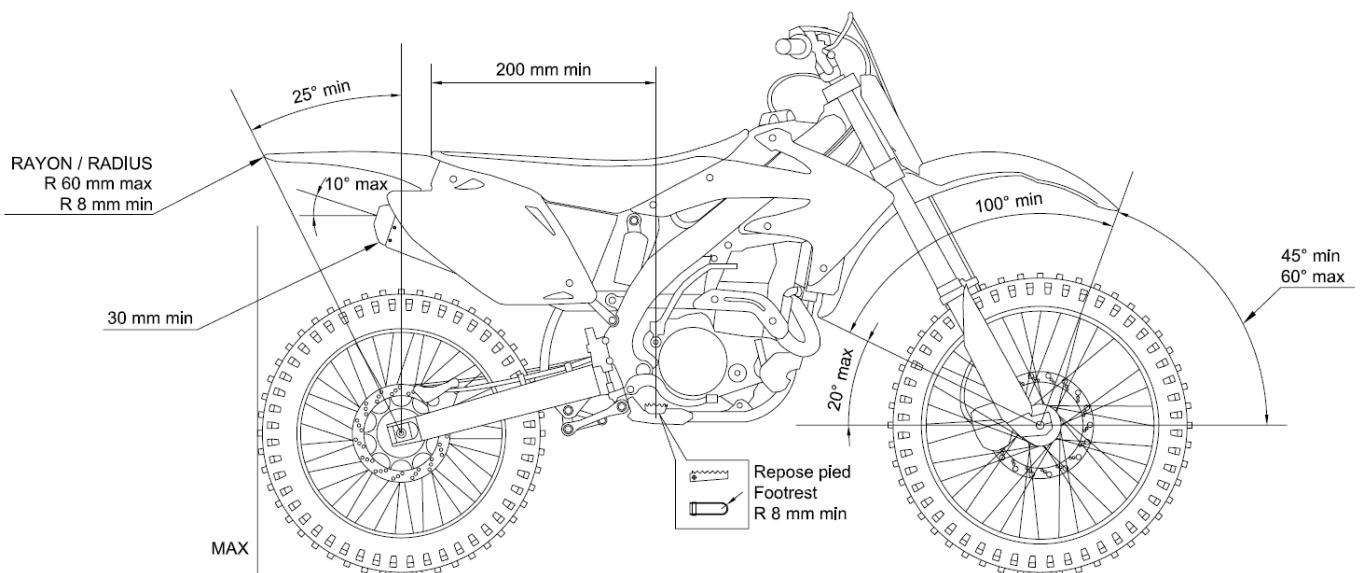
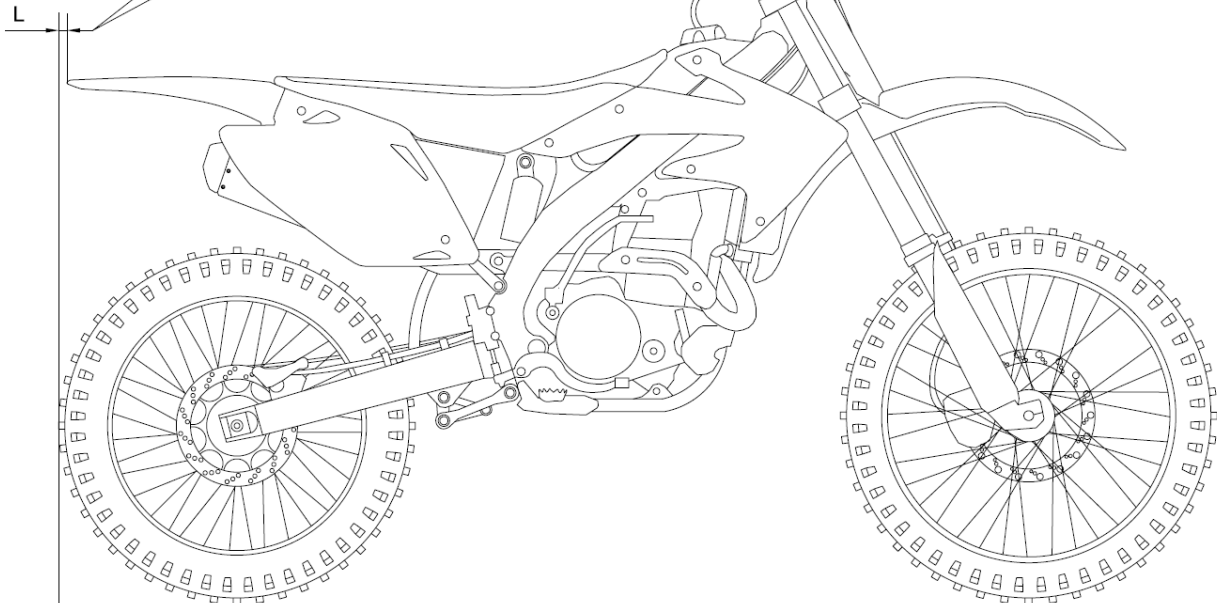
Fra 01/01/2024 har FIM sikkerhedsstandardiseret hjelme i henhold til FRHPhe-02 (med en gyldig FIM-standard/sikkerhedsgodkendt etiket) Brugen af disse hjelme vil være obligatoriske fra 01/01/2026 ifm internationale løb/stævner i FIM-regi. Alle andre standarder vil være forbudt. Fra 2027 indføres samme obligatoriske brug af FIM standardiserede hjelme ved internationale løb/stævner i FIM Euro-regi.  
 En liste over FIM-standardiserede hjelme er tilgængelig på [www.frhp.org](http://www.frhp.org)

