

ROAD RACING

REGLEMENT 2017



**Danmarks
Motor
Union**

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse	1
Forkortelser	10
Fakta om Danmarks Motor Union	11
Reglement	11
Kort om Road Racing	11
Afsnit 1: Generelt	12
1 Officiallicens	12
1.1 Erhvervelse af officiallicens	12
1.2 Ansøgning om officiallicens	12
1.3 Fornydelse af officiallicens	13
1.4 Nødvendige officials	13
1.5 Gyldighedsområde for official licenser	13
1.6 Dommerens opgaver	14
1.7 Stævnelederens opgaver	15
1.8 Chefen for den tekniske kontrols opgaver	16
1.9 Ryttergårdschefens opgaver	16
1.10 Tidtagerchefens opgaver	16
1.11 Starterens opgaver	17
1.12 Banechefens opgaver	17
1.13 Chefen for baneofficials opgaver	17
1.14 Baneofficials opgaver	17
1.15 Protest	17
2 Deltagelse i arrangementer	18
2.1 Grundregler for deltagelse i løb	18
2.2 Deltagelse i internationale løb	18
2.3 Tilladelse til start	18
2.4 Grundregler for deltagelse i træning	18
3 Kørerlicens	19
3.1 National kørerlicens	19
3.2 Erhvervelse af kørerlicens, banepøve	19
3.3 Aspirant køretilladelse	19
3.4 Træningstilladelse	19
3.5 Træningslicens	19
3.6 International kørerlicens	19
3.7 Inddragelse eller nægtelse af kørerlicens	19
3.8 Event licens	19
3.9 One-Race Licens	20
4 PR-arrangementer	21
5 Ulykkeshjælp	22
6 Træningsarrangementer	23
7 Anmeldelser	24
7.1 Anmeldelse til stævne	24
7.2 Anmeldelsesfrist	24
7.3 Anerkendelse og afvisning af anmeldelse	24
7.4 Udeblivelse	24

7.5	Løsning fra afgiven anmeldelse	25
7.6	Fingerede anmeldelser	25
7.7	Anmeldelser fra udenlandske kørere	25
7.8	Anmeldelser til udlandet.....	25
7.9	Anmeldernavn	25
8	Flag reglement	26
8.1	Officielle flag størrelser	26
8.2	Flagsignaler	26
8.3	Bedømmelse af - og straf for overhaling under gult flag	28
9	Præmier	29
9.1	Præmiering	29
9.2	Øvrig præmiering	29
9.3	DMU Oprykker Cup - DOC	30
Afsnit 2: Generelle konkurrenceregler		31
10	Generelle konkurrenceregler.....	31
10.1	Generelt.....	31
10.2	Tillægsregler og tidsprogram	31
10.3	Begrænsning i køretid og distance for kørerne	31
10.4	Førermøde	31
10.5	Deltagelse i flere klasser	32
11	Banerne.....	33
11.1	International banegodkendelse	33
11.2	DMU banereglement	33
12	Officiel træning	37
12.1	Obligatorisk træning og kvalifikation til start.....	37
12.2	Kvalifikation	37
12.3	Kvalifikation uden tidtagning	37
12.4	Tidtagning og resultatberegning.....	38
13	Start	39
13.1	Startmetoder	39
13.2	Massestart	39
13.2.1	Normal startmetode	39
13.2.2	"Le Mans" start.....	39
13.3	Interval start	39
13.4	Startprocedure.....	39
13.4.1	DK Startprocedure	40
13.4.2	Start med lys	40
13.4.3	Start med flag	41
14	Køreregler for kører og passager.....	42
14.1	Tilladte bevægemåder	42
14.2	Tilskadekomne kørere.....	42
15	Regler for færdsel på banen	43
16	Assistance i pit	44
17	Løbets afslutning	44
17.1	Bestemmelse af vinderen	44

17.2	Bestemmelse af resultater	44
17.3	Dødt løb	45
17.4	For tidlig standsning af løbet	45
17.5	Fejlagtig af flagning af løbet	45
17.6	Bekendtgørelse til offentligheden	45
18	Løbsstatus (Tørvejrsløb/regnvejrsløb)	46
19	Afspærret kontrolområde (Park Fermé)	46
20	Danmarks mesterskaber/DMU-CUP	47
20.1	B klasser og licens	47
21	Opryknings regler	48
21.1	Oprykning	48
21.2	Nedrykning	48
21.3	Gæstekørsel	48
22	Regler for Safety Car	49
22.1	Betegnelse	49
22.2	Chauffør	49
22.3	Flag officials	49
22.4	Safety car på banen	49
22.5	Safety Car og førende motorcykel	49
22.6	Køre i pit	50
22.7	Safety Car ud fra banen	50
22.8	Omgange med Safety Car på banen	50
Afsnit 3: Motorcykler og udstyr		51
23	Motorcyklen og udstyr	51
23.1	Definition af motorcyklen og udstyr	51
23.2	Konstruktionsfrihed	51
23.3	Kategorier, grupper	51
23.4	Udmåling af slagvolumen	51
23.5	Kompressor (turbolader)	52
23.6	Motorcyklens vægt og ballast	52
24	Specifikationer	53
24.1	Generelt	53
24.2	Titanium	53
24.3	Max. antal gear	53
24.4	Afskærmning af kæde og kædehjul	53
24.5	Udstødningsrør	53
24.6	Styr	54
24.7	Greb	54
24.8	Gashåndtag	54
24.9	Skærme og hjul beskyttelse	55
24.10	Kåbe – Solo	55
24.11	Kåbe- Sidevogn	55
24.12	Frigangsvinkel	56
24.13	Hjul, dæk, fælge	56
24.14	Baglygte	56
24.15	Ekstra specifikation for gruppe B	56
25	Nummerplade	58

25.1	Nummerpladens udformning og placering.....	58
25.2	Nummerpladernes farver.....	58
26	Brændstoftanke, olieopsamling, vandkølesystem, sikring m.v.....	59
26.1	Brændstoftanke	59
26.2	Olieopsamlingstanke.....	59
26.3	Olieaftømningsskruer og olierør	59
26.4	Benzinånderør	59
26.5	Påfyldningsdæksler	59
26.6	Tankskum	59
26.7	Olieopsamling	59
26.8	Vandkølesystem.....	59
27	Personligt Udstyr	60
27.1	Sikkerhedsbeklædning	60
27.2	Hjelm	60
28	Teknisk kontrol.....	62
28.1	Kontrol eftersyn	62
28.2	Lydmåling i Danmark.....	63
28.3	Lydkontrol i udlandet.....	63
Afsnit 4: RR Specifikationer		64
29	Klasser	64
29.1	Oversigt over klasser	64
30	Klasser i Road Racing	65
30.1	Moto 3+ og Moto 4½	65
30.2	Rookie 600.....	65
30.3	Rookie 1000	66
30.4	Supersport 600 DM Reglement	66
30.5	Superbike	67
31	Klasser i Mini Road Racing – Mini Bike	68
31.1	80cc/125cc – NSF 100	68
31.2	Scooter Supersport	69
31.3	Micro	70
Afsnit 5: Classic		71
32	Classic, Klasseinddeling	71
33	Generelle regler for banetræf, parade og hastighedsløb	73
33.1	Generelt.....	73
33.2	Licens	73
33.3	Hjelm	73
33.4	Læderdragt	73
33.5	Støvler.....	73
33.6	Handsker	73
33.7	Nummerplade.....	73
33.8	Udseende.....	74
33.9	Øvrigt.....	74
34	Maskinreglement for banetræf og parade	75
34.1	Type og alder	75
34.2	Maskinkort	75
34.3	Stel og svinger.....	75

34.4	Forgaffel	75
34.5	Styr.....	75
34.6	Hjul.....	75
34.7	Bremser.....	75
34.8	Dæk og slange.....	76
34.9	Støddæmpere.....	76
34.10	Tank, sadel og kåbe.....	76
34.11	Nummerplader.....	76
34.12	Motor	76
34.13	Oliebundpropper og slanger.....	76
34.14	Olieopsamlingsbeholdere.....	76
34.15	Karburator	76
34.16	Tænding, Nødstop.....	76
34.17	Gearkasse	76
34.18	Transmission	77
34.19	Udstødning.....	77
34.20	Greb og ure.....	77
34.21	Bremsekabel	77
35	Reglement for hastighedsløb, solo klasse 2, 2B, 3, 4, 5 og 6 til og med 1967/72	78
35.1	Type og alder	78
35.2	Maskinkort	78
35.3	Stel/svinger.....	78
35.4	Forgaffel	78
35.5	Styr.....	78
35.6	Hjul/følge.....	78
35.7	Bremser.....	79
35.8	Dæk/Slange	79
35.9	Støddæmpere.....	79
35.10	Tank, sadel og kåbe	79
35.11	Nummerplader.....	79
35.12	Motor	79
35.13	Oliebundpropper og slanger.....	80
35.14	Olieopsamlingsbeholdere.....	80
35.15	Karburatorer.....	80
35.16	Tænding og nødstop.....	80
35.17	Gearkasse	80
35.18	Transmission	80
35.19	Greb.....	80
35.20	Bremsekabel	80
35.21	Udstødning.....	80
35.22	Replikaer	80
35.23	Øvrigt.....	81
36	Maskinreglement for hastighedsløb sidevogne	84
36.1	Type og alder	84
36.2	Maskinkort	84
36.3	Stel.....	84

36.4	Forgaffel	84
36.5	Styr.....	85
36.6	Hjul.....	85
36.7	Bremser.....	85
36.8	Dæk/slange.....	85
36.9	Støddæmpere.....	85
36.10	Tank, sadel og kåbe	85
36.11	Nummerplade.....	85
36.12	Motor	85
36.13	Oliebundpropper og slanger.....	85
36.14	Olieopsamlingsbeholdere.....	86
36.15	Karburatorer.....	86
36.16	Tænding og nødstop.....	86
36.17	Gearkasse	86
36.18	Transmission	86
36.19	Udstødning.....	86
36.20	Greb og instrumenter	86
36.21	Bremsekabler	86
36.22	Replikaer	86
36.23	Øvrigt.....	86
37	Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7A og 7B til og med 1979 (Forgotten era)	87
37.1	Type og alder	87
37.2	Maskinkort	87
37.3	Stel og svinger.....	87
37.4	Forgaffel	87
37.5	Styr.....	87
37.6	Hjul.....	87
37.7	Bremser.....	87
37.8	Dæk og slanger	88
37.9	Støddæmper	88
37.10	Tank, sadel og kåbe	88
37.11	Nummerplade.....	88
37.12	Motor	88
37.13	Bundpropper og olieslanger.....	88
37.14	Oliesopsamling	88
37.15	Karburator	88
37.16	Tænding og nødstop.....	88
37.17	Gearkasse	88
37.18	Transmission	88
37.19	Udstødning og lyddæmpning	89
37.20	Greb og ure.....	89
37.21	Bremsekabel	89
37.22	Replikaer	89
37.23	Øvrigt.....	89
38	Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7C F1 og 7C F2 (Formula 80-87)	90

39	Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7D Supersport og Superbike	96
	Afsnit 6: Micro	101
40	Træning for Micro i DK.....	101
40.1	Definition	101
40.2	Klasser, Aldersgrænser og Køriere	101
40.3	Licens.....	101
40.4	Motorcyklen.....	101
40.5	Banen.....	101
40.5.1	Maksimalt antal køriere	101
40.6	Anmeldelse og gebyr	102
40.7	Administration og teknisk kontrol	102
40.8	Førermøde	102
40.9	Udstyr og sikkerhedsudstyr	102
40.10	Kørernes adfærd på banen	102
40.11	Ledende officials	103
41	Tekniske Regler	104
41.1	Specifikationer	104
41.2	Dimensioner for junior A & B	104
41.3	Dimensioner SENIOR MINI/MIDI 40 og SENIOR 50 cc.....	104
41.4	Motor og tændingssystem	104
41.4.1	Motor for Junior A 2-T og Junior A 4-T	104
41.4.2	Motor for Junior B 2-T og Junior B 4-T	105
41.4.3	Motor til Senior Mini/Midi 40.....	105
41.4.4	Motor til Senior 50 cc	105
41.5	Karburator	106
41.6	Udstødning.....	106
41.7	Lydgrænser og Lydmåling	106
41.7.1	Lydmålemetode	106
41.7.2	Testudstyr	106
41.7.3	Målinger	106
41.8	Hjul og dæk.....	106
41.9	Brændstof og kølevæske flydende	106
41.10	STOP (Dødmandsknap) SWITCH	107
41.11	Greb og Styr.....	107
41.12	Fodhvilere	107
41.13	Bremser.....	107
41.14	Sekundær Transmission	107
41.15	Kåbe og sæde.....	108
41.16	Nummerplader.....	108
	Afsnit 7: Endurance	109
42	Endurance – Road Racing.....	109
42.1	Definition	109
42.2	For at åbne en klasse	109

42.3 Startmetode	109
42.4 Konsekvensen ved hasarderet kørsel	109
Bilag	110
Diagram A: Visuel definition	110

Sidst ajourført ~~13-05-2016~~ 5-1-2017

Forkortelser

FIM	= Federation Internationale de Motocyclisme (verdensforbund).
FIM Europe	= Europæiske afdeling af FIM.
EU land	= Alle lande i Europa (Ikke alle lande er medlem af UEM).
FIM SRRC	= FIM Banereglement.
FNM	= Federation Nationale Motocyclismo (Nationale Motorcykel Union)
UEM SRRC	= FIM Europe Banereglement.
SK RR DR	= DMU Sportskommission RR DR
SBK	= Superbike klasse
SC	= Sidevogn klasse
SSP	= Supersport klasse
StSp	= Superstock klasse
Sp Prod	= Sports Produktions klasse
SM	= Supermono klasse
2T	= to-takt motor
4T	= fire-takt motor
RR	= Road Racing
DR	= Drag Racing

Fakta om Danmarks Motor Union

Danmarks Motor Union (DMU) er specialforbundet under Danmarks Idræts-Forbund (DIF), som organiserer motorcykel- og BMX-sporten i Danmark. DMU består af over 9.000 medlemmer hvoraf over 5.000 har kørelicens. DMU-sporten er opdelt i 5 sportsområder (sportskommissioner): BMX – Motocross - Off-track (Enduro, Trial og Supermoto) – Road Racing/Dragracing og Speedway. For nogle af sportsområdernes vedkommende er der yderligere opdelt i forskellige specialdiscipliner.

Danmarks Motor Union er internationalt organiseret under FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) og FIM-Europe. Det giver mulighed for at danske elitekørere under DMU kan deltage i internationale turneringer og ligeledes, at klubber organiseret under DMU får mulighed for at arrangere internationale elitearrangementer (f.eks. EM- eller Grand Prix-stævner)

Adresse: Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20, 2605 Brøndby

Telefon: 43 26 26 13

Fax: 43 26 26 15

E-mail: dmu@dmusport.dk

Hjemmeside: www.dmusport.dk

Reglement

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

Kort om Road Racing

Road Racing er hastighedsløb for motorcykler på lukkede asfaltbaner. Det kan være standard gadebiler eller specielle RR-cykler.

Der afvikles Danmarks mesterskab over 4-7 afdelinger i forskellige klasser, alt efter motorstørrelse. Der køres bl.a. en begynderklasse. Løbene afvikles med samlet start (koblingsstart). Startplacering opnås ved tidtagning. Løbsdistancen er ca. 40-50 km. Vinder er den kører, som først har fuldført det krævede antal omgange.

Afsnit 1: Generelt

1 Officiallicens

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

Der udstedes:

Licens	Betydning
D	Dommer
S	Stævneleder
T-miljø	Miljøofficial
GA	Ryttergårdschef, Banechef, Chef for flagofficials, Måldommer, Starter
GC	Flagofficial for 14-18år

Derudover findes der grenspecifikke RR licenser:

Licens	Betydning
TL	Træningsleder, Holdleder
TK	Teknisk Kontrol
TT	Tidtagerchef

Officiallicens udstedes kun til medlemmer af DMU. (GA-licens også DMC medlemmer).

GB-Licens: Svingdommer, Flagofficial

Dette er en licens der kan udstedes på dagen, denne kræver ikke medlemskab af DMU.

1.1 Erhvervelse af officiallicens

Se alment reglement

Betingelser for erhvervelse af officiallicens fastsættes af DMU. Erhvervelse af de grenspecifikke licenser fastsættes af SK RR-DR.

SK RR-DR udarbejder i samarbejde med DMU's Uddannelsespanel det materiale der skal undervises efter, samt evt. prøver dertil.

Der kan ikke afholdes SK-Specifikke kurser uden forudgående aftale med SK RR-DR.

1.2 Ansøgning om officiallicens

Enhver, der ønsker at opnå officials licens, skal gennem sin klub indsende ansøgning herom til DMU.

Udstedelse af D licenser skal godkendes af SK RR-DR.

Officiallicens har normalt en gyldigheds periode på 3 år.

For udstedelse af officiallicens betales evt. et licensgebyr til DMU iht. DMU's bestemmelser.

DMU kan udstede eller inddrage officiallicens på et hvilket som helst tidspunkt og kan nægte at foretage eller forny en udnævnelse.

1.3 Fornyelse af officiallicens

På DMU's hjemmeside www.dmusport.dk vil der blive offentliggjort en plan for hvorledes gamle licenser bliver konverteret til nye.

1.4 Nødvendige officials

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

Type	Licens
Dommer	D
Stævneleder	S
Tidtagerchef	RR-TT eller MX-TT
Starter	RR-GA
Teknisk Kontrol	RR-TK
Banechef, Chef for baneofficials og Ryttergårdschef	RR-GA
Baneofficials, øvrige assisterende officials	GA, GC eller GB
Almindelig træning og lukkede stævner	Træningsleder med officiallicens RR-TL, S eller D

Hvor det er forsvarligt og praktisk muligt, kan benyttes nødvendige officials fra andre grene under DMU. Alle tidligere licenser der ikke er konverteret, er gældende indenfor området, hvortil de er udstedt.

1.5 Gyldighedsområde for official licenser

Udover de beskrevne DMU licenser i Alment reglement findes der følgende grenspecifikke RR licenser:

RR-GA, GC og GB Grundlicens:

- Alle officials på og ved banen skal mindst være i besiddelse af G-licens. Dog bør alle poster på banen være bemandedt med mindst en person med GA officiallicens.

RR-TT Tidtager:

- TT-Licens giver adgang til jobs som Tidtagerchef ved alle DMU- RR eller MX Stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

RR-TK Teknisk Kontrol:

- TK-Licens giver adgang til jobs som teknisk kontrol og chef for teknisk kontrol ved alle DMU-RR stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

RR-TL Træningsleder:

- TL-Licens giver adgang til jobs som træningsleder og som stævneleder for Mini Road Racing stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

S Stævneleder:

- S-licens giver adgang til job som stævneleder ved alle DMU-stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

D Dommer:

- D-licens giver adgang til job som dommer ved alle DMU-stævner, hvor der ikke kræves internationalt officiallicens.

1.6 Dommerens opgaver

Dommeren er øverste myndighed og har pligt til at fremme overholdelsen af sportsreglementets bestemmelser og tillægsregler, som finder anvendelse. Ved et stævne er dommeren ikke ansvarlig for dettes organisation. Følgende bestemmelser er gældende:

- a. Dommeren har til opgave at udøve den højeste kontrol med stævnets gennemførelse.
- b. Dommeren skal have forevist banesynsrapporten og skal ved selvsyn overbevise sig om, at banen er i forsvarlig stand.
- c. Han skal afgøre enhver protest, som måtte blive indgivet under stævnet, idet han dog under behandlingen skal sørge for, at alle implicerede parter får lejlighed til at fremsætte forklaring.
- d. Han kan idømme deltagere og officials bøder på indtil kr. 1000,- såfremt reglementet eller de instruktioner, som gives af stævnelederen eller dommeren, ikke efterkommes.
- e. Han kan udelukke en kører fra et eller flere **løb** eller fra resten af stævnet. Han kan ligeledes udelukke en official, som han ser uegnet, eller som efter hans mening har gjort sig skyldig i utilstedelig optræden eller i en usportslig handling.
- f. Desuden kan han beordre fjernelse fra stævnepladsen af kørere eller andre personer, som vægrer sig ved at følge hans eller en anden officials instruktioner.
- g. Han kan, hvis dette er uomgængeligt nødvendigt eller påkrævet af sikkerhedshensyn, udskyde, afbryde eller indstille et løb eller en del deraf.
- h. Han kan beordre en motors slagvolumen målt op, en brændstofprøve aftappet eller foretaget andre tekniske undersøgelser, der måtte være nødvendige for at afgøre, om der er overensstemmelse med reglement og anmeldelse, og han kan tilbageholde en motorcykel ved stævnets slutning.
- i. Han skal inden 3 dage efter et stævnes afslutning ved brug af DMU's intranet indsende en dommerrapport. Alle punkterne i rapporten skal være udfyldt.

Til DMU indsendes desuden:

- Kombineret official liste / erklæring vedr. teknisk kontrol / stævneleder erklæring samt liste over GB officials.
- Deltagerliste (med navne, licenskategori, licensnumre og klubbetegnelser).

- Resultatliste (evt. udfyldt program) med navne, licenskategori, licensnumre og klubbetegnelse.
- Liste med oversigt over udeblevne kørere, for hvilke der ikke er meldt afbud.
- Eventuelt indgivne protester samt notater af afhøringer.
- Eventuelle tilbageholdte licenser.
- Eventuelle skadesanmeldelser for tilskadekomne.
- Deltagerliste hvor alle transpondernumre fremgår.

I det omfang disse oplysninger foreligger digitalt, skal dommeren sørge for at få en kopi af filerne, som han kan vedhæfte dommerrapporten. Det er dommerens ansvar, at han medbringer et brugbart lagringsmedie til at opbevare filerne på.

Dommeren sender/udleverer en kopi af den udfyldte skadesanmeldelse til den tilskadekomne, hvis det er muligt.

1.7 Stævnelederens opgaver

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

Stævnelederens opgaver er bl.a.:

- a. at forvisse sig om, at banen er i orden, at alle officials og funktionærer er på deres pladser, samt at samaritater eller læge og ambulance er til stede.
- b. at forvisse sig om, at samtlige officials er således instrueret, at de kan udføre deres pligter på rette vis.
- c. at modtage protester, der måtte blive indgivet under stævnet og viderebringe dem til dommeren.
- d. at følge og viderebringe de instruktioner, dommeren giver.
- e. Sørge for at der er en underskrevet kontrakt med beredskabs- og ambulancetjeneste.

Han kan ikke idømme deltagere og officials bøder.

Han kan udelukke en kører fra et eller flere løb eller fra resten af stævnet. Han kan ligeledes udelukke en official, som han anser for uegnet, eller som efter hans mening har gjort sig skyldig i utilstedelig optræden eller i en usportslig handling. Desuden kan han beordre fjernelse fra stævnepladsen af sådanne kørere eller andre personer som vægrer sig ved at følge hans eller en anden officials instruktioner.

Før stævnets begyndelse skal stævnelederen forevise dommeren: Løbstilladelser fra DMU og det stedlige politi, samt banesyns rapport. Samtidig skal stævnelederen aflevere følgende til dommeren:

Deltagerliste og liste over officials, alle med licenskategori og licensnumre, samt erklæring underskrevet af stævnelederen og chefen for teknisk kontrol om, at banen, kørernes påklædning og motorcyklerne er i forskriftsmæssig stand. I det omfang disse oplysninger foreligger digitalt, skal dommeren sørge for at få en kopi af filerne, som han kan vedhæfte dommerrapporten. Det er dommerens ansvar, at han medbringer et brugbart lagringsmedie til at opbevare filerne på.

Stævnelederen skal forud for hvert stævne indskærpe hver enkelt af deltagerne, at indregistrerede motorcykler, 30 km knallerter/scootere og 45 km

knallerter/scootere, som deltager i træningen/konkurrencen, skal bringes i forskriftsmæssig stand, før de atter benyttes til kørsel på færdselslovens område offentlig vej eller gade. Ligeledes må det tilkendegives deltagerne, at overtrædelse heraf foruden strafansvar kan medføre suspension. Mangelfuld instruktion af deltagerne med hensyn til de foran omhandlende forhold kan for arrangøren medføre tilbagekaldelse af løbstilladelsen.

Ved stævnets afslutning skal stævnelederen til dommeren aflevere resultatlister, oversigt over udeblevne, ikke afmeldte kørere samt andet skriftligt materiale, der måtte være af betydning for dommerens rapportering om stævnet. I det omfang disse oplysninger foreligger digitalt, skal dommeren sørge for at få en kopi af filerne, som han kan vedhæfte dommerrapporten. Det er dommerens ansvar, at han medbringer et brugbart lagringsmedie til at opbevare filerne på.

1.8 Chefen for den tekniske controls opgaver

Det påhviler chefen for den tekniske kontrol (TK) forud for træning, tidtagning og løbet at forestå kontrollen af, at motorcyklerne samt kørernes påklædning og udstyr er i overensstemmelse med reglementets krav og de gældende tillægsregler. Han skal sammen med stævnelederen underskrive en erklæring om, at denne kontrol er gennemført. Under stævnet, i forbindelse med styrt og uheld, er det chefen for TK's opgave at sikre sig, at køretøjer og udstyr fortsat er i forsvarlig stand. Chefen for TK skal ved stævnestart sikre sig at parc ferme er oprettet jf. banereglementet.

1.9 Ryttergårdschefens opgaver

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

1.10 Tidtagerchefens opgaver

Det påhviler tidtagerchefen at forestå ledelsen af omgangstælling, tidtagning og resultatberegning.

Han skal til stadighed have overblik over, om alle dele af den samlede resultatberegningssprocedure udføres korrekt og gribe ind i påkommende tilfælde.

Han skal:

- a. Til dommeren via stævnelederen, efter stævnet afgive en komplet resultatliste med point i underskrevet stand. Samt en deltagerliste udskrevet fra MyLaps systemet hvor alle transpondernumre fremgår.
- b. Resultatet skal ligeledes udgives på "My Laps.com" enten direkte eller via den listeanvarlige ved DMU inden 72 timer. Backup fil fra MyLaps programmet sendes til den ansvarlige for samlet resultatberegning, inden 72 timer.
- c. i en periode af mindst 1 år efter stævnet sørge for opbevaring af de digitale filer, der er oparbejdet ved resultatberegningen, således at disse om fornødent kan indsendes til DMU til efterkontrol.

Dommeren skal sørge for at få en kopi af filerne, som han kan vedhæfte dommerrapporten. Det er dommerens ansvar, at han medbringer et brugbart lagringsmedie til at opbevare filerne på.

1.11 Starterens opgaver

Det påhviler starteren at stå for afviklingen af løbets start.

Forinden skal han:

- a. have sikre sig, at løbsstrækningen er fri.
- b. Have kontrolleret, at kørerne har indtaget deres korrekte startpladser.

Endvidere er det starterens opgave at overvåge deltagernes passage af målet og forestå den her med forbundne signalering, samt sørge for udarbejdelse af liste over kørernes rækkefølge ved passage over stregen ved afflagningen.

1.12 Banechefens opgaver

Det påhviler banechefen at forestå klargøringen af banen efter banesyns rapportens indhold således, at banen er fuldt anvendelig om morgenen på stævnedagen, samt forestå ledelsen af de med baneservice beskæftigede officials.

Før og under et stævne er banechefen ansvarlig for, at banemarkering, og tilskuerhegn er intakte.

1.13 Chefen for baneofficials opgaver

Det påhviler chefen for baneofficials at forestå ledelsen af de på banen beskæftigede officials.

Forestå en grundig instruktion af alle officials forud for hver trænings- og løbsdag. Chefen for baneofficials skal til stadighed have overblik over, at alle banens officials er på plads og at intet publikum befinder sig på baneområdet.

1.14 Baneofficials opgaver

Svingdommerens opgaver ved et RR løb er følgende:

- a. at signalere til kørerne med flag ved uregelmæssigheder på banen i sit baneafsnit,
- b. at melde til løbslederen om uregelmæssigheder i sit baneafsnit,
- c. at erindre sig og notere enkeltheder ved kørsel og evt. styrt med henblik på rapport til dommeren,
- d. at sørge for, at hjælpemidler ved observationsposten hele tiden er i orden - og at baneafsnittet før hvert løb nøje gennemgås.

1.15 Protest

Foto og video må ikke bruges i protester, medmindre optagelserne er udført med banens fastmonterede udstyr.

2 Deltagelse i arrangementer

2.1 Grundregler for deltagelse i løb

Deltagere i løb kan opdeles i:

Kørere, der er førere af deltagende motorcykler.

Passagerer, der under løb ledsager førerne af sidevogns motorcykler.

Såvel kørere som passagerer skal for at deltage i løb, være i besiddelse af gyldigt kørerlicens udstedt af DMU eller en anden organisation tilsluttet FIM Europe eller FIM.

Det er tilladt at lade kørere uden licens deltage i DMU godkendt træning og tidtagninger i forbindelse med løb, disse er dog ikke forsikret af DMU's forsikring.

Disse kørere skal dog have modtaget en grundig instruktion i flag og sikkerhed for den pågældende bane.

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

Alvorligt skadede kørere kan ikke deltage i konkurrence eller træning.

Træningsleder, stævneleder eller dommer kan forlange en lægeerklæring i tvivlstilfælde. Erklæringen betales af køreren.

2.2 Deltagelse i internationale løb

Enhver kører med gyldigt licens kan afgive anmeldelser til løb i udlandet.

Starttilladelse skal dog i hvert enkelt tilfælde gives af DMU.

2.3 Tilladelse til start

I tilfælde, hvor licens ikke kan fremvises til et løb, (enten fordi den er glemt eller bortkommet) kan tilladelse til start gives af dommeren ved det pågældende løb, såfremt han kender vedkommende kører og har sikret sig, at betingelserne for kørerens start i øvrigt er opfyldt. Vedkommende kører er pligtig til at betale en bøde i henhold til DMU's afgiftscirkulære, der tilfalder DMU. Bøden skal opkræves af dommeren.