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

## D BESTEMMELSE D Maskiner

### Solo-motocrossmaskine

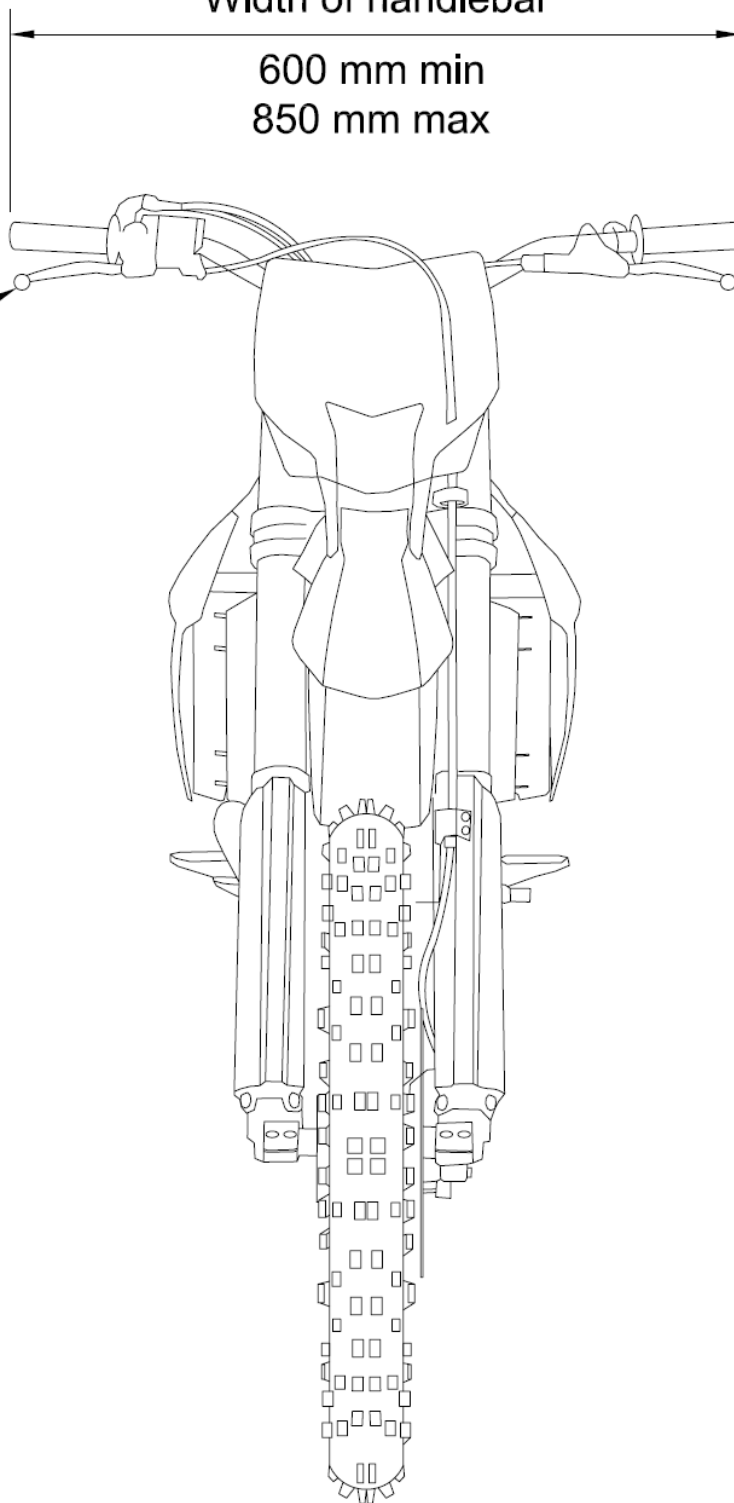
Define "L" from the vertical line drawn from the rear end of the rear tire to the rear end of the rear mudguard.  
Vertical line is drawn from the ground line at front fork and rear cushion at full extension



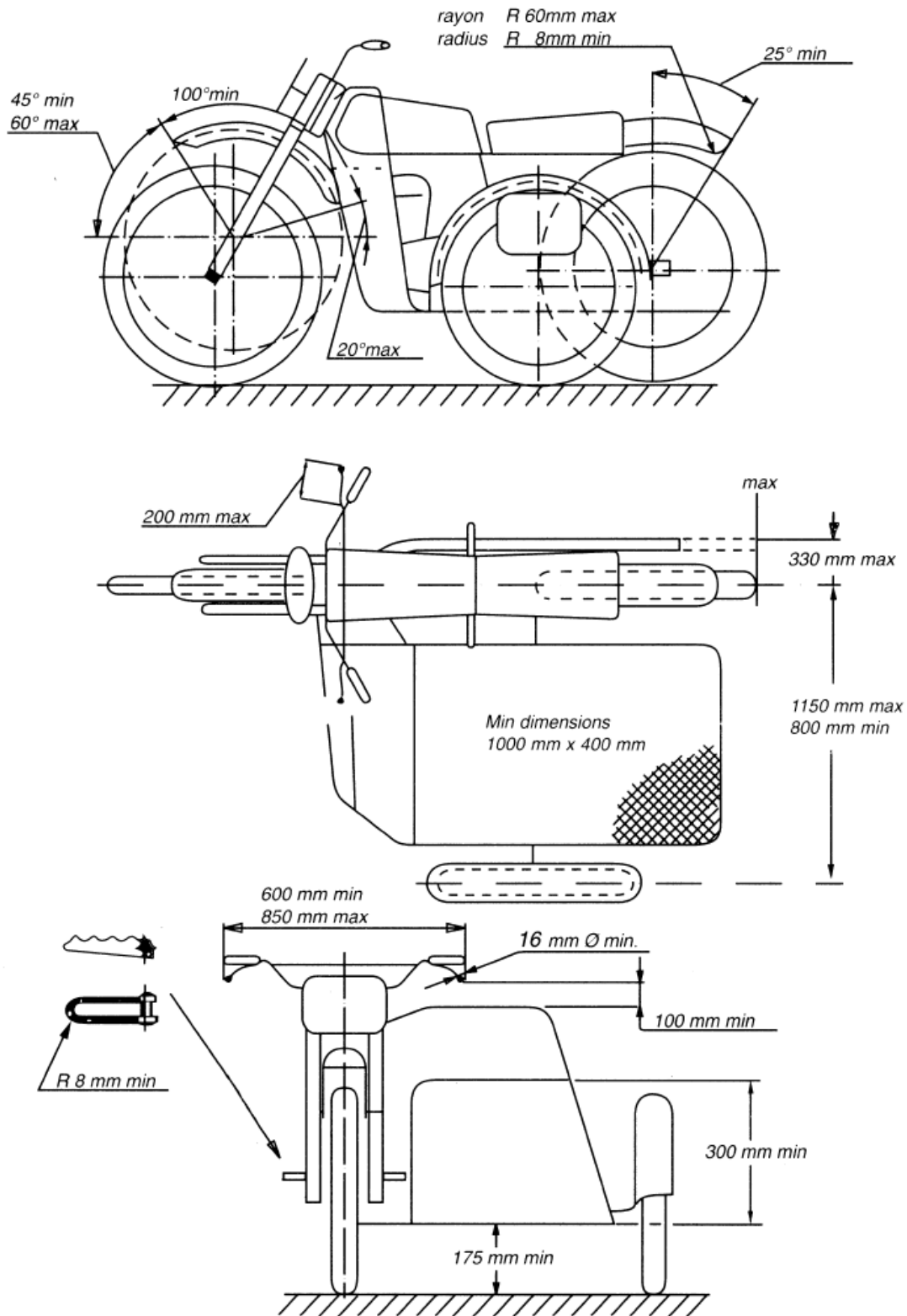
Largeur du guidon /  
Width of handlebar

600 mm min  
850 mm max

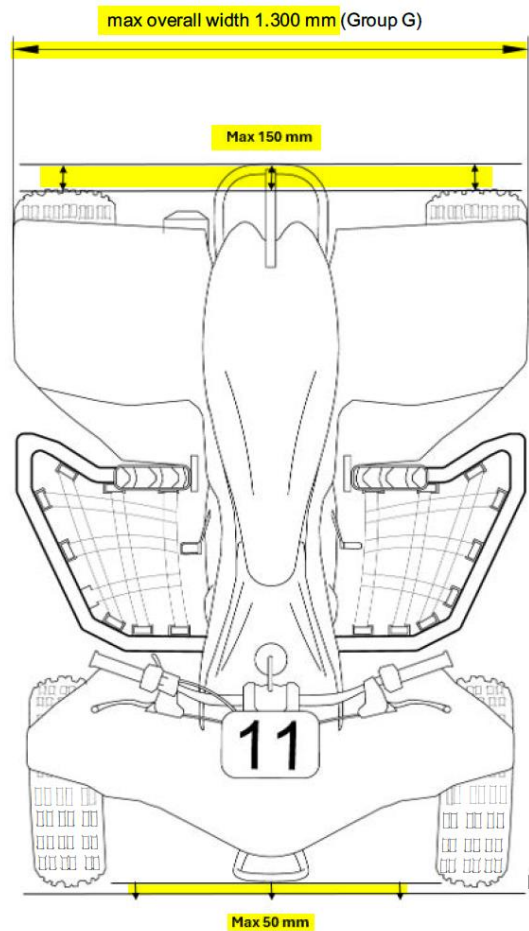
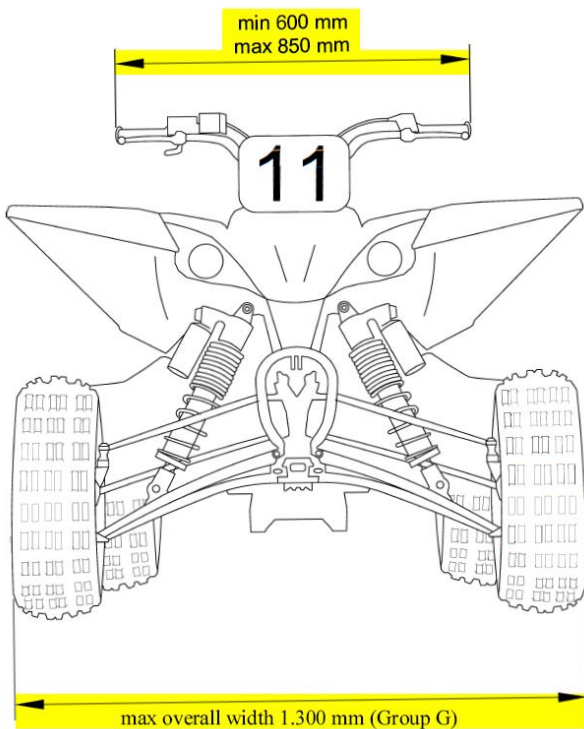
16 mm Ø min