2.4 Grundregler for deltagelse i træning

Det er tilladt at lade kørere uden licens deltage i DMU godkendt træning, disse er dog ikke forsikret af DMU's forsikring.

Disse kørere skal dog have modtaget en grundig instruktion i flag og sikkerhed for den pågældende bane.

3 Køerlicens

Jf. alment reglement.

3.1 National køerlicens

Jf. alment reglement.

3.2 Erhvervelse af køerlicens, baneprove

For at opnå et RR køerlicens skal køreren:

Deltage i et DMU godkendt kursus og bestå en skriftlig baneprove inden træning kan påbegyndes, samt aflægge en praktisk baneprove, inden deltagelse i løb.

Køreren bliver indmeldt i DMU.

Når en kører rykker fra Mini RR til RR, skal køreren til RR baneprove.

Se endvidere alment reglement nationalt kørelicens.

3.3 Aspirant køertilladelse

Jf. alment reglement: [Jf. DMU's licensstruktur](#)

3.4 Træningstilladelse

Jf. alment reglement.

3.5 Træningslicens

Med træningslicens kan køreren deltage ved DMU godkendte træningsarrangementer i Danmark og udland. Klubben skal give en omhyggelig teoretisk og praktisk instruktion inden licensen kan udstedes. Der kan deltages i træning og træningsløb, men ikke DM eller DMU Cup løb.

3.6 International køerlicens

Jf. alment reglement.

3.7 Inddragelse eller nægtelse af køerlicens

Jf. alment reglement.

3.8 Indslusnings- og træningslicens Event licens

Jf. [DMU's licensstruktur](#) Eventlicens kan tegnes af kørere der deltager i et DMU godkendt RR arrangement. For at tegne denne licens skal køreren:

Deltage i et DMU godkendt kursus og bestå en skriftlig Event baneprove inden træning kan påbegyndes.

Samt aflægge en praktisk baneprove, inden deltagelse i løb.

Licensen er kun gyldig til det arrangement den er tegnet. Varigheden af licensen følger derfor varigheden af arrangementet.

Køreren bliver medlem af DMU i 3 måneder hvor køreren modtager motorbladet.

Arrangøren skal oprette medlemmer jf. forskrifter for eventlicens.

Tegningen er betinget af at køreren ikke tidligere har haft licens.

~~3.9 One-Race-Licens~~

~~Køreren skal have haft A eller B kørerlicens indenfor de seneste 5 år. Licensen giver ret til at deltage i en DM afdeling i A eller B klasse med træning samt start ved de løb som stævnet omfatter. Licensen giver adgang til Kategori IV medlemskab af DMU.~~

4 PR-arrangementer

Alle deltagere skal udfylde og underskrive anmeldelsesblanketten. Ved deres underskrift er de indforstået med at deltagelse i arrangementet er på egen risiko, og der kan ikke gøres krav overfor DMU eller DMU klubber.

Alle PR-arrangementer skal ansøges efter reglerne i alment reglement.

PR-arrangementer opdeles i kategorierne:

1. PR. arrangementer på permanente baner
2. PR. arrangementer på ikke permanente baner (byfester og lignende)

Kategori 1 – PR-arrangementer på permanent bane:

- Arrangementet er et tilbud til nye potentielle kørere om at prøve RR-sporten.
- PR-arrangementet er som almindelig træning. Der må ikke arrangeres nogen form for fælles start og konkurrence, jf. pkt. 6.
- Træningslederen udfærdiger liste med navn, adresse og cpr. nr. på deltagerne. Af listen skal fremgå i hvilken klasse, den pågældende har kørt.
- Deltagere under ~~18~~16 år skal være ledsaget af forældre eller værge, som skal underskrive på listen før prøvekørslen kan begynde.
- En person kan i et kalenderår kun deltage ved 2 Kategori 1 PR-arrangementer i hver disciplin.
- Senest 3 dage efter PR-arrangementet indsendes listen til DMU sammen med skadesanmeldelser for evt. tilskadekomne. Der udleveres/sendes en kopi af skadesanmeldelsen til den tilskadekomne.

Kategori 2 - PR-arrangementer på ikke permanente baner:

- Opvisningsløb med samlet start.
- Der skal indsendes tillægsregler, udpeges dommer og foretages banesyn. Der betales normal løbsafgift, tillægsregler/dommer og banesynsafgift.
- Deltagerne skal have kørerlicens.

Opvisningsarrangementer:

- Arrangementer, hvor der kun er tale om PR-opvisning (intet konkurrencemoment), skal der ikke indsendes tillægsregler eller betales afgift.
- Banen skal synes af en af SD udpeget person.
- Den arrangerende klub afholder udgiften til banesyn.
- Deltagerne skal have kørerlicens.

Alle sikkerhedsregler skal være iht. DMU's reglement for ikke permanente baner.

5 Ulykkeshjælp

Løb:

- Ved alle løbs arrangementer med flere end 20 deltagere, skal der ved banen være læge og ambulance tilstede. Ambulancen skal opfylde kravene i Sundhedsministeriets bekendtgørelse om ambulancer (ambulancebekendtgørelsen).

Træning:

- Ved træning med flere end 20 deltagere, skal der være en læge, en samarit eller ambulancebehandler til stede. Ved træning med over 20 deltagere kan der søges dispensation ved SK hvis der ønskes at undlade ambulancen.

Undtagelser:

- Mini Road Racing klasserne er undtaget fra reglerne om læge og ambulance.
- Ved Mini Road Racing, skal der ved banen være personer, der har bestået prøve på et af førstehjælpsorganisationerne godkendt kursus, minimum på niveau med de samaritter kurser, der udbydes af Dansk Røde Kors, Arbejder Samaritter Forbundet – Dansk Folkehjælp (ASF) og Beredskabsstyrelsen. Der skal være forbindingskasse(r) og bære(r) til stede.
- Ved træning, der afholdes uden for Danmark, kræves som minimum respektive FMN's regler herfor overholdt.

Skadeanmeldelse:

- I tilfælde af tilskadekomst ved løb udfylder dommeren en skades anmeldelsesblanket i 2 eksemplarer, hvoraf det ene medsendes dommerrapporten til DMU, mens det andet, med henblik på arbejdsgivererklæring, sendes til den tilskadekomne.
- Kommer en kører til skade ved et FNM godkendt stævne udenfor Danmark, skal køreren henvende sig til DMU's kontor, umiddelbart efter hjemkomsten, hvis skaden skal anmeldes.

Brandslukningsudstyr:

- Hver kører skal medbringe en pulverslugger med indhold på mindst 6 kg som skal stå fremme.

6 Træningsarrangementer

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

Arrangøren (Se alment reglement) skal ansøge DMU Sportskommission RR om tilladelse til afholdelse af arrangementer, senest 8 dage før arrangementet ønskes afholdt, med oplysning om dato, bane, klasser og træningsleder.

Træningslederen skal være i besiddelse af officiallicens D, S eller TL.

Træningslederen kontrollerer, at alle deltagere er i besiddelse af gyldigt licens, at maskiner og påklædning er i orden, at kørslen foregår forsvarligt, og at træningen er behørigt ansøgt og godkendt af SK RR-DR og at kopi af banegodkendelsen og arrangementsgodkendelse er til stede.

Ved træning på udenlandske eller ikke permanente baner skal træningsledere med D, S eller TL officiallicens godkende banen ved hvert enkelt arrangement.

Det står arrangøren frit for, at opkræve et træningsgebyr.

Når et træningsarrangement er ansøgt og godkendt, bliver godkendelsen meddelt arrangøren.

Deltagerne skal selv sikre sig, at banegodkendelsen er til stede, idet træningen i modsat fald er ulovlig og ikke dækket af ulykkesforsikringen.

Kommer en kører til skade ved træning, udfylder træningslederen en skadeanmeldelse i 2 eksemplarer.

Det ene eksemplar sendes til DMU's kontor. Det andet eksemplar udleveres/sendes til den tilskadekomne.

Træningslederen skal forud for hver træning indskærpe, at indregistrerede motorcykler, 30 km knallerter/scootere og 45 km knallerter/scootere, som deltager i træningen, skal bringes i forskriftsmæssig stand, før de igen benyttes til kørsel på færdselslovens område. Ligeledes må det tilkendegives deltagerne, at overtrædelse heraf foruden strafansvar kan medføre suspension.

7 Anmeldelser

7.1 Anmeldelse til stævne

Anmeldelse samt betaling sker via formular på DMU's onlinetilmelding www.dmusport.dk.

Arrangøren har mulighed for at angive op til 3 anmeldelsestidspunkter med forskellige tilmeldingsgebyrer.

Alle anmeldelsesblankettens rubrikker skal udfyldes, i modsat fald er anmeldelsen ugyldig.

I tilfælde af, at en anmeldelse indeholder urigtige oplysninger, kan arrangøren erklære anmeldelsen for ugyldig, og kan konfiskere det eventuelt erlagte anmeldelsesgebyr.

Alt efter omstændighederne kan der foretages indberetning til DMU, som da vil behandle sagen.

Anmeldelse kan ikke ske telefonisk.

7.2 Anmeldelsesfrist

Anmeldelsesfristen for nationale stævner fremgår af tillægsreglerne for det pågældende stævne.

7.3 Anerkendelse og afvisning af anmeldelse

For nationale stævner og stævner med skandinavisk deltagelse, gælder følgende: Arrangøren har pligt til at fremsende startbekræftelse til kørere, der skal deltage, senest 2 dage efter anmeldelsesfristens udløb.

Overholdes ovennævnte ikke, er kørerne frit stillet.

Arrangøren har ligeledes pligt til at returnere ikke antagne anmeldelser, senest 2 dage efter anmeldelsesfristens udløb.

For internationale stævner gælder følgende:

Generelt kan en anmeldelse nægtes eller afvises af den FMN, der har udstedt kørerens licens, den arrangerende FMN eller arrangøren. En afvisning skal tilgå den anmeldende kører på den på anmeldelsesblanketten anførte adresse senest 24 timer efter anmeldelsesfristens udløb.

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

7.4 Udeblivelse

Enhver kører, som har anmeldt sig til et løb men ikke møder til start, kan idømmes en straf, der fastsættes af DMU.

En kører, der ankommer for sent til et stævne, skal over for dommeren angive grunden hertil, hvorefter dommeren afgør, hvad der videre skal ske.

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

7.5 Løsning fra afgiven anmeldelse

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

7.6 Fingerede anmeldelser

Det er arrangøren forbudt i programmet eller på anden måde at publicere navne på deltagere, for hvilke endelig anmeldelse ikke er indgået. For udenlandske deltagere betragtes en anmeldelse først som endelig, når den er godkendt af DMU.

7.7 Anmeldelser fra udenlandske kørere

Kørere fra Norden, EU (lande uden for FIM Europe) og FIM Europe kan frit anmelde sig til hhv. Nationale, FIM Europe og EU-stævner.

Arrangøren skal sikre sig at de udenlandske kørere der deltager i løb/ træning er indehaver af en gyldig kørerlicens.

7.8 Anmeldelser til udlandet

Danske kørere kan frit anmelde sig til nationale stævner i Norden og det øvrige Europa. De anbefales at få en forsikringsbekræftelse fra DMU's kontor.

Anmeldelser fra danske kørere til internationale mesterskabsløb (FIM & FIM Europe mesterskaber & Cups), skal være DMU's kontor i hænde senest 25 dage før løbsdagen.

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

7.9 Anmeldernavn

Der åbnes mulighed for, at personer, der repræsenterer sig selv eller et firma, kan figurere i løbsprogrammer mm. Som anmeldere for én eller flere deltagere ved et stævne.

Anmeldernavn skal være anført på anmeldelsesblanketten og ved den elektroniske anmeldelse.

8 Flag reglement

8.1 Officielle flag størrelser

Flag, der skal anvendes til signalering til kørerne, skal have målene 80x60 cm, rødt flag dog 100x80 cm.

8.2 Flagsignaler

Flag	Betydning
Nationalt flag	Bruges ved flagstart
Rødt flag Ubevægeligt eller blinkende rødt lys på banen Rødt flag vises bevægeligt fra alle poster på banen eller blinkende rødt lys hele banen rundt	Løbet eller træningen er afbrudt. Kør langsomt og forsigtigt til pit område.
Rødt flag Ubevægeligt eller blinkende rødt lys på banen	Løbet eller træningen er afbrudt. Kør langsomt og forsigtigt til pit område.
Rødt flag Ubevægeligt	Må ikke passeres (Benyttes ved pitudkørsel og ved startlinje)
Sort flag med orange cirkel + tavle m. nummer (teknisk flag)	Stop for kører med det pågældende nummer. Anvendes som signal når det skønnes, at motorcyklen har en teknisk defekt, der kan være til fare eller ulempe for kørerne eller andre. Kørerne skal straks køre i depot og kan genoptage træningen/løbet når defekten er udbedret, kontrolleret og godkendt af teknisk kontrol.
Sort flag + tavle m. nummer	Stop for kører med pågældende nummer. Kørerne skal straks køre i depot, og kan ikke genoptage træningen / tidtagningen /løbet, før løbsledelsen har givet tilladelse her til.
Sort/hvidt ternet flag	Løbet eller træningen er slut

Hvidt flag	<p>Vises når en ambulance eller andet køretøj er på banen.</p> <p>Det hvide flag informerer kørerne om, at der er en anden type køretøj på banen. Det hvide flag anvendes bevægeligt så snart køretøjet har passeret flagposten og indtil køretøjet passerer næste flagpost. Derefter holdes det ubevægeligt, mens køretøjet er i næste baneafsnit. Flaget tages ind, når køretøjet forlader næste baneafsnit. Føreren af køretøjet skal sikre sig, at flagposten før det punkt han kommer ind på banen er klar til flagning før indkørsel.</p> <p>Såfremt køretøjet stopper på banen, skal det hvide og gule flag anvendes samtidig.</p>
------------	---

Gult flag – bevægeligt eller blinkende gul lys	<p>Øjeblikkelig fare - overhaling forbudt, med mindre der er tale om en langsommere kører, hvis denne er udgået fra træningen / tidtagningen eller løbet. Føreren skal indikere dette med en tydelig opstrakt arm eller markering med benet - vær klar til at standse. Flagning med gult flag gælder til næste flagpost.</p> <p>Bemærk: Gult flag benyttes altid bevægeligt.</p>
--	--

Kun gældende for MINI MOTO:

Hvis 15 % og 25 % reglen for kvalifikationstid til løb annulleres og alle kørere i den enkelte mini motor klasse kan deltage i løbet, kan der gives tilladelse til, at følgende gælder:

Gult flag bevægeligt samt skilt med SC på samtlige flagposter	Safety Car på banen.
Grønt flag eller grønt Lys	<p>Banen er klar, vises på første runde af hver træning og tidtagning.</p> <p>Grønt flag vises bevægeligt på startline ved påbegyndt Warm up lap.</p> <p>Det grønne lys skal være tændt</p>
Rødt flag med 3 gule vertikale striber	Reduceret friktion, f.eks. olie eller vand på banen.
Blåt flag – ubevægeligt	Snart ved at blive overhalet af en kører der kører væsentlig hurtigere.
Blåt flag – bevægeligt	Ved at blive overhalet

Ingen andre signaler eller farver må anvendes.