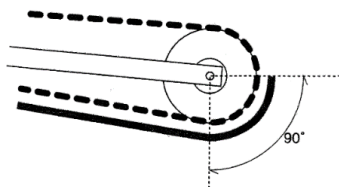
### Sidevogns-motocrossmaskine



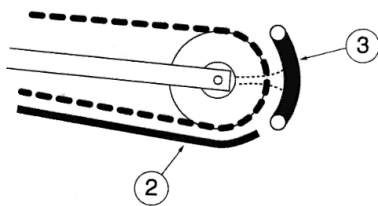
Quad



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



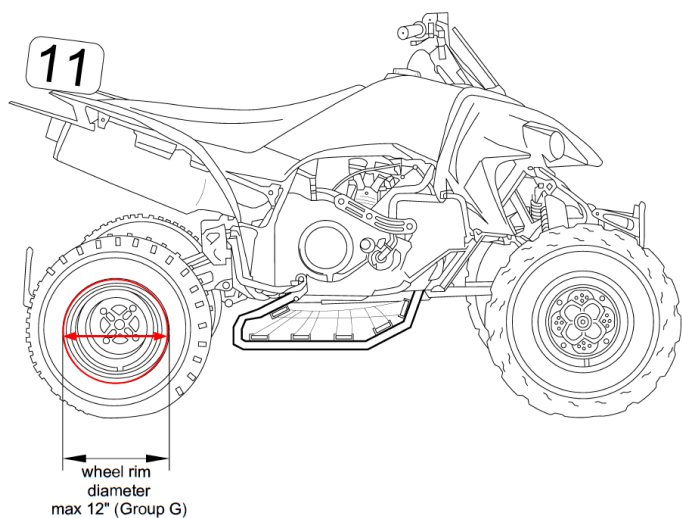
(2) Chain guard + (3) protective guard  
*Sabot inférieur + (3) barre de protection*



PROTECTIVE DEVICES (REAR): sprocket

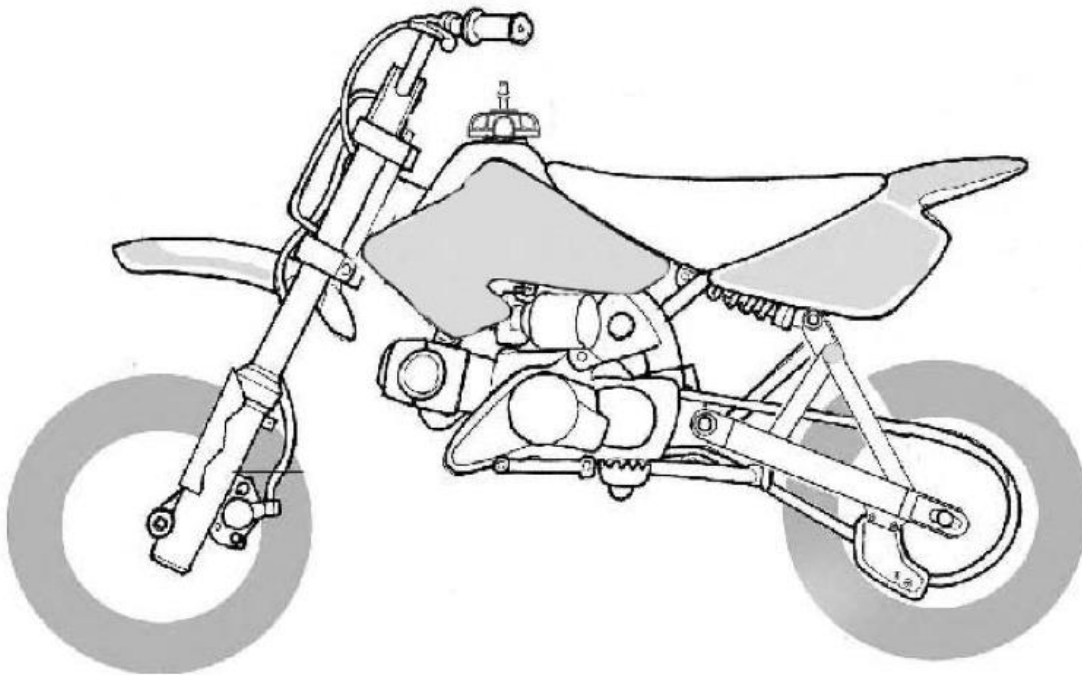
Mindestkrav til kæde- og tandkransbeskyttelse ved internationale løb.

(3) protective guard



## Pitbike

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



## **E            BESTEMMELSE E            Nummerplader**

Tallene skal være let læselige, må ikke overlappe hinanden og der må ikke være skygge- og kanteffekter, skrift eller reklamer på tallene.

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 placerings 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/tidskvalifikationen/træningen.
Blåt flag	Giv plads for overhaling
Sort- og hvidt net flag	Løbet slut
Grønt flag	Banen er klar, <u>samt startprocedure igangsat</u>
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 skal være anbragt flagofficials udstyret med gult, grønt og samaritflag ved uoverskuelige sving og hop/bakker, samt alle flagposter iht. banegodkendelsen.

Gult svingende flag vises af en flagofficial, når en kører er styrtet, eller der er opstået anden fare i flagzone 1. Flagofficialsen må ikke gå ud på banen til en styrtet kører, men skal koncentrere sig om at advisere øvrige kørere om faren.

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

Gult stillestående 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: **Fare. Kør hensynsfuldt.**

Overtrædelse af dette medfører 10 placeringers tilbagerykning. Ved grov forseelse sker der udelukkelse af tidskvalifikationen.

**Træning.** Gult stillestående 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: **Fare. Kør hensynsfuldt.** 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. Køreeren 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 samaritzonen slutter, samt igangsætning af startprocedure forud for et heat, tidskvalifikation, træning, starttræning osv.

**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 samaritterne de bedste sikkerhedsmæssige arbejdsbetingelser.

#### **Elektronisk flagning**

Ved daglig almindelig 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, "flaget og stang holdes 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 desuden 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 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: 30+ - 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 inklusive evt. reserve, 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 mødetidens udløb iht. tillægsregler. 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 køreere med international licens.

Se også § 3.3.1 Oprykning til klassetrin A.

#### **G.1.2.3 Antal løb/afdelinger**

Hvert år afvikles 4-6 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

#### **G.1.2.4 Heatlængde**

MX1 og MX2 Der skal planlægges med udgangspunkt i minimum 20 min. + 1 omg.

Planlægges heatlængden til fx 25 min. + 1 omg., skal dette fremgå af løbets tillægsregler, samt program/tidsplan.

#### **G.1.2.5 Resultatberegning**

Resultatberegning jf. 11.15.

#### **G.1.2.6 Tidskvalifikation**

Der afvikles kombineret start- og trænings-tidskvalifikation iht. afsnit 11.2.4

Den kombinerede Starttræning > træning > tidskvalifikation skal afvikles således i minutter: 5 > 10 > 15

Ved 51 møderegrerede deltagere, afvikles tidskvalifikationen i stedet som beskrevet herunder:

Ved 51 køreere 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.

Det skal fremgå af løbets tillægsregler, samt program/tidsplan hvordan der afvikles.

#### **G.1.2.7 Træning**

Der afvikles træning og starttræning iht. løbets tillægsregler. Se afsnit Starttræning > Træning > tidskvalifikation, kombineret

#### **G.1.2.8 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. [Farver, numre og baggrund skal følge den relevante klasse.](#)

#### **G.1.2.9 Blå flag**

Ved DM-A skal der som minimum være to blå flag ude. Dette er ikke et krav for eventuelle supportklasser på dagen, reglen kan dog også her finde anvendelse efter stævnelederens beslutning.

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

Maskinklasser:

Junior 125 Open

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 Open: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens A eller B 125+, eller gyldig international licens, 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 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

#### **G.1.3.4 Heatlængde**

Junior 125 Open: 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 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**

Old Boys A 30+

Old Boys B 30+

Old Boys A 40+

Old Boys B 40+

Veteran 55+

Old Boys C 30+

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 OB A 30+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens klassetrin A. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 30 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM OB B 30+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens klassetrin B. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 30 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM OB A 40+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens klassetrin A. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 40 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

Deltagere DM OB B 40+: Enhver kører, som er i besiddelse af gyldigt DMU kørerlicens klassetrin B. Laveste alder: Det kalenderår vedkommende fylder 40 år. Der er ingen øvre aldersgrænse.

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

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

Oversigt:

Klasse	Alderskrav (inkl. det år, hvor man fylder)	Licenskrav
OB A <u>30</u> + <u>Open</u>	Min. <u>30</u> - intet max	A
OB B <u>30</u> +	Min. <u>30</u> – intet max	B
OB C <u>30</u> +	Min. <u>30</u> - intet max	C *
OB A <u>40</u> + <u>Open</u>	Min. <u>40</u> - intet max	A
OB B <u>40</u> +	Min. <u>40</u> – intet max	B
VET 55+	Min. 55 - intet max	A, B eller C

\* Se dog [afsnit 3.3.2](#) vedr. oprykning til B og muligheden for at køre OB C Cuppen færdig på en B-licens.

### G.1.5.3 Antal løb/afdelinger

Hvert år afvikles 3-5 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

### G.1.5.4 Heatlængde

- 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.

Vedprøvestart, 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 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

Old Boys 30+ (A/B/C)

Old Boys 40+ (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 1 deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

#### **G.1.6.2 Deltagere**

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 afvikles over 2-4 afdelinger, hvor hver afdeling består af 2 heats pr maskinklasse.

#### **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 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***

Hvert år afvikles 2-4 løb. 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.

## 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 og Pige C	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 og Pige C	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 kørerens 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. Kørerens skal i så fald være i besiddelse af både Mini-licens og 125+-licens.

## H.5 Afvikling af løb, minicross

### H.5.1 Klassesammensætning

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 5 deltagere (1 for Pige Open) tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb.

#### H.5.3.2 Deltagere

For Mini B 65, 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 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 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. klasse.

#### H.5.3.4 Heatlængde

Mini B 65: 15 minutter + 1 omgang

Mini 85 Open: 20 minutter + 1 omgang

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	Maksimumsalder
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), 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.

I Begynder-/Laveffektklassen må følgende Ebikes MX deltage: TORROT Kids MX1, OSET MX-10, Husqvarna EE2, Husqvarna EE3, GASGAS MC-E 2, GASGAS MC-E 3, KTM SX E 2, KTM SX E 3 - 2024 KTM SX-E 3.

Der er fri indstilling i effekt-niveauer på de Ebikes, der benyttes i Begynder-/Laveffektklassen. Alle andre Ebikes henvises til Micro 50cc klassen eller Micro B/C 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.  $\geq$  Oprykning til 50cc.

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

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. Tildeling af oprykningspoint jf. [afsnit 3.3.2](#).

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

[Det er muligt at have licens i både Micro og Mini samtidig, såfremt kriterier herfor er opfyldt. Se afsnit I.7 Overgang fra microcross til minicross](#)

## 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 stillestående 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 mikroklasse, kan ikke deltage andre klasser på samme løbsdag.

### 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 banehjælpere mv., hvis køreren selv sidder på motorcyklen eller selv skubber den.

### 1.6.4 Kids Cup

DMU Kids Cup er en landsdækkende løbsserie, hvor kørerne 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(ATK) dag 1, herefter løbsafvikling dag 2.

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

#### 1.6.4.1 Deltagere

Køreren repræsenterer altid sin stamklub.

En kører kan ikke deltage i mere end én klasse på dagen.

#### 1.6.4.2 Antal løb/afdelinger

Hvert år afvikles 6-10 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

#### 1.6.4.3 Heatlængde

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

#### 1.6.4.4 Tidskvalifikation

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

Dog er der ikke en samlet individuel stilling i DMU Kids Cup 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.

#### 1.6.4.5 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 kørere, 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 kørere, der deltog i træningen, tildeles hver 10 point.
- For at opnå ret til at få tildelt 12 point i et heat, skal en deltager i Begynder/laveffektklassen som minimum kunne køre en omgang, målt fra startbom og til startsvinget er passeret første gang.
- Det er stævnelederens og tidtagerens ansvar at drage omsorg for, at deltagerne i Begynder/laveffektklassen registreres og tildeles point på korrekt vis iht. ovenstående.