8.3 Bedømmelse af - og straf for overhaling under gult flag

Bedømmelse:

Dommeren skal foretage høring af parterne (svingofficials og de involverede kørere) i sagen. Tvivl skal komme køreren til gode.

Straf:

- Under træning idømmes en bøde på kr. 500,-.
- Under tidtagning, tildeles køreren sidste startplacering.
- Hvis kun 1 tidtagning, flyttes køreren bagerst i feltet. Ved flere tidtagninger, annulleres tiden fra den pågældende tidtagning hvor overhalingen er foretaget.
- Det er stævneleder i samråd med tidtager der afgør hvem der holder hvor, hvis der er flere der tildeles sidste startplacering.
- Under løb udelukkes køreren fra resultatlisten.

Om betaling henvises til Alment reglement.

9 Præmier

9.1 Præmiering

DMU udskriver Danmarksmesterskaber og DMU Cups inden for Road Racing og Drag Racing.

De detaljerede bestemmelser for mesterskabernes opdeling på klasser og afviklingsform fremgår af pkt. 31.1.

Præmiering ved Danmarksmesterskaber består i:

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

Alle med bånd i rød/hvide farver.

Præmiering ved DMU Cup består i Pokal eller medalje (bånd i blå/hvide farver) til nr. 1, 2 og 3.

9.2 Øvrig præmiering

Udover den ovennævnte mesterskabspræmiering skal der finde præmiering af resultater opnået ved stævner sted i omfang og efter retningslinjer som beskrevet i det følgende:

I henhold til de opnåede resultater kan uddeles:

- a. pokaler
- b. plaketter
- c. præmiegenstande
- d. pengepræmier

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

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

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

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

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

Løbsserier og tilhørende præmiering skal godkendes af sportskommissionen.

I Road Racing udsættes generelt højst 3 præmier.

I tilfælde af dødt løb trækkes lod om præmien, hvorimod placeringen bibeholdes (er der f.eks. i et løb udsat flere præmier, og er der dødt løb mellem nr. 2 og nr. 3, trækkes lod om 2. og 3. præmie).

Sidstnævnte er derefter at betragte som en 2. præmie. 3. præmien udgår, og 4. præmie forbliver 4. præmie). Såfremt kørerne indvilger heri, kan de pågældende køre et nyt løb for at afgøre placeringen.

For vandrepræmier gælder følgende regler:

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

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

Vandrepræmier, om hvilke der udelukkende konkurreres i lukkede stævner eller blandt en klubs egne medlemmer, skal ikke registreres. Opløses en klub, som har fået registreret en vandrepræmie, eller indstiller den for et tidsrum af over 2 år sin løbsvirksomhed i et sådant omgang, at konkurrencen om vandrepræmien ikke kan fortsætte, skal præmien vederlagsfrit stilles til rådighed for DMU, der kan udsætte den i anden lignende konkurrence. Uddrag af vandrepræmiens statutter skal anføres i tillægsreglerne for hvert stævne, i hvilket der konkurreres om den. Registrering af vandrepræmie gælder uden tidsbegrænsning, indtil den ophæves af DMU. Alle point- og seriepræmier, for hvilke resultaterne fra flere forskellige konkurrencer lægges til grund, skal godkendes af DMU. Hvis DMU finder det påkrævet, skal sådanne præmier indregistreres i lighed med vandrepræmier.

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

I tilfælde af dødt løb skal præmierne for de pågældende placeringer lægges sammen og fordeles lige mellem de pågældende kørere, medmindre andet er anført i tillægsreglerne.

9.3 DMU Oprykker Cup - DOC

Ved stævner, hvor der afvikles DM afdelinger i A klasserne i 600 cc og 1000 cc, vil der blandt kørere, der i forhold til den foregående sæson er oprykket fra B til A klassen, blive afviklet en løbsserie, kaldet DMU Oprykker Cup (DOC). DOC afvikles i hver af maskinklasserne 600 cc og 1000 cc.

Løb i DOC afvikles sammen med de almindelige løb i A klassen. Der gives point i DOC efter normal tildeling (25-20-16.....3-2-1). Altså vil den kører, der er først i mål blandt deltagerne i DOC 600 cc modtage 25 point, uanset hans placering i løbet i øvrigt. Tilsvarende gælder for 1000cc.

Deltagerne i DOC kan opnå point både i DM afdelingen og i DOC.

Der vil på afviklingsdagen være præmie til nr. 1 i DOC i både 600cc og 1000cc. Efter finaleløbet vil vinderen af DOC blive kåret. Der vil blive præmieret med DMU pokal til 1., 2. og 3. pladsen i begge klasserne 600cc og 1000cc. Man kan kun deltage i DOC et år.

DOC følger i øvrigt DMU's reglement.

Afsnit 2: Generelle konkurrenceregler

10 Generelle konkurrenceregler

10.1 Generelt

Det følgende reglement er beregnet for alle Road Racing og Drag Racing stævner, træning og PR-arrangementer godkendt af SK RR-DR.

Tildeling af arrangementer foretages af SK RR-DR efter ansøgning fra arrangøren (jf. alment reglement).

Der er følgende kategorier og prioritering: Verdensmesterskab, Europamesterskab, Nordisk Mesterskab, Nationale løb med Tv-dækning, Andre Internationale løb, Danske Mesterskaber, DMU Cup løb, andre nationale løb, træning, Track Days og PR-arrangementer.

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

10.2 Tillægsregler og tidsprogram

Se alment reglement afsnit.

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

For at tillægsregler kan godkendes, skal tidsprogram, indeholdende klasser medsendes.

10.3 Begrænsning i køretid og distance for kørerne

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

10.4 Førermøde

Førermøde skal afholdes senest ½ time inden første kørsel på banen Førermødet er obligatorisk, ved alle DM og DMU cup afdelinger.

Eventuelle af dommeren godkendte ændringer til tillægsreglerne vil blive meddelt på dette møde.

Der kan fortages navneopråb af kørerne, og udeblivelse vil blive straffet med bøde på 500 kr., der opkræves af dommeren og indsendes til DMU.

Er køreren under 15 år skal der også møde en forælder eller væрге op for køreren ved mødet.

10.5 Deltagelse i flere klasser

En kører kan anmelde sig til deltagelse i flere klasser ved et stævne. Hvis flere klasser afvikles sammen i et løb, kan en kører kun deltage i en klasse. Kørerens skal ved anmeldelsen til stævnet vælge, i hvilken klasse han vil deltage. Der optjenes kun point i den klasse, hvor køreren er anmeldt.

11 Banerne

11.1 International banegodkendelse

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

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

11.2 DMU banereglement

Generelt:

DMU's standard for Road Racing baner omfattes af nedenstående afsnit. Banerne skal gennemgås, samt godkendes af SK RR-DR. Godkendelse af baner skal ske min. hvert andet år. Banesyn skal foretages af en eller flere SK RR-DR medlemmer, eller personer udpeget af SK RR-DR.

Jvf. Færdselsstyrelsens bekendtgørelse "Bekendtgørelse om afholdelse af motorløb på bane" § 3 stk. 3. må der ikke ændres i banesynsrapporterne for de enkelte baner, uden der efterfølgende søges en ny polititilladelse vedr. den enkelte bane.

Baner:

Følgende banegodkendelser forefindes:

- a. Permanente baner
- b. Midlertidige baner

Baneudformning:

- Banen kan udformes med højre og venstre sving såvel på fladt, som kuperet terræn.
- Banelængde på begge banetyper er mellem 1 km og 10 km. Minimumsbredde 6 m. Mini Road Racing mellem 400 m og 1500 m minimumsbredde 3 m. Derudover kan der i Banesynsrapporten i Mini Road Racing oplyses, hvilke klasser der er indeholdt i godkendelsen af banen.
- Der bør være Run-off areal, som skal være pløjet og harvet og bestå af løst materiale (små runde sten – grus - sand). Run-off reglen gælder kun på permanente baner. Kanter og betonkanter i banen skal altid være i plan med Run-off areal.
- Banen skal indeholde nødvendigt dræn for vand i alle sving. Ved banens start/mål skal der være en mållinje, samt opmærkning af startfeltet. Pole position er 1 m bagved startlinjen i kørselsretningen og der er 9 m mellem rækkerne. Mini Road Racing minimum 3 m mellem rækkerne.

- Kanter/pæle/autoværn skal afdækkes med støddæmpende materiale eks. halmballer – Isolerings bats – dæk – Safety Guard (Airfence), hvor dette skønnes nødvendigt. Krav om sådan afdækning skal indeholdes i banesyns rapporten.
- Startlys skal indeholde Rød.
- Banesynsrapporten skal indeholde en baneskitse, hvor alle svingposter er markeret, samt transportveje for ambulance.
- Svingposter kan være erstattet af elektronisk udstyr. Det skal være oplyst i Banesynsrapporten.
- Hver svingpost skal have følgende udstyr:
 - a. Radio, telefon eller anden elektronisk kommunikation
 - b. Officielle flag
 - c. Koste
 - d. Olieabsorberende middel
 - e. Brandsluknings materiel
- Al kommunikation til Racekontrol skal foregå ved radio eller telefon kommunikation.
- Såfremt der er Pit bane skal den markeres og være på et hensigtsmæssigt sted på banen. Det anbefales, at der forefindes pit box i et antal af 15 med en størrelse på minimum 16 m². (bredde 4m dybde 4m).
- Det anbefales, at hele banen skal markeres med en hvid kant i begge sider i hele banens længde. Bredde mellem 8 cm > 10 cm. Som altid skal være den af FIM Europe/FIM godkendte skridsikre maling.
- Startlinjen skal være beliggende på en lige del af banen, og banens bredde skal være konstant mindst 100 m efter startlinjen. I Mini RR skal afstanden være 40 meter. Banesyn fastsætter antallet af startende deltagere (træningspas & løb) i hver klasse, samt antallet i startrækkerne.

Depot:

- Depotet skal have en størrelse så der er plads til alle deltagere, officials, mekanikere, gæster m.m.
- Der skal forefindes et afspærret område til teknisk kontrol, herunder et område hvor tilbageholdte køretøjer kan være under konstant opsyn (Parc Fermé). Teknisk kontrol området bør være overdækket.
- Ved udkørsel til banen skal der være et afspærret markeret område (opmarch område)
- Følgende anbefales:
 - a. WC
 - b. Bad
 - c. Vandhaner
 - d. El
 - e. Telefon
 - f. Medicinsk center
 - g. Brandcenter
 - h. Banemateriale center

i. Restaurant

- Det anbefales at depotet fra starten af stævnet holdes bemanded med kontrollører samt et kontrolsystem for såvel deltagere, som køretøjer.

Race kontrol/Dommer:

- Der skal forefindes Race kontrol på banen.
- Der skal indeholdes muligheden for afvikling af funktioner for Stævneleder - tidtagning - dommer/jury
- Tv-overvågning anbefales i Race Kontrol.
- Podium til præmiering anbefales ligeledes.
- Højtaler anlæg anbefales til såvel publikum, som Depot område.

Pressefaciliteter:

- Der bør forefindes et rum for pressen.

Publikumsfaciliteter:

- Der skal være publikums afspærring over hele banen, samt i depot og ved pit ud og indkørsel. Det er tilladt at sælge billetter til depot, men ikke i Pit område.
- Desuden skal området i forhold til det forventede publikums antal indeholde:
 - a. Toiletter
 - b. Førstehjælpsområde med personale
 - c. Brandservice
 - d. Parkeringsareal

Særlige bestemmelser for ikke permanente baner:

- Langs selve banelegemets ydre afgrænsning skal der ud for tilskuerpladserne etableres foranstaltninger, som skal forhindre motorcykler i at komme i kontakt med tilskuer.
- Disse foranstaltninger kan bestå af en beskyttelseszone, der sikrer tilstrækkeligt afstand fra banekant til tilskuere.
- Afstanden mellem den eventuelle afspærring langs banelegemets ydre afgrænsning og tilskuerafspærringen skal være mindst 3 m langs lige strækninger, og mindst 8 m i sving.
- Kan disse minimums afstande ikke opnås, skal der i stedet etableres enkeltstående fastholdt og sammenbundet ubrudte dækstabler eller en ubrudt sammenbundet række halmballer eller andet materiale med tilsvarende støddæmpende egenskab.
- Etableres enkeltstående dækstabler, skal disse placeres i ubrudt række i sving og på langsider, med en minimumshøjde over banelegemet på 1½ m. Med henblik på at holde tilskuerne i sikkerhedsmæssig forsvarlig afstand fra banelegemet, skal der ud for tilskuerpladserne etableres en tilskuerafspærring.

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

12 Officiel træning

Ved afvikling af DM i Road Racing skal afsættes mindst 60 minutters trænings/ tidtagning/ løbstid pr. klasse pr. dag.

For Mini Road Racing også 60 minutter, hvor hver klasse skal have træning/ tidtagning/ opvarmningstiden opdelt i mindst tre dele.

Der kan efter ansøgning til SK RR-DR dispenseres for ovennævnte tidskrav.

12.1 Obligatorisk træning og kvalifikation til start

Træningstiderne tjener til udvælgelse af kvalificerede kørere til start.

Tillægsreglerne skal angive efter hvilken metode, udvælgelsen foregår i alle klasser.

Systemet skal være baseret på opnåede trænings tider.

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

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

12.2 Kvalifikation

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

Ved øvrige løb er kvalifikationskravet hurtigste tid +25 %.

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

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

I Mini Motor kan man vælge at lade alle kører med i klassen til løbet, dvs. fravige 15 % og 25 % reglerne, men dette betyder samtidig en ændring i flagreglerne vedr. det gule flag. Se flagregler [89.2](#)

12.3 Kvalifikation uden tidtagning

Startopstilling afgøres ved resultat af kvalifikationstidtagningen.

Startopstilling til kvalifikationstidtagningen afgøres efter den rækkefølge arrangøren har modtaget såvel anmeldelse som startgebyr eller ved lodtrækning. Kun løb der tæller som afdelinger i serien er afgørende for stævne resultat og pointfordeling til slutresultat.

Såfremt en arrangør accepterer anmeldelser udover banekapaciteten, opstiller arrangøren et kvalificerings system som godkendes af dommer på stævnedagen. Kørerne skal forelægges dette system ved førermødet, jf. 10.4.

12.4 Tidtagning og resultatberegning

I alle klasser er tidtagning med DMU AMB transponder tidtagningssystem (dekoder og computer) obligatorisk til danske mesterskabsløb, DMU Cup og øvrige løbsserier, der er åbne for alle kørere.

Beskrivelse af AMB transponder tidtagningssystem:

Ved målstregen/målestedet er der anbragt en kabelslynge i banen. Kabelslyngen er forbundet med en dekodeer.

Dekoderen er forbundet med en computer med tidtagningsprogram.

Hver motorcykel er forsynet med en transponder (sender).

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

Alle AMB transpondere uanset type afgiver et unikt signal.

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

Computeren generer tidtagnings- og resultatlistor.

SK RR-DR forpligtigelser:

- Indkøb og vedligeholdelse af dekodeer og computer, samt uddannelse af klubbernes tidtagermandskab.