Sammenlægning af point til klubberne, i forhold til klubbens på dagen deltagende medlemmer, samt disses placeringer på dagen.

Stævneleder/tidtager indrapporterer efter dommerens godkendelse af det samlede resultat, straks efter afviklingen af en Kids Cup afdeling den samlede individuelle pointoversigt til DMU kontor. Resultatet skal indholde følgende, Navn – licens – klasse – klub – placering heat 1 og 2 og den samlede individuelle pointstilling.

#### 1.6.4.6 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.

#### 1.6.5 Særlige bestemmelser for Begynder/laveffektklassen

Alle løb afvikles i denne klasse som pokalløb.

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

En stævneleder og Dommer kan på dagen flytte én eller flere deltagere til Micro 50cc, såfremt det skønnes at niveau/fart ikke er i overensstemmelse med begrebet, "begynder". En sådan handling skal ske i dialog med forældre/væрге, samt føres til dommerrapport. Dialogens endelige afgørelse ved en mulig uenighed træffes til enhver tid af Dommeren.

Det er ikke tilladt at køre med transponder.

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 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.

#### 1.7 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 tegnet en micro- og en minilicens.

Oprykning fra Micro til Mini sker som udgangspunkt fra Micro C65 til Mini C65 og fra Micro B65 til Mini B65. For at rykke op på anden vis, skal søges hos SK MX.

Oprykningsspoint 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. Rykker man op fra Micro C65 til Micro B65, samtidig med at man er aktiv i Mini C65, fastholdes retten til at fortsætte med Mini C65 licens. Såfremt man ikke har indkørt 20 oprykningsspoint i Mini C65, kan man fortsat tegne Mini C65 licens efterfølgende sæson. Er man blevet Mini B i løbet af indeværende sæson, tegnes der Mini B licens efterfølgende sæson uanset hvilken Micro licens-kategori man har med sig fra sidste sæson. Man kan ikke have Mini B licens og samtidig have Micro C65 licens, i et sådan tilfælde skal der indløses Micro B65 licens med det samme.

## 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 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.5.1 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.5.2 Hjælp**

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

### **J.5.3 Heatlængde**

Heatlængde: 15 min + 1 omg.

## 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 Open

Quad Maxi C 450/500cc Open

Quad Maxi A/B 500cc Open

Quad Old Boys 40+ Open

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 / stift differentiale med samtidig træk på begge baghjul

Bremser:

- For- og bagbremse skal virke uafhængigt af hinanden, alle hjul skal kunne bremses.
- Forhjulenes bremses 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.

chassis/Motor: Chassis 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 Open:**

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 Open:**

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 35+ Open**

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

Maskinbredde: Max. 130 cm.

[Der kan i klassen benyttes ATV: Polaris Scrambler XP1000S ell. mærker af samme model og tekniske specifikationer. Maskinen skal være indrettet som anvist i afsnit K.2 Quadmaskinen – første afsnit vedr. maskinens udstyr, samt sidste punkt vedr. tændingsafbryder.](#)

### 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.

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 Open rykker op i A/B 500cc Open til den følgende sæson.

Der kan ansøges om op- og nedrykning [iht. reglerne herfor, se afsnit: Oprykning og nedrykning](#)

## 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 3 deltagere tilmeldt på DMU's online løbskalender ved tilmeldingsfrist 2's udløb](#). Er der færre end 3 deltagere, afvikles klassen som DMU 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 år.

Licens: Motocross Micro.

Quad Mini 100cc Vario:

Fra og med det kalenderår køreren fylder 7, til og med det kalenderår køreren fylder 11 år.

Licens: Motocross Mini C.

Quad Mini B/C 250cc Gear Mix:

Fra og med det kalenderår køreren fylder 10, til og med det kalenderår køreren fylder 15 år.

Licens: Motocross Mini B/C eller B/C 125+ eller gyldig udenlandsk licens.

Quad Maxi C 450/500cc:

Fra og med det kalenderår køreren fylder 13 år, til og med det kalenderår vedkommende fylder 35 år.

Licens: Motocross Mini C eller C125+ eller gyldig udenlandsk licens.

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 35+ Open:

Fra og med det kalenderår, vedkommende fylder 35 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 afdelinger.

Der afvikles ved hver afdeling 2 heat pr. maskinklasse.

#### K.4.4 Heatlængde

Quad Begynder 50cc:	10 min.
Quad Micro 100cc:	12 min. + 1 omg.
Quad Mini 100cc Vario:	<u>15</u> min. + 1 omg. ( <u>ved deltagelse i Kids Cup: 12 min. + 1 omg.</u> )
Quad Mini B/C 250cc Gear Mix Open:	15 min. + 1 omg.
Quad Maxi C 450/500cc Open:	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 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, motor går i stå 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 køre overstiger 30 deltagere, køres der indledende tidskvalifikation jf. [11.2.1](#).

Kørerne skal på løbsdagen have mulighed for tidskvalifikation:

Maxi A - B 20 minutter.

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](#).

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

- Alle løb afvikles i denne klasse som pokalløb.
- Det er ikke tilladt at køre med transponder.
- 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 køreren kastes af. Afbryderen skal være tilsluttet primærkredsen og være forsynet med ledning for både + og -.

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

FIMs officielle diagram over en motocrossmotorcykel m/sidevogn er gengivet i reglementets [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 en national 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 Vantezonen**

Vantezonen 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.