Løbsarrangerende klubbers forpligtigelser:

- Klubberne er økonomisk ansvarlig for alt udleveret tidtagningsudstyr (DMU har tegnet tyveri og brandforsikring).
- Klubben er ansvarlig for transport af udstyr til hvert arrangement og returtransport til DMU efter afslutningen af hvert arrangement.
- Under løb kan der skrives en manuel liste med kørernes rækkefølge ved passage af målstregen for alle omgange således, at der kan laves manuelt resultat beregning i tilfælde af strømsvigt/computer fejl o. lign.

Der kan efter ansøgning til SK RR-DR, benytte andet AMB udstyr, der ikke er ejet af SK RR-DR.

Kørernes forpligtelser:

- Alle kørere til et stævne skal have hver sin transponder, der skal være opladet inden tidtagningen/løbet.
- Transponderen skal være af typen AMB TranX 260 (max 260 km/t)
- Det er kørerens ansvar, at denne transponder er monteret på cyklen under hele stævnet.

Til Mini Road Racing klasserne af typen AMB TranX 160 (max 160 km/t) eller af typen AMB TranX 260 (max 260 km/t).

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

Transponder inkl. tilbehør kan købes gennem DMU.

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

Løbsarrangerende klub kan udleje egne transpondere til kørere. Det er alene den løbsarrangerende klub, der bestemmer udlejningsprisen.

13 Start

13.1 Startmetoder

Der er 2 startmetoder i Road Racing:

- Massestart inkl. "Le Mans" start
- Intervalstart af en eller flere maskiner

13.2 Massestart

13.2.1 Normal startmetode

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

For Mini Road Racing gælder dog en afstand på 3 meter mellem hver række. Startpositionerne i samme række er forskudt, således at pole position er 1 m foran nr. 2 osv.

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

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

13.2.2 "Le Mans" start

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

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

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

13.3 Interval start

Startsignalet skal gives med fortløbende intervaller.

13.4 Startprocedure

Startområdet skal være afmærket med markering, som tydeligt viser de enkelte startrækkers placering.

Ved start skal hver række overvåges af en starthjælper, placeret således, at den

pågældende har mulighed for at følge startlyset - og den startrække, vedkommende skal observere.

Starthjælperen markerer med en oprakt hånd, at hans eller hendes række er klar. Hvis der er tale om tyvstart, skal det omgående meddeles starteren, som er den ansvarlige.

Starteren melder efterfølgende tyvstart til stævnelederen.

13.4.1 DK Startprocedure

- a. Der køres frem til startfeltet. Afhængig af baneindretning (startfelt i umiddelbar nærhed af udkørsel til banen) køres en besigtigelsesomgang (sighting lap).
- b. Pitudkørslen lukkes, når de deltagere, der var klar, er sendt ud på besigtigelsesomgangen. I sidste sving inden start rækkerne vises gult bevægeligt flag, gør klar til at standse.
- c. Besigtigelsesomgangen er ikke obligatorisk, således kan en kører vælge at skubbe sin motorcykel ud på startfeltet og gøre klar til at køre opvarmningsomgang.
- d. Køernes hjælpere skal forlade start området inden opvarmningsomgangen iværksættes. Køere, der ikke nåede med på besigtigelsesomgangen kan tillades at starte opvarmningsomgangen fra pit efter klarsignal fra starteren.
- e. Køerne placerer sig i startfeltet.
- f. Opvarmningsomgangen påbegyndes, når starteren giver tegn med grønt flag på startlinen.
- g. Når feltet har passeret pitudkørslen åbnes denne i 30 sek. for at tillade køere, der ikke har deltaget i besigtigelsesomgangen at køre opvarmningsomgang.
- h. I sidste sving inden start rækkerne vises gult bevægeligt flag. Køerne gør klar til at standse.
- i. Efter opvarmningsomgangen vil der stå en official med rødt flag foran startfeltet, køerne placerer sig i startfeltet med gående motor. Hver start række skal være markeret med nummer ved hjælp af skilte, placeret på minimum den ene, men gerne begge sider af banen.

13.4.2 Start med lys

- a. Ved DM-stævner bør lysstart anvendes.
- b. Når alle køere er på plads, og startfeltet er i ro, går officialen med det røde flag ud til siden af banen, og der tændes rødt lys.
- c. Efter 2-5 sek. udløses starten ved at det røde lys slukkes.
- d. Skal starten udskydes, efter at rødt lys er tændt, vises gult blinkende lys sammen med rødt lys. Hvis der ikke findes gult lys i anlægget vises rødt flag.
- e. Til kontrol af tyvstart placeres en official ud for hver / hver anden startrække.

- f. Tyvstart idømmes såfremt forakslen har passeret den markering der viser startrækkens placering før det røde lys slukkes.

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

For Mini Road Racing er straffen for tyvstart 10 sek.

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

13.4.3 Start med flag

- a. Starteren står klar med flaget i vandret position, flagdugen sammenfoldet til stangen.
- b. Når alle kørere er på plads, udfoldes flagdugen langsomt.
- c. Så snart flagdugen er helt udfoldet, startes nedtælling til start (svarer til at rødt lys tændes).
- d. Efter 2 - 5 sek. udløses starten ved at flaget bevæges hurtigt opad (svarer til at rødt slukkes lys).
- e. Skal starten udskydes efter at man er kommet i fase 5 eller 6, må starteren forlade sin plads samtidigt med at der vises et skilt med teksten start udskudt / Start Delayed.
- f. Som ved lysstart.
- g. Som ved lysstart.

Når feltet har passeret Pitudkørslen åbnes denne, således at kørere, der ikke har deltaget i opvarmnings omgangen kan foretage "pit start".

Når førende kører har fuldført første omgang er det ikke længere tilladt at skifte motorcykel.

14 Køreregler for kører og passager

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

Sidevogns passagerer skal under løb opholde sig på den for ham beregnede plads, undtaget ved start, uheld og stop. Straffen for overtrædelse af disse regler er udelukkelse.

14.1 Tilladte bevægemaader

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

14.2 Tilskadekomne kørere

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

Kørere som styrter under træning, tidtagning eller løb, skal til læge eller samarit kontrol før køreren kan fortsætte stævnet. Hvis køreren ikke umiddelbart er kommet til skade ved styrtet, kan vedkommende, køre den/det pågældende træning, tidtagning eller løb færdig, inden lægekontrol.

15 Regler for færdsel på banen

Under en konkurrence bør kører og passager ikke inklade sig på dumdrstig og farlig adfærd, heraf følger:

- Det er uden undtagelse forbudt at køre eller trække en motorcykel imod banens køreretning.
- Kørere, der overhaler eller bliver overhalet må ikke spærre for eller genere andre kørere.
- Hvis en kører forlader banen må han vende tilbage til banelegemet på et sted, der anvises af officials, eller på et sted, der ikke er til fordel for ham. Såfremt han afskærer et stykke af banen idømmes han 30 sekunders tidstillæg eller 5 placeringer såfremt der ikke anvendes tidtagning.
- Ved udkørsel fra pit, er det kun tilladt at køre ud på banen for enden af udslusningsvejen.
- Hvis en kører har været involveret i styrt, skal vedkommende henvende sig til læge / førstehjælper og teknisk kontrol inden næste planlagte start.
- Officials må hjælpe med at rejse maskinen op og holde den, mens køreren efterser den og udfører reparationer eller justeringer.
- Reparationer og justeringer skal udføres af køreren alene uden fremmed hjælp.
- Officials må hjælpe køreren med at starte maskinen igen.
- For Mini Road Racing i junior klasserne, er det tilladt for officials at hjælpe med eller starte motorcyklen.
- En official kan nægte køreren at fortsætte, hvis han mener at køreren er skadet, eller motorcyklen har taget sikkerhedsmæssig skade.
- I tilfælde af havari ved kørsel på banen, SKAL køreren tydeligt markerer dette ved at række en hånd i vejret eller markerer dette med en fod.
- Alle kørere, som er udgået, skal transportere deres motorcykel i banens køreretning, men uden for selve banelegemet, til pit område, eller forlade banen med sin motorcykel og placere den, så den ikke udgør en fare for de øvrige kørere på banen.
- Det er forbudt en kører at medtage passagerer på en solomotorcykel.
- For RR gælder at hastigheden i pit ikke må overstige 60 km/t, kan dog være lavere ved skiltning.
- For RR Mini gælder at hastigheden udenfor banen ikke må overstige 10 km/t.
- Straffen for overtrædelse fastsættes af dommeren og kan være udelukkelse.

16 Assistance i pit

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

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

17 Løbets afslutning

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

17.1 Bestemmelse af vinderen

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

17.2 Bestemmelse af resultater

~~Ved løb på lukkede baner med massestart, skal løbet standses når vinderen har overskredet mållinjen.~~

~~Herefter bliver alle andre flaget af efterhånden, som de passerer mål linjen.~~

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

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

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

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

5 minutter efter at vinderen har passeret mållinjen, er løbet slut.

17.3 Dødt løb

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

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

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

17.4 For tidlig standsning af løbet

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

- a. Hvis der er kørt mindre end 3 omgange annulleres resultatet. Kan der ikke gennemføres et nyt løb, gives ingen points i den pågældende afdeling.
- b. Hvis der er kørt 3 omgange men ikke 2/3 gives halve points. Såfremt det er muligt gennemføres et nyt løb med samme startopstilling og de resterende antal omgange, her gives ligeledes 1/2 points. Kun kørere, der har opnået resultat i første løb kan starte. Dvs. har fuldført sidste omgang før af flagningen og kørt mindst 3/4 af omgangene.
- c. Hvis der er kørt 2/3 af omgangene gives fulde points.

17.5 Fejlagtig af flagning af løbet

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

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

17.6 Bekendtgørelse til offentligheden

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

18 Løbsstatus (Tørvejrsløb/regnvejrsløb)

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

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

19 Afspærret kontrolområde (Park Fermé)

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

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

20 Danmarksmesterskaber/DMU-CUP

DM / DMU-CUP er først tællende, når min. 5 løb er kørt med DM / DMU-CUP status.

Alle afdelinger i løbsserien medregnes til slutresultatet. Der uddeles DM point i hver afdeling som følger:

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

Dansk mester/Cup mester er den kører, der opnår flest points. Ved eventuelt pointlighed tælles opnåede 1. pladser. Hvis fortsat lighed, tælles 2. pladser osv. Står kørerne herefter stadig lige er resultatet i sidste afdeling hvor der er opnået point afgørende.

20.1 B klasser og licens

B klasser, Rookie 600 og 1000, kan afvikles samme datoer og steder som DM stævner.

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

Danske kørerne har fortrinsret, dog kun ved tilmelding.

Der gives separate B points i hver klasse.

Nummerplade farve: jf. klasse beskrivelsen.

B klasse køres som DMU-CUP, hvor der udsættes præmier.

21 Opryknings regler

21.1 Oprykning

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

SU RR udarbejder hvert år ved sæsonafslutningen en liste over oprykninger, som godkendes af SK RR-DR og derefter meddeles kørerne. Kørerne kan protestere over en oprykning til SU RR, som så kan vælge at følge kørerenes ønske.

I klasserne Mini Road Racing tæller løb ikke med ved beregning af oprykningspoint til at blive A kører.

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

Hvis der ønskes oprykning til A kører på baggrund af point opnået i nordiske løb skal der fremsendes en ansøgning til SU RR med skriftlig dokumentation for de opnåede nordiske point.

Kun danske kørere medregnes i pointsystemet for oprykning.

Ved andre arrangerede stævner uden for DK regi kan SU RR godkende at der opnås B point i forhold til placeringen.

Erhvervede point overføres ikke til følgende sæson.

Der kan søges oprykning i løbet af sæsonen ved skriftlig henvendelse til SU RR. Licens for fører af sidevogn påtegnes "fører" og for sidevognsmand "sidevognsmand". Licens er kun gyldigt til den funktion, hvortil det er udstedt.

21.2 Nedrykning

Nedrykning fra klassetrin A til klassetrin B kan kun finde sted efter ansøgning til SU RR.

21.3 Gæstekørsel

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

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

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

22 Regler for Safety Car

22.1 Betegnelse

En Safety Car er betegnelsen for et køretøj, der kan indsættes af løbsledelsen for at neutralisere træning eller løb. Køretøjet skal være forsynet med gule roterende blink lys. Det anbefales derudover, at der er et grønt lys.

Dette kan dog erstattes af et løst grønt skilt. Herudover skal køretøjet markeres med "SAFETY-CAR" med bogstaver i samme størrelsen som start numre.

Markeringen skal som minimum være monteret bagpå. Køretøjet skal have et vægt/effekt forhold på højst 9 kg pr. hk.

En Safety Car kan indsættes i tilfælde af uheld, der kræver indsats forbundet med umiddelbar fysisk risiko for bane officials og kørere, dog uden at situationen kræver anvendelse af rødt flag.

22.2 Chauffør

Køretøjet skal køres af en erfaren chauffør. I køretøjet skal også være en observatør, der er i stand til at genkende alle motorcyklerne. Observatøren skal være i permanent radio kontakt med Race kontrol.

22.3 Flag officials

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

22.4 Safety car på banen

Når Safety Car sendes på banen under løb, skal den have gult blinklys tændt. Det er ønskeligt, at den kører ind på banen umiddelbart foran den førende motorcykel.

Uanset Safety Car position skal alle deltagende motorcykler samle sig bagved og af passe hastigheden efter denne. Når motorcyklerne er samlet efter Safety Car, må den førende motorcykel være højst 5 motorcykler længder efter Safety Car og resten af motorcyklerne skal køre så tæt som muligt, højst 5 motorcykel længder imellem motorcyklerne. Ansvar for overholdelse af afstanden påhviler hver enkelt kører. Al overhaling er forbudt, undtagen hvis en motorcykel får signal til at passere Safety Car.

22.5 Safety Car og førende motorcykel

Hvis Safety Car ikke kører umiddelbart foran den førende motorcykel skal Race kontrol sørge for, at observatøren giver grønt til de motorcykler, der er mellem Safety Car og den førende motorcykel.

Grønt betyder, at motorcyklerne skal passere Safety Car. Disse motorcykler fortsætter banen rundt indtil de når op bag feltet. Under denne opkørsel er overhaling stadig forbudt. Safety Car skal blive på banen indtil den førende motorcykel er bag den og alle motorcykler er i række op bagved.

22.6 Køre i pit

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

22.7 Safety Car ud fra banen

Når Race kontrol kalder, skal alle roterende blink på køretøjet slukkes. Dette skal ske mindst 100 meter før udkørsel. Hvis udkørsel kan foregå andre steder end ved pit-indkørslen, vil dette fremgå af tillægsreglerne eller slutinstruktion. Når Safety Car kører ud, skal alle flagposters flag og skilte tages ind.

Når Safety Car forlader banen, må der ikke overhales før der er passeret en flagpost, hvor der vises grønt flag. Alle flagposter derefter viser grønt flag. De grønne flag tages ind efter en omgang.

22.8 Omgange med Safety Car på banen

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

Afsnit 3: Motorcykler og udstyr

23 Motorcyklen og udstyr

23.1 Definition af motorcyklen og udstyr

Begrebet motorcykler dækker alle køretøjer, der har færre end 4 hjul, er drevet af en motor og er beregnet til transport af en eller flere personer, hvoraf en er fører af køretøjet. Hjulene skal, bortset fra kort varige øjeblikke, være i kontakt med jorden.

23.2 Konstruktionsfrihed

Forudsat at motorcyklen opfylder kravene opstillet i reglementet og i tillægsreglerne for de respektive stævner, eksisterer der ingen restriktioner, hvad angår valg af fabrikat eller øvrig konstruktions udformning.

23.3 Kategorier, grupper

Motorcyklerne kan opdeles i flere kategorier:

Gruppe	Motorcykel
A.	To hjulede køretøjer, der kun afsætter et spor. (Solo motorcykler)
B.	Køretøjer med tre hjul, som afsætter to eller tre spor i fremadgående retning, med en permanent monteret sidevogn, som udgør en komplet integreret helhed. Hvis der afsættes tre spor, må centerlinjerne, som afsættes af motorcyklens hjul ikke være mere end 75 mm fra hinanden. Et spor defineres ved centerlinjen i længderetningen af hvert af køretøjets hjul.

Alle motorcykler (gruppe A) skal være konstrueret på en sådan måde, at de kun kan manøvreres af en person.

Motorcykler med sidevogn (gruppe B) skal være konstrueret til at medtage en passager.

I princippet er det ikke tilladt de forskellige grupper og klasser at konkurrere i samme løb, medmindre der er angivet andet i tillægsreglerne.

23.4 Udmåling af slagvolumen

Motorcykel motorens slagvolumen beregnes efter følgende formel:

$$V = N \cdot \pi \cdot (d/4)^2 \cdot H$$

Hvor:

- V = slagvolumen (mm)
- N = antallet af cylindre
- d = boringen (mm)
- H = slaglængden (mm)

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

23.5 Kompressor (turbolader)

Kompressor må kun anvendes til rekordforsøg. Direkte benzinindsprøjtning betragtes ikke som kompressor.

23.6 Motorcyklens vægt og ballast

Minimums vægt for Road Racing maskiner er angivet under de enkelte klasser. Det kan være nødvendigt at tilføje ballast for at opnå disse tal for mindste vægt.

24 Specifikationer

24.1 Generelt

Nedenstående specifikationer gælder for i alle klasser af konkurrencer i Road Racing, undtagen hvor andet er anført i den relevante del af FIM og FIM Europe reglement. For Micro se afsnit 6.

Krævede ændringer. Følgende skal ændres:

- Blinklys skal demonteres.
- Central og sidestøtteben skal demonteres.
- Bremselys og signalhorn skal frakobles og må afmonteres.
- Alle lygteglas skal demonteres eller sikres med tape.
- Passager fodhvilere, nummerplade og holder skal demonteres.
- Alle olieaftapnings steder og filter skal sikres med bindetråd. Ligesom påfyldnings steder skal være sikret.
- Alle ånderør skal afsluttes i lukket beholder.
- Bremsekalibre i for og bag skal sikres med låsetråd så boltene fastholdes
- Kædeled skal sikres med tråd eller silikone lim.

I tilfælde af teknisk stikprøve kontrol påhviler alle udgiften til pakninger m.m., forårsaget af denne kontrol, køreren.

24.2 Titanium

Anvendelse af titanium er forbudt i følgende dele:

Stelkonstruktion - forgaffelben - svinggafler - styr hjulaksler.

Hjulaksler af aluminium er forbudt.

24.3 Max. antal gear

Der må maksimalt være 6 gear på en motorcykel.

24.4 Afskærmning af kæde og kædehjul

På motorcykler med frit løbende kæde skal denne afskærmes, så det sikres, at fører og passager ikke kan komme til skade.

Der skal være monteret en afskærmning, der forhindrer at legemsdele kan komme i klemme mellem det nedre kædeløb og det bagerste kædehjul.

24.5 Udstødningsrør

Udstødningsrør og lyddæmper skal opfylde kravene til DMU Alment reglement.

Udstødningsrøret må ikke nå længere bagud end til bagdækkets bagerste kant (se diagram A).

Udstødningsrør må ikke være monteret således, at de kan hvirvle støv op, beskadige dæk eller bremses eller nogen af de efterfølgende kørere. Der skal tages alle mulige forholdsregler for at undgå oliespild fra udstødningsrørene. For

sidevognscyklar gælder, at udstødningsrør modsat sidevognen ikke må overskride en afstand på 330 mm fra motorcyklens centerlinje.

På den anden side må udstødningsrør ikke overskride sidevognens bredde. For sidevognscyklar gælder desuden, at udstødningsrør, som løber på cyklens inderside, skal være afskærmet, så det er umuligt for passageren at blive forbrændt.

24.6 Styr

Mindste bredde på styr er følgende: For Road Racing generelt min. 450 mm. Mindste styrudslag skal være, solo 15 grader, MCS 20 grader til hver side. Ved fuldt styrudslag skal afstanden mellem styr og tank være mindst 30 mm, og frigangen mellem styr/greb og kåbe mindst 20 mm (se diagram). Styrets håndtag må max. være 150 mm, og skal placeres således, at ovennævnte mål for styrets min. bredde overholdes.

24.7 Greb

Alle håndgreb skal ende i en kugle med en min. diameter på 16 mm - min 14mm tykke, kuglen skal være en integreret del af håndgrebet og må ikke overstige en længde på 200 mm målt fra omdrejningspunktet (se Diagram A). Hvert greb skal have egen omdrejningsaksel. To leds folde type greb er tilladt.

24.8 Gashåndtag

På alle maskintyper skal gashåndtag selv slå tilbage til lukket stilling, når det slippes. På sidevogns maskiner skal tænding og benzinpumper afbrydes, når køreren forlader maskinen, med en dødemands kontakt.

Fodhvilere:

- Fodhvilere må ikke placeres mere end solo 100 mm og MCS 50 mm over en linje trukket gennem hjulenes centre ved normal belastning eller bag ved en linje trukket gennem baghjulets centrum. De skal placeres, så de ikke hæmmer betjeningen af pedalerne. Fodhvilernes yderste ende skal afsluttes i en afrunding med mindste radius 8 mm. Fodhvilere af foldetype skal være udstyret således, at de automatisk slår tilbage i normalstilling.

Bremser:

- Gruppe A (solo) skal have 2 af hinanden uafhængige bremses. Begge hjul skal kunne bremses.
- Gruppe B (sidevogne) skal være forsynet med mindst en effektiv bremse på henholdsvis for- og bag hjul. Endvidere skal der være monteret bremse på sidevognshjulet.
- Sidevognsmotorcyklar skal være forsynet med et hovedsystem med mindst 2 af hinanden uafhængige bremsekredse. En af bremsekredsene skal påvirke mindst to af de tre hjul. Hvis et system fejler, skal det andet system virke effektivt. Evt. ekstra håndbetjent nødbremse må ikke virke på sidevognshjulet.

24.9 Skærme og hjul beskyttelse

Skærme skal opfylde følgende betingelser:

På sportsmaskiner skal skærme gå delvis ned over på begge sider af dækket.

Forskærmen skal dække min. 100° af hjulets omkreds. Vinklen, der dannes ved en linje gennem skærmens forkant til hjulets centrum og en anden linje vandret gennem hjulets centrum, skal være 45° - 60° (diagram A).

Bagskærmen skal dække mindst 120° af hjulets omkreds. Vinklen, der dannes ved en linje gennem skærmens bagkant til hjulets centrum og en anden linje vandret gennem hjulets centrum må ikke overstige 20° (se diagram A).

I Road Racing kræves ikke skærme, såfremt en motorcykel er forsynet med kåbe, ellers er normale skærme påbudt.

For sidevogne skal transmissionen være dækket ned til sidevognsbunden.

Baghjulet og sidevognshjulet skal være lukket ned til sidevognsbunden på indersiden, og til øverste kant af fælgen på ydersiden.

Hældningen på det sted, hvor nummerpladen skal fastgøres, må ikke afvige mere end 30° bag ud fra det lodrette plan (se diagram A).

24.10 Kåbe – Solo

Med undtagelse af dækket skal forhjulet være synligt fra begge sider af motorcyklen.

Hjørner på kåbeglas skal forsynes med beskyttelsesforanstaltninger, der forhindrer snitsår.

Ingen del af kåben må nå ud foran en linje trukket lodret gennem forhjulets aksel. Normale skærme betragtes ikke som kåbe.

Ingen del af kåben må nå længere bagud end til en lodret linje gennem baghjulets aksel, og baghjulets fælg skal være synlig på mindst 180° af omkredsen bag ved denne linje. Ingen del af motorcyklen må nå længere ud end til en vertikal linje trukket gennem bagdækkets bageste kant (se diagram A).

Højdeforskel mellem sadlens bund og en hvilken som helst del af kåben bag sadlen må højst være 150 mm.

Frihøjde for en belastet (køreklar stand med olie, vand, benzin og fører) solomotorcykel skal være mindst 100 mm (se diagram A). Dette gælder dog ikke for Mini Road Racing.

24.11 Kåbe- Sidevogn

Passagerer i sidevogne gruppe B skal være i stand til at læne sig ud til begge sider af sidevognen. Til dette formål skal køretøjet være udstyret med håndgreb til brug for passageren.

Kåben på sidevognsmaskiner gruppe B, må ikke nå længere ud end til en linje 400 mm. foran fordækkets kant. Den bageste kant af kåben må ikke nå længere bagud end 400 mm bag bagdækkets bagkant.

24.12 Frigangsvinkel

I ubelastet tilstand skal solomotorcykler til Road Racing kunne hælde til en vinkel på 50° fra det lodrette plan uden at nogen del af motorcyklen, bortset fra dækkene, berører jorden (diagram A).

24.13 Hjul, dæk, fælge

Fælgene på solomotorcykler skal have en diameter på mindst 400 mm. Der må ikke benyttes karbon eller magnesium fælge, medmindre motorcyklen er homologeret af FIM med sådanne fælge. I Road Racing skal dækkenes slidbane før start af træning/løb have en dybde på mindst 1,5mm. Gælder alle dæk typer. 50/80 cc dog kun 1,0mm. For dæk af slicks typen skal slidindikatorerne være tydelige i hele dækkets bredde.

24.14 Baglygte

Alle motorcykler skal have en fungerende rød lygte monteret på bagenden af maskinen.

Dette lys skal tændes i regnvejr.

Alle bag-lygter skal overholde følgende:

- a) Lygte retningen skal være parallel med midterlinjen af motorcyklen (kørselsretningen), lyset skal kunne ses tydeligt bagfra mindst 15 grader til både højre og venstre af midten på motorcyklen.
- b) Lygten skal være sikkert monteret bagerst på motorcyklen, og ca. på midten.
I tilfælde af uenighed om monteringspositionen eller synligheden af lyset, tager Teknisk kontrol chefen den endelige beslutning.
- c) Effekten skal svare til ca. 10-15 watt (glødepære) eller 3-5 watt (LED).
- d) Lyset skal være konstant. Ingen blinkende lygter kan godkendes.
- e) Strømforsyningen kan være separeret fra motorcyklen.

24.15 Ekstra specifikation for gruppe B

- a. Afstanden mellem sporet fra centerlinjen for baghjul og sidevogns hjul skal være mindst 800 mm. og højst 1.100 mm. Den maksimale bredde på sidevognsmaskiner er 1.700 mm. inkl. udstødningssystem. Den maksimale højde er 800 mm. Maksimal længde er 3300 mm. Maksimal akselafstand 2300 mm.
- b. Køretøjer i gruppe B 2 skal have motoren placeret sådan, at motorens centerlinje ikke fjerner sig mere end 160 mm. Fra baghjulets centerlinje. Motoren skal være placeret foran baghjulet.
Kraftoverførsel fra motor til vejbane må kun ske gennem baghjulet.
Køretøjer i gruppe B 2 skal have en solid og effektiv beskyttelse mellem kører og motor. Beskyttelsen skal umuliggøre direkte kontakt med kørerens krop eller hans dragt, og den skal beskytte mod flammer og udslippene olie eller brændstof.
Batteriet skal skærmes så hverken kører eller passager kan komme i

direkte kontakt med dette eller dets indhold.

Hverken kører eller passager må være fast forbundet med motorcyklen.

- c. For passageren skal der være minimum af plads indvendig i sidevognen: Længde 800 mm. Og bredde 300 mm. (begge mål taget 150 mm. over platformen). Højde af vindskærm for passager min. 300 mm.
- d. Frihøjden under hele sidevognen klar til race, med kører, passager og benzin, skal være mindst 65 mm med forhjulet pegende fremad.
- e. Forhjulsophæng skal være således konstrueret, at bevægelsen af forhjul skal foregå i samme lodrette plan i forhold til maskinen, dette plan skal pege i kørselsretningen, og må ikke påvirke hjulindstilling. Den vertikale bevægelse på for- og baghjul skal være min. 20 mm.
- f. Motorcyklen skal styres med et styr.
Styr enderne må ikke være lavere end forhjulsakslen eller mere end 500 mm bag forhjulsakslen i en lige linje i kørselsretningen.
Styre-aksen må ikke være forskudt mere end 75 mm fra forhjulscenterlinjen.
- g. Et sædes mindstemål skal være 200 mm. langt og 150 mm. bredt, og det skal være monteret i en højde på min. 150 mm over sidevognsplatformen. I kørestilling skal førerens fødder altid være bag hans knæ.
- h. Udstødningsrøret må ikke øge totalbredden ud over max. bredden 1700 mm., og må ikke danne en vinkel større end 30° fra motorcyklens centerlinje. Udstødningsrørgen skal ledes ud horisontalt og parallelt med centerlinjen.
- i. Det er tilladt at forskyde for- og baghjuls centerlinjer max. 75 mm.
- j. Sidevogne skal være udstyret med en rød tågebaglygte. Lygten skal være fastgjort bagpå over drivhjulet, mindst 40 cm over jorden, og måle mindst 35 cm² og højst 100 cm² og min. have en 2,5 watt halogenpære el. 10 watt pære. Lygten skal være tændt og synlig under alle forhold.
- k. Dæk: Min. diameter: 400 mm. Max. bredde for: 220 mm, bag: 254 mm. Kun selve berøringsfladen måles. Slidbane skal min. være 2,5 mm.
- l. På sidevognsmaskiner, med affjedringen påvirket maksimalt, dvs. klar til race med brændstof, kører og passager, skal der være en min. frigang på 15 mm. fra dækkets omkreds til alle dele og 5 mm. til siderne.

25 Nummerplade

25.1 Nummerpladens udformning og placering

Der skal være en nummerplade på hver side og en foran, hvis nummeret ikke placeres i midten foran, skal det være placeret i samme side som banens dommertårn.

Numrene skal være mindst 120 mm høje. Baggrunden skal fylde hele nummeret. Numrene skal være forsvarligt fastgjort. Bindetråd og lignende er ikke tilladt. Farverne skal være vandfaste og malet med ikke reflekterende maling.

25.2 Nummerpladernes farver

I Road Racing anvendes følgende farver:

Farve	RAL farve nr.	Pantone #
Sort	9005	Black
Blå	5010	541
Gul	1003	137
Orange	2008	1585
Rød	3020	485
Grøn	6002	349
Hvid	9010	Cool gray 1

Alle farver skal være matte.

26 Brændstoftanke, olieopsamling, vandkølesystem, sikring m.v.

26.1 Brændstoftanke

I alle typer Road Racing gælder det, at brændstøfkapaciteten er begrænset til max. 32 liter indeholdt i en tank. Sædetanke og ekstra tanke er forbudt.

26.2 Olieopsamlingstanke

Hvis ånderør er monteret, skal afgangenen føres til en opsamlingstank, der er anbragt let tilgængeligt.

Tanken skal tømmes før starten til hvert løb. Opsamlingstankens min. størrelse skal være 250 cc for gearkasser og 500 cc for motoren.

26.3 Olieaftømningskruer og olierør

Alle olieaftømningskruer skal være gennemboret og sikret med bindetråd.

Olierør og oliefilter skal ligeledes være sikret.

26.4 Benzinånderør

Der skal monteres kontraventil, der forhindrer udløb fra ånderør. Disse skal have forbindelse til en opsamlingstank på min. 250 cc.

26.5 Påfyldningsdæksler

Benzin- og oliepåfyldningsdæksler skal lukke tæt. Ligeledes skal de forsynes med sikkerhedslås, så de ikke springer op i utide. Tankdækslet skal være monteret sådan, at det ikke kan rives af i tilfælde af uheld.

26.6 Tankskum

Der skal benyttes tankskum (fire-retardent) i benzintanke. Tanken skal være fyldt helt ud.

26.7 Olieopsamling

For alle 4-takts motorcykler med kåbe, gælder at underkåben skal være udført således at den kan rumme mindst halvdelen af den totale olie- og kølevæskekapacitet, i tilfælde af motorhavari.

Den nederste kant af kåbeåbningen skal være mindst 50 mm over kåbebunden.

Der må anvendes olieabsorberende og "fire-retardant" materiale på indersiden af underkåben.

Der skal laves huller i bundkåben dog max 2 huller af 10 mm, eller 1 hul max 25 mm, som skal være lukket og kun må åbnes ved Wet Race.

26.8 Vandkølesystem

Kølesystem må kun indeholde rent vand på vandkølede motorcykler.

27 Personligt Udstyr

27.1 Sikkerhedsbeklædning

Kører og passager skal bære læderdragt med ekstra læder eller beskyttelse på kontaktsteder, i princippet knæ, albuer, skuldre, hofter etc.

Er dragten 2 delt skal læderet dække lynlåsen. Denne skal kunne lynes med 75 % af hele omkredsen

Underbeklædning og eller foret må ikke være lavet af syntetiske materialer der kan smelte og skade førerens hud

Der skal bæres heldækkende underbeklædning, hvis dragten ikke er foret.

Alternative materialer kan benyttes under forudsætning de er kontrolleret af chefen for teknisk kontrol.

Enkelte steder på dragten må dog bestå af andet materiale, som f.eks. under armene, knæhaser osv.

Materialet skal som minimum opfylde reglerne fra FIM Art. 2.11

Køreren skal benytte støvler og handsker som sammen med dragten dækker og beskytter hele kroppen fra hals og nedefter.

Nakke krave eller anden beskyttelse af hals/ nakke anbefales. Rygbeskytter er obligatorisk.

Alt udstyr skal passe til køreren.

Juniorførere og Seniorførere i alle Mini Moto klasser skal benytte nakke krave.

Det anbefales, at benytte nakkekrave i Mini Road Racing.

Se afvigelser i særskilt afsnit vedr. Mini Moto.

27.2 Hjelm

Ved enhver form for løb eller træning skal såvel førere som passagerer bære styrthjelm.

Kategorier af hjelme:

- Hjelme af kategori Integral skal benyttes. Opklappelige hjelme må ikke benyttes.

Godkendte hjelme:

- Europe ECE 22-05 'P'
- Japan JIS T 8133 : 2007
- USA SNELL M 2010

DMU kan for specifikke hjelmtyper - der måtte være godkendt efter en af ovenstående standarder fastsætte, at disse ikke må benyttes inden for en eller flere løbsgrene.

Visir:

- Det er påbudt at benytte visir af brudsikkert og splintfrit materiale.

- Visir må ikke udgøre en fast del af hjelmen, og skal kunne åbnes, visir eller briller skal til enhver tid være tætsluttende under kørsel.

Bemaling af hjelm:

- Det er forbudt at forsyne hjelme med bemaling, lakering eller påklæbet mærkater ud over de af fabrikanten monterede mærker.

Hjelmkamera:

- Det er ikke tilladt at eftermontere kamera på hjelmen.

28 Teknisk kontrol

28.1 Kontrol eftersyn

Enhver deltagers maskine, beklædning og hjelm skal før træning godkendes af teknisk kontrol.

Teknisk kontrol kan både omfatte sikkerheds kontrol, samt kontrol i forhold til reglementet for den enkelte motorcykel.

Kørere, der ikke møder op til dette syn inden for den i tillægsreglerne fastsatte tid, kan nægtes start i løbet. Tidspunkt skal angives i tillægsreglerne.

4-takts maskiner må ikke synes med kåbens underdel monteret på maskinen.

Der skal være helt fri adgang til at kontrollere sikring at bundprop.

Der skal anvendes et kontrolmærke som placeres på maskinen et synligt sted.

Hjelmen og dragten synes, men mærkes ikke.

Alt måle- og testudstyr kan anvendes ved teknisk kontrol, herunder decibelmåler og kraft/vægt måler udstyr.

Farlige motorcykler:

- Hvis chefen for teknisk kontrol under et løb opdager, at en maskine er i uorden og kan være til fare for kørerne, skal han omgående meddele sine iagttagelser til stævnelederen, der er pligtig til omgående at kontrollere og eventuelt udelukke den pågældende maskine fra løbet.

Skift af motorcykel:

- En motorcykel, der er blevet godkendt til deltagelse i et Road Racing løb, kan udskiftes med en anden der er godkendt af teknisk kontrol, indtil den førende kører har fuldført første omgang.
- Enkelte dele på en maskine kan udskiftes under løbet, hvis udskiftningen af motorcyklen foretages skal det foregå i pit og under opsyn af teknisk kontrol.

Kontrol eftersyn efter løbet (Parc Fermé):

- Enhver motorcykel, der deltager i et løb kan kræves kontrolleret af teknisk kontrol både før og efter et løb. Alle klassificerede kørere kan forlanges i Parc Fermé efter løb.

Hvis følgende påvises:

- at en motorcykel er udstyret med en motor, hvis slagvolumen er uden for grænsen for den klasse, som er angivet i anmeldelsen,
- at en motorcykel har tabt en del, som den er startet med,
- at den ikke er udstyret som opgivet,
- at benzinen ikke opfylder specifikationerne,
- eller i øvrigt ikke overholder reglementet

bliver køreren udelukket fra resultatberegningen, uafhængig andre eventuelle straffe.

Protest mod motorcykel:

- I tilfælde af protest mod en motorcykel ved et stævne påhviler det køreren, evt. ved en af ham udpeget stedfortræder, at foretage evt. adskillelse af motorcyklen.

28.2 Lydmåling i Danmark

Se Alment reglement vedrørende måling og værdier for lydtryk.

Procedure:

- Ved arrangementer der er udvalgt af Miljøorganisationen til målinger skal alle maskiner måles ved teknisk kontrol og inden første tidtagning.

Sanktion:

- Ved overskridelse af lyd grænseværdien efter løb eller træning gives der første gang en advarsel.
- Ved overskridelse af lyd grænseværdien efter løb eller træning gives der ved anden overtrædelse udelukkelse. Denne gælder for det løb eller træningspas/tidtagning hvor den er målt.

28.3 Lydkontrol i udlandet

For dansk arrangerede stævner og træning i udlandet gælder reglerne for støj i det land, hvor arrangementet finder sted. Tilsvarende gælder for stævner i Nordisk Mesterskab. Ved FIM og FIM Europe stævner benyttes FIM regler vedr. støjmåling. FIM Art.2.14.

Afsnit 4: RR Specifikationer

29 Klasser

29.1 Oversigt over klasser

Klasser i Road Racing:

Klasse	
Moto 3+	DM
Moto 4½	DMU Cup
Rookie 600	DMU Cup
Rookie 1000	DMU Cup
Supersport 600	DM
Superbike	DM

Klasser i Mini Road Racing

Mini Bike:

Klasse	
GP 80cc/125cc	DM
NSF 100	DM
Scooter Supersport	DM
Micro	DM

Klasserne i Road Racing åbnes, hvis der til første DM eller DMU CUP stævne er minimum 10 kørere til start.

Klasserne i Mini Road Racing åbnes, hvis der til første DM eller DMU CUP stævne er minimum 5 kørere til start. Hvis der gennem sæsonen ikke er 4 kørere til start i gennemsnit til stævnerne lukkes klassen året efter.

Hvis man har en MC der ikke passer i klasserne, kan der efter ansøgning gives tilladelse til at blive indplaceret i en klasse, under hensyntagen til tid og sikkerhed.

Den klasse man deltager i, kan man også opnå point i.

Alle klasser er åbne for nordiske kørere og kørere med EU eller International licens.

30 Klasser i Road Racing

30.1 Moto 3+ og Moto 4½

Specifikationer	Moto 3+	Moto 4½
Licenstype	A og B, afvikles samlet	A og B, afvikles samlet
Cylinder volumen 2T	Maks. 144 cc	Maks. 250 cc
Cylindervolumen 4T	Maks. 250 cc	250 – 450 cc
Antal cylindre	1	1 – 4
Vægt	Fri	Fri
Aldersgrænse	13 år	15 år
Status	DM	DMU Cup
Nummerplade, baggrund	Sort	Sort
Nummerplade, tal	Hvid	Hvid

Klasserne kører sammen med B klasserne og de starter bagerst i feltet.

30.2 Rookie 600

Licens type:	Aldersgrænser:	Status:
B Licens	Fra 16 År	DMU CUP

Nummerplade:

Baggrund:	Rød, se § 25.2 for farvekode og § 25.1 for størrelseskrav
Tal:	Sorte, se § 25.2 for farvekode og § 25.1 for størrelseskrav

Støj krav:	Se alment reglement.
------------	----------------------

Dæk:	Frit – Min. 1,5 mm slidbane
------	-----------------------------

Cylinder Volumen:

4 Cylindret	401cc-600cc. <u>+ Kawasaki 636cc</u>
3 Cylindret	401cc-675cc.
2 Cylindret	551cc-750cc.

Minimumsvægt:

4 Cylindret	Fri
3 Cylindret	Fri
2 Cylindret	Fri

30.3 Rookie 1000

Licens type:	Aldersgrænser:	Status:
B Licens	Fra 16 År	DMU CUP

Nummerplade:

Baggrund:	Rød, se § 25.2 for farvekode og § 25.1 for størrelseskrav
Tal:	Hvide, se § 25.2 for farvekode og § 25.1 for størrelseskrav

Støj krav:	Se alment reglement.
------------	----------------------

Dæk:	Frit – Min. 1,5 mm slidbane
------	-----------------------------

4 Cylindret	751cc og opefter
3 Cylindret	680cc og opefter
2 Cylindret	751cc og opefter

Minimumsvægt:

4 Cylindret	Fri
3 Cylindret	Fri
2 Cylindret	Fri

30.4 Supersport 600-DM-Reglement

Licens type:	Aldersgrænser:	Status:
A Licens	Fra 16 År	DM

Nummerplade:

Baggrund:	Hvid, se § 25.2 for farvekode og § 25.1 for størrelseskrav
Tal:	Rød, se § 25.2 for farvekode og § 25.1 for størrelseskrav

Støj krav:	Se alment reglement.
------------	----------------------

Dæk:	Frit – Min. 1,5 mm slidbane
------	-----------------------------

Cylinder Volumen:

4 Cylindret	401cc-600cc
3 Cylindret	401cc-675cc
2 Cylindret	551cc-750cc

Minimumsvægt:

4 Cylindret	162 kg
3 Cylindret	167 kg
2 Cylindret	167 kg

30.5 Superbike

Licens type:	Aldersgrænser:	Status:
A Licens	Fra 16 År	DM

Nummerplade:

Baggrund:	Hvid, se § 25.2 for farvekode og § 25.1 for størrelseskrav
Tal:	Sorte, se § 25.2 for farvekode og § 25.1 for størrelseskrav

Støj krav:	Se alment reglement.
------------	----------------------

Dæk:	Frit – Min. 1,5 mm slidbane
------	-----------------------------

Cylinder Volumen:

4 Cylindret	751cc og opefter
3 Cylindret	680cc og opefter
2 Cylindret	751cc og opefter

Minimumsvægt:

4 Cylindret	170 kg
3 Cylindret	170 kg
2 Cylindret	170 kg

31 Klasser i Mini Road Racing – Mini Bike

31.1 80cc/125cc – NSF 100

Licens type:	Aldersgrænser:	Status:
Mini	Fra 9 År	DM

Nummerplade:

Baggrund:	Hvid
Tal:	Sort

Støj krav:	Se alment reglement.
------------	----------------------

Dæk:	Valgfrit
------	----------

Fælgdiameter:

Min. 12" – max. 17"

Specielt for klassen:

Kun motorer med 1 cylinder
 Højest 83 ccm 2T eller højest 129 ccm 4T. (NSF 100 max. 101 ccm).
 Dæk dimensioner må ændres.
 Brug af dæk varmere er ikke tilladt.
 Batteriet må afmonteres. (Gælder ikke NSF 100).
 Olietank samt oliepumpe må afmonteres. (Gælder ikke NSF 100).
 Bagerste støddæmper og fjeder må skiftes til uoriginal. (Gælder ikke NSF 100).
 Krumtap huset skal udvendigt være som originalt
 Alle motordeler som cylinder, topstykke, stempel, karburator, udstødnings rør, lyddæmper osv. må ændres fra det originale. (Gælder ikke NSF 100).
 Tændingsanlægget må ikke være programmerbart.

Specielt for NSF 100:

Der benyttes kun standard cykler Honda NSF 100 af årgang 2006 eller senere.
 Klassen køres sammen med 80cc/125cc klassen. Det er kun NSF 100 der tager point i den samlede DM stilling. Men alle deltagende cykler tager point på dagen.

Cyklen skal være en "fuldkåbe model". En fuldkåbe motorcykel defineres som en motorcykel, der optisk ligner den tegnede motorcykel under diagram A, bagerst i dette afsnit.

31.2 Scooter Supersport

Licens type:	Aldersgrænser:	Status:
Mini	Fra 12 År	DM

Nummerplade:

Baggrund:	Hvid
Tal:	Sort

Støj krav:	Se alment reglement.
------------	----------------------

Dæk:	Frit dæk valg - Løbet bliver dog ikke afflaget ved wetrace.
------	---

Maks cc:

1 Cylindret	2T max. 70cc - 4T max. 150 ccm
-------------	--------------------------------

Specielt for klassen:

<p>Fælgdiameter 12". Køreren skal dokumentere original fælg m. dæk diameter, f.eks. ved værkstedshåndbog, brugerhåndbog eller brochure. Dæk dimensioner må ændres. Bremses, både for og bag, må ændres fra det originale. Batteriet må afmonteres.</p> <p>Udstødningsrør og lydpotte må skiftes. Kulfiber kåbe er tilladt. Olietank og pumpe må afmonteres. Krumtaphuset skal udvendigt være originalt. Alle dele af motor, cylinder og topstykke må ændres, udskiftes og bearbejdes.</p>

31.3 Micro

Licens type:	Aldersgrænser:	Status:
Mini	5-10 år	DM

Nummerplade:

Baggrund:	Hvid
Tal:	Sort

Støj krav:	Se alment reglement.
------------	----------------------

Dæk:	Valgfrit
------	----------

Fælgdiameter:	Max. 12"
---------------	----------

Specielt for klassen:

Motor: 2T max. 50cc – 4T max. 100cc.

Afsnit 5: Classic

32 Classic, Klasseinddeling

DMU's specialreglement for Road Racing og DMU's almene reglement er gældende for klassen med nedennævnte tilføjelser og ændringer.

Klasser til Nordisk Mesterskab, samt FIM Europe cup:

- **Klasse 1 <48.** Maskiner t.o.m 1947.
- **Klasse 2 175 cc.** 2-takt t.o.m 1967 og 4-takt t.o.m 1972 og 2-takt 1968 t.o.m. 1972 max 125 ccm, kun tromlebremse.
- **Klasse 2B 50 cc.** Generelt gælder det at, en motorcykel er godkendt, hvis den under 50 kubik epoken 1961- 83 har deltaget i et nationalt eller internationalt (EM/VM 50 cc road racing løb), under forudsætning af den er i samme udførsel.
- **Klasse 3 250 cc.** 2-takt t.o.m 1967 og 4-takt t.o.m 1972.
- **Klasse 4 350 cc.** 2-takt t.o.m 1967 og 4-takt t.o.m 1972.
- **Klasse 5 500 cc.** Kun 4-takt t.o.m 1972.
- **Klasse 6 750 cc.** 2-takt t.o.m 1967 og 4-takt t.o.m 1972.
- **Klasse 7 A.** Maskiner 1973-1979. 251 cc-~~1300 cc~~~~1100 cc~~.
- **Klasse 7 B.** Maskiner 1973-1979. Op til 250 cc.
- **Klasse 7 C, Formula 1.** Maskiner 1980-1987. 600-1100 cc.
- **Klasse 7 C, Formula 2.** Maskiner 1980-1987. 2-takt 0-400 cc, 4-takt op til 600 cc. 2 cyl. op til 750 cc.
- **Klasse 7 D Supersport.** Maskiner 1988-1998 4-takt. 4-cyl. 400-600 ccm, 2-cyl. 600-750 ccm.
- **Klasse 7 D Superbike.** Maskiner 1988-1998 4-takt. 4-cyl. 600-750 ccm, 3-cyl. 600-900 ccm, 2-cyl. 750-1000 ccm.
- **Klasse 8 A MCS.** Maskiner t.o.m 1972, hjul 16" >. 2-takt max 500 cc, 4-takt max 750cc.
- **Klasse 8 B MCS.** Maskiner t.o.m 1972, hjul max 13". 2-takt max 750 cc, 4-takt max 1000 cc.
- **Klasse 8 C MCS.** Maskiner 1973-1979, ej långskorpor, 2-takt max 750 cc, 4-takt max 1300 cc.
- **Klasse 8 D MCS.** Maskiner t.o.m 1987, 2-takt max 750 cc, 4-takt max 1300 cc, max 13" hjul, kort eller lang, bakburkad.
- **Klasse 9 Super Mono. (SOS)** Maskiner max 800 cc, 1 cylinder og 4-takt. Supportklasse. Indgår ikke i NM.
- **Klasse 11.** Maskiner med Yamaha RD 250 LC motor. Ej YPVS. Indgår ikke i NM.
- **Klasse 12 250 GP.** Køres sammen med klasse 9 Super-Mono. Indgår ikke i NM.
- **Klasse 10, åben parade.** Maskiner t.o.m ~~1983~~ 1998.

Klasser til DM tællende løb:

- Klasse 2B - Generelt gælder det, at en motorcykel er godkendt hvis den er under 50 kubik, epoken 1961-83 har deltaget i et nationalt eller internationalt (EM/VM 50 ccm Road Racing løb), under forudsætning at den er i samme udførsel eller replika heraf.
Vandkølet MC tælles i DM klassen. Luftkølet MC tælles i DMU Cup.
- Klasse 4 – 251-350 ccm. 2-takt t.o.m. 1967 – 4-takt t.o.m. 1972.
- Klasse 5 - 500 cc. 351-500 cc - 4takt t.o.m. 1972.
- Klasse 6 - 750 cc. 501-750cc. 2takt t.o.m. 1967 - 4takt t.o.m. 1972.
- Klasse 7A - Forgotten Era 1300 cc, 2takt-1968-1979.-.4takt-1973-1979.
- Klasse 7B - op til 250cc, 1973-1979
- Klasse 7C F1 - 2-takt til 500cc, 4-takt til 1100cc, 1980-1987
- Klasse 7C F2 – 2-takt til 400cc, 4-takt til 600cc, 4-takt 2-cylinder til 750cc, 1980-1987
- Klasse 7D Supersport. Maskiner 1988-1998 4-takt. 4-cyl. 400-600 ccm, 2-cyl. 600-750 ccm.
- Klasse 7D Superbike. Maskiner 1988-1998 4-takt. 4-cyl 600-750 ccm, 3 cyl. 600-900 ccm, 2-cyl. 750-1000 ccm.

33 Generelle regler for banetræf, parade og hastighedsløb

33.1 Generelt

Motorcyklerne skal være så kaldet fabriksproduktionsracer eller bygget for at ligne racer fra den aktuelle tidsperiode.

Forklaring til 1.0:

En mc i klassen <48 skal ligne en racer fra før 1948.

En mc fra 50'erne skal ligne en mc bygget til race fra 50'erne.

En mc fra 60'erne skal ligne en racer fra perioden.

En mc i klasse 7 "forgotten era" til og med 1979 skal ligne en racer fra 1973-79.

Mc fra en vis periode kan ikke ved hjælp af nyere dele klasses op til senere periode og kan derfor ikke godkendes.

Ved hastighedsløb gælder DMU's reglement.

Personligt udstyr skal medbringes til maskinkontrol

33.2 Licens

Ved hastighedsløb forlanges gyldigt licens. Ved parade kørsel i samme arrangement kræves kørekort til MC.

33.3 Hjelm

Jf. RR reglement, Personligt udstyr

33.4 Læderdragt

Jf. RR reglement, Personligt udstyr

33.5 Støvler

Jf. RR reglement, Personligt udstyr

33.6 Handsker

Jf. RR reglement, Personligt udstyr

33.7 Nummerplade

Foran 1 stk. på H og V side følgende farver:

- 50 cc: Hvid. Sorte tal
- 250 cc: Grøn. Hvide tal
- 350 cc: Blå. Hvide tal
- 500 cc: Gul. Sorte tal
- 750 cc: Hvid. Sorte tal
- 7A: Rød. Hvide tal
- 7B: Grøn. Hvide tal
- 7C F1: Hvid. Sorte tal
- 7C F2: Blå. Hvide tal

- Sidevogne: Hvid. Sorte tal. Efterfulgt af Klasse bogstavet (A, B, C eller D).
- 7D Supersport: Hvid. Blå tal.
- 7D Superbike: Sort. Hvide tal.

Ved løb gælder tillægsreglerne, hvis disse siger noget andet end ovenstående.

33.8 Udseende

Motorcyklerne skal være tidstypisk lakeret. d. v. s. ikke en masse "gule lyn" eller anden graffitilignende lakering. Transfers som ikke hører hjemme i tidsperioden bør ikke forekomme. Reklamer fra evt. sponsorer accepteres.

33.9 Øvrigt

KL. 0 skal være udstyret med opsamlingsbakke under motor og gearkasse. MC'en skal være klargjort til konkurrencekørsel. Støtteben og kickstarter skal være afmonteret.

Definering af MC'ens fabrikationsår. Med fabrikationsår menes, fabrikationsåret for den nyeste motor eller stel. Hvis væsentlige dele (hjul, forgaffel) er moderniseret på et senere tidspunkt, skal denne modernisering regnes for års model. F.eks. en MC bygget i 1934 og som så er moderniseret i 1950'erne med plunger affjedring og teleskopforgaffel skal denne betragtes som en MC fra 50'erne.

En nybygget kopi (replika) regnes som samme fabrikationsår som originalen. MC'en skal være monteret med virkningsfuld kædeafskærmning, såkaldt (hajfinne), som beskytter køreren for at få legemsdele ind mellem kæde og kædehjul.

Alle 4-takt MC skal være udstyret med opsamlingsbakke under motor.

Klasser som kører med regndæk skal have rødt baglys ved wet-race.

Ved hver afdeling af Nordisk Mesterskab vil en eller to klasser blive udtaget til kontrol af hver enkelt cykel, om denne overholder kravene til deltagelse i klassen. Det er det arrangerende lands MaskinKomite som står for dette eftersyn af de deltagende cykler.

Ethanol brændstof E85 er tilladt.

Motor / stel kombination. Det er kun periode korrekt sammensætning som kan godkendes. Eksisterende cykler kan tillades at fortsætte med at køre.

34 Maskinreglement for banetræf og parade

34.1 Type og alder

Deltagende MC skal være af racertype (~~se 31~~)-udseendemæssigt fra den tidsperiode MC'en stammer fra til og med 1998. For klasserne ~~3—4—5 og 6~~ t.o.m. 1972, for KL. 7A og 7B t.o.m. 1979, for KL. 7C F1 og 7C F2 t.o.m. 1987 og for 7D t.o.m. 1998.

For fabriks og produktions racere paradeklassen gælder der 15 års rullende aldersgrænse.

Med hensyn til ombygning og nybygning gælder følgende:

34.2 Maskinkort

For at opnå starttilladelse kræves der gyldigt maskinkort. Maskinkortet er obligatorisk i alle nordiske lande.

SU RR Admin varetager administrationen af maskinkort.

Maskinkort udstedes af Dansk Classic Maskinkomite. Se AMKs hjemmeside for ansøgningskema.

34.3 Stel og svinger

Original, replika eller nybygget stel skal være tidstypisk, affjedring fritliggende så længe den er tidstypisk.

Centralaffjedring godkendes kun på MC'er der oprindeligt var bygget sådan.

34.4 Forgaffel

Må ikke være af nyere type eller udførsel end den som anvendes inden for tidsperioden.

34.5 Styr

Motorcykler i KL. ~~3—4—5 og 6~~ skal være monteret med Clip-on styr. (se DMU RR reglement). Type og udseende på styret er frit

34.6 Hjul

Må ikke være af nyere type eller konstruktion, end det der blev benyttet i tidsperioden.

34.7 Bremses

Ikke nyere type eller konstruktion, end det der blev anvendt indenfor tidsperioden.

34.8 Dæk og slange

Størrelserne skal være så tæt på standard fra den aktuelle periode som muligt. Dækkene skal være i god stand. Ventil af kort model. Ventilhætte af metal og med pakning skal anvendes. Slicks dæk er ikke tilladt

34.9 Støddæmpere

Valget er frit, så længe de er tidstypiske. Bagstøddæmper med udvendigt reservoir, kun tilladt hvis disse fandtes indenfor tidsperioden.

34.10 Tank, sadel og kåbe

Skal være af type og model indenfor tidsperioden. MC må køres uden kåbe, men skal i så fald være monteret med forskærm.

34.11 Nummerplader

Se afsnit 32.7.

34.12 Motor

Skal være fabrikeret indenfor aldersgrænsen, eller udseendemæssigt identisk med motorer indenfor aldersgrænsen. Fri tuning.

34.13 Oliebundpropper og slanger

Oliebundpropper eller skruer skal sikres med låsetråd til en fast del på motor eller stel. Denne sikring gælder alle skruer, der kan forårsage oliespild, hvis de løsner sig. Låsetråden skal være af rustfrit og udglødet materiale på min. 0.7mm (Ej kobbertråd).

Udvendige olieslanger skal være af god kvalitet og ved samlinger være forsynet med skruekoblinger eller spændebånd.

34.14 Olieopsamlingsbeholdere

Slanger fra krumtaphus/ gearkasse, udluftning skal føres op i beholder. (se DMU RR reglement).

34.15 Karburator

Tidstypisk udseende ellers frit valg.

34.16 Tænding, Nødstop

Frit valg (evt. eftermonteret elektronisk tænding skal skjules).

Strømafbryder i en eller anden form skal forefindes et let betjeneligt sted (evt. på styret).

34.17 Gearkasse

Tidstypisk udseende ellers frit valg.

34.18 Transmission

Frit valg. Hvis der anvendes tandrem på primærtransmissionen, skal der monteres et dæksel så tandrem ikke kan ses udefra.

Kædelåseled skal være sikret med låsetråd eller lignende.

34.19 Udstødning

Gælder for alle former for kørsel. Racerne skal være udstyret med en form for lyddæmpning. Max. lyd jvf. DMU's almene reglement.

34.20 Greb og ure

Frit. Gashåndtaget skal dog kunne gå let tilbage.

34.21 Bremsekabel

Foran: min. 1.75 mm. Bagpå: min. 2.5 mm.

Nipler skal være forsvarligt loddet (skruepipler må ikke benyttes).

35 Reglement for hastighedsløb, solo klasse 2, 2B, 3, 4, 5 og 6 til og med 1967/72

35.1 Type og alder

MC'en skal være af racertype eller ligne racere fra tidsperioden (se 31).

Motorcyklen skal have været tilgængelig på markedet i Europa eller have deltaget i racersammenhænge i Europa før eller under sæsonerne; for 2- takt 1967 og for 4- takt 1972, samt MC'er produceret derefter i uændret udgave.

~~Klasse 2B – Generelt gælder det, at en motorcykel er godkendt hvis den er under 50 kubik, epoken 1961-83 har deltaget i et nationalt eller internationalt (EM/VM 50 ccm Road Racing løb), under forudsætning at den er i samme udførsel eller replika heraf.~~

Med hensyn til ombygning og nybygning gælder følgende:

35.2 Maskinkort

For at opnå starttilladelse kræves der gyldigt maskinkort. Maskinkortet er obligatorisk i alle nordiske lande.

SU RR Admin varetager administrationen af maskinkort.

Maskinkort udstedes af Dansk Classic Maskinkomite. Se AMKs hjemmeside for ansøgningskema.

35.3 Stel/svinger

Skal være af runde rør, i stil og type, som anvendtes til Road Racing i tidsperioden. Bagsvinger skal udføres i runde rør, og med et rør på hver side.

35.4 Forgaffel

Skal være af type og model som anvendtes i tidsperioden. Mekanisk eller hydraulisk anti-dive, samt forgaffelstabilisator, så kaldet "vobbelstang", dvs. bro som forbinder de nederste gaffelben er ikke tilladt