<u>Klassebetegnelse</u>	<u>Beskrivelse</u>	<u>Alder</u>
<u>Classic -66</u>	<u>Der anvendes MC indtil Pre 74 (31-12-1973)</u>	<u>-66</u>
<u>Classic 66+</u>	<u>Der anvendes MC indtil Pre 74 (31-12-1973)</u>	<u>66+</u>
<u>Classic 72+</u>	<u>Der anvendes MC indtil Pre 74 (31-12-1973)</u>	<u>72+</u>
<u>Classic Twin Shock -60</u>	<u>Klassen er delt op i alderstrin</u>	<u>-60</u>
<u>Classic Twin Shock 60+</u>		<u>60+</u>
<u>125 cc Twin Shock</u>	<u>Ingen aldersopdeling i Danmark - Internationalt reglement -60 og 60+</u>	
<u>125cc EVO Pre-96</u>	<u>Ingen aldersopdeling i Danmark</u>	
<u>EVO Pre-08 -50</u>	<u>Klassen er delt op i alderstrin</u>	<u>-50</u>
<u>EVO Pre-08 50+</u>		<u>50+</u>
<u>EVO Pre-96 40+</u>	<u>Klassen er delt op i alderstrin</u>	<u>40+</u>
<u>EVO Pre-96 60+</u>		<u>60+</u>
<u>DCC Classic 50cc Pre-83</u>	<u>Der anvendes cykler indtil 31.12.1982</u>	

A cykler: Cykler bygget indtil 31-12-1959. 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 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.13.

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 løbsdagen, strafpoint er fastsat af sportsudvalget, se afsnit M.4.1. Teknisk Kontrol giver besked til tidtageren om tildelte strafpoint efter hvert heat. Deltageren kan ikke deltage ved næstkommende løbsdag, medmindre fejl er rettet. Strafpoint kan tildeles maskiner i alle klasser (minus evt. supportklasse), strafpoint tildeles pr. heat. Eksempel – en deltager der kører sig til den førsteplads, modtager 25 point, men har fx en ikke godkendt forgaffel, tildeles 10 strafpoint, der fratrækkes de 25 point. Deltageren har mulighed for at udbedre årsagen til strafpointene til næste heat, og vil i så fald ikke blive tildelt strafpoint ifm. dette heats afvikling.

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.4.1 Strafpoint

Strafpoint gælder for alle klasser.

Stel: 10 point

Forgaffel: 10 point

Bagstøddæmper/affjedring: 10 point

Motor: 10 point

Fladspjældskarburator samt accelerationspumpe [og indsprøjtning](#) i berørte klasser: 5 point

Reed ventil: 5 point

Nummerpladefarver: 3 point.

### M.5 Generelle regler

Lyddæmper som overholder gældende lydgrænser er obligatoriske. Henvisning: [Bilag-4-Lydgrænser-2022](#) (Grænseværdien for Classic: 117 dB). Foldbare fodhvilere og styrypude 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.

[Hvor andet ikke er beskrevet i Bestemmelse M omhandlende Classic Cross, gælder og dækker MX reglement alle forhold, herunder ligeledes Alment Reglement.](#)

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 sighting lap/prøve omgang, se afsnit 11.9.

## M.7 Anmeldelse

Regler for anmeldelse, herunder anmeldelsesfrister og anmeldelsesgebyrer, [se afsnit 12](#), Anmeldelse og afmelding til løb.

Startnummer er samme som medlemsnummer.

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

## M.8 Tidskvalifikation

Der køres minimum 15 min. tidskvalifikation ved løb. Flere klasser kan køre sammen, dog ikke Twin Shock / EVO [Pre-96](#) / [Evo Pre-08](#) 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 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.

DCC kan ændre klasseopsætning, ved minimums deltager antal 3, eller ved vedvarende få deltagere i en 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.	Support Klasse	15 min + 1 omg
2.	Twin Shock 125 cc, <a href="#">EVO Pre-96</a> 125cc	15 min "
3.	" Classic: -66 / 66+ & 72+ & 50cc	15 min. "
4.	<a href="#">EVO Pre-96</a> 40+ <a href="#">EVO Pre-96</a> 60+	15 min. "
5.	Twin Shock: -60 og 60+	15 min. "
6.	<a href="#">EVO Pre-08</a> -50 <a href="#">EVO Pre-08</a> -50±	15 min "
<b>Pause</b>		
7.	Support Klasse	15 min + 1 omg
8.	Twin Shock 125 cc, <a href="#">EVO Pre-96</a> 125cc	15 min "
9.	" Classic: -66 / 66+ & 72+ & 50cc	15 min. "
10..	<a href="#">EVO Pre-96</a> 40+ <a href="#">EVO Pre-96</a> 60+	15 min. "
11.	Twin Shock: -60 og 60+	15 min. "
12.	<a href="#">EVO Pre-08</a> -50 <a href="#">EVO Pre-08</a> -50±	15 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. For regler for supportklassen, se løbets tillægsregler.

DM udskrives som åbent/Open DM, dvs. udlændinge med FIM licens kan deltage i de respektive klasser.

### M.9.1 Sammenlægning af klasser

Twinshock/EVO Pre-96/EVO Pre-08 klasser, kan ikke deltage i heat hvor Classic -66 / 66+ / 72+ samt 50 cc klassen deltager.

### M.9.2 Præmiering

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

Vandrepokaler:

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

I Classic 66+ 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.9.3 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 60+	Sort	Hvid
I DK som én klasse	Gul	Sort
Twin Shock: -60 60+	Sort Gul	Hvid Sort
EVO <u>Pre-96</u> : <u>40+</u> <u>60+</u>	<u>Gul</u> Hvid	<u>Sort</u> Sort
EVO <u>Pre-08</u> : <u>-50</u> 50+	Sort <u>Blå</u>	Hvid Hvid
EVO <u>Pre-96</u> 125 cc <u>-50</u> <u>50+</u>	<u>Gul</u> <u>Hvid</u>	<u>SORT</u> Sort
I DK som en klasse	<u>Sort</u>	<u>Hvid</u>
A-Klasse	Hvid	Sort
50 cc Twin Shock	Blå	Hvid

Nummerpladefarver følger ovenstående af hensyn til evt. deltagelse i udenlandske løb eks. ECMO/Cemar løb.

## **M.10 DCC Twin Shock, EVO Pre-96, EVO Pre-08, 50cc Pre 83 & SC teknisk 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-chok 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 speciel 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 speciel fremstillede ikke OEM cykler**

Curtis Honda 500 1983, CCM 500 1979, ATK 560 1984. Øvrige special fremstillede ikke OEM cykler skal forhåndsgodkendes af teknisk komite inden deltagelse i løb.

Ved tvivl om cyklens identitet/årgang påhviler det rytteren at dokumentere dette (billeder + certifikat/brochure fra fremstilleren). Ved yderligere tvivl vil den tekniske komite afgøre identitet/årgang.

### **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, medmindre 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, medmindre 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 indsprøjtning, fladspjælds karburator og senere design er ikke tilladt. Modifikationer af godkendt rundspjælds karburator er tilladt.

Kun sugemotor tilladt.

Okthanboost 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 originale 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, medmindre det var originalt udstyret fra fabrikken.

Special fremstillede forgafler, 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 eksternt 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.

Såkaldte "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 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 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, 1995. Ved tvivl om aktuel årgang, er det rytterens ansvar at dokumentere identiteten. Ved yderligere tvivl afgør Juryen om cyklen kan godkendes.

### M.11.2 Teknisk reglement for godkendte Pré -96 cykler

**Hjul:** fri.

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

**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 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.11.1. er ikke tilladt. 125cc dog max 8% volumenforøgelse.

Kobling og transmission er fri, dog er hydraulisk kobling ikke tilladt, medmindre det var standard fra fabrikken. Reed valve er tilladt.

Kun OEM type karburator fra en godkendt cykel iht M.11.1 er tilladt. Direkte indsprøjtning og senere design er ikke tilladt. Modifikationer af godkendt karburator er tilladt.

Kun sugemotor tilladt.

Oktanboost 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 originale 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.11.1 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 indsatser 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 støddæmper produceret efter 31/12-1995 er tilladt. Støddæmper(e) med justerbar kompression/uddæmpning og/eller justering på eksternt 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 -96 cykler er ikke tilladt.

Såkaldte "Fabriksdele" 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 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.13 Classic Evo Pre 08**

### **Definition:**

Pré 2008, 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.13.1 Sidste godkendte model af fabriksfremstillede OEM cykler**

Motorcykler produceret indtil og med 31 december 2007. Ved tvivl om aktuel årgang, er det kørerens ansvar at dokumentere identiteten. Ved yderligere tvivl afgør Juryen om cyklen kan godkendes.

### **M.13.2 Teknisk reglement for godkendte Evo+ Pré 08 cykler:**

**Hjul:** fri.

**Bremser:** frit

#### **Motor og udstødning:**

Kun OEM motorer fra en godkendt OEM cykel iht M.13.1. er tilladt, med undtagelse af motorer, fremstillet efter 31/12 2007, men med fuldstændig identisk ydre dimension og silhuet.

Brug af OEM cylinder og/eller topstykke fra en senere ikke godkendt OEM cykel iht M.13.1. er ikke tilladt.

125cc dog max 8% volumenforøgelse.

Kobling og transmission er fri, dog er hydraulisk kobling ikke tilladt, medmindre det var standard fra fabrikken. Reed valve er tilladt.

Kun OEM type karburator fra en godkendt cykel iht M.13.1 er tilladt. Direkte indsprøjtning og senere design er ikke tilladt. Modifikationer af godkendt karburator er tilladt.

Kun sugemotor tilladt.

Oktanboost 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 31/12-2007 (E.g. DG topstykke, Ohlin 360 cc cylinder etc). I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

#### **Stel:**

Kun originale stel med matchende VIN nummer fra en godkendt OEM cykel M.13.1 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.13.1 er tilladt. Reproducerede bagsvingere med et tidstypisk design er tilladt såfremt de var udbudt i fri handel inden 31/12-2007. Nyere design er forbudt.

**Affjedring – Forgaffel:** Frit,  
**Affjedring – bag støddæmper(e):** Frit,

Så kaldte "Fabriksdele" er kun tilladte såfremt de kunne købes i fri handel i samme år som sidste godkendte model iht M.13.1. I tilfælde af tvivl om årgang skal identiteten kunne dokumenteres.

## **M.14 Parade-kørsel, Classic motocross**

Se Classiccross.org.

For yderligere informationer om Classic Cross se:

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

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

Reglement tilrettet **Februar 2026**

PSP/NDA/DCC bestyrelse

## **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. Kørrernes 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 tildeles 1 point, nr. to 2 point, osv. ikke fuldførende kørere tildeles 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 etaperne og de hvide i venstre. Ved snedækkede arealer kan der anvendes en anden farve i stedet for den hvide, blot ikke rød eller gul. Ved retningsændringer eller forhindringer, der må anses for at være farlige for køberne, 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 køberne 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 køberne selv.

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

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

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 køberne at træne på etaperne.

På hver etapegennemkørsel tildes i de enkelte deltagende klasser køberne med korteste passagetid 1 point, køberne med næst korteste tid 2 point osv. Køberne, der ikke gennemfører en etape, dvs. ikke passerer målet, tildes for denne etape point 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 køber tildelt points for etaperne beregnet efter et gennemsnit af det antal points, han opnår på de øvrige af ham gennemførte etaper. Der skal under løbet være mindst en samariteruddannet 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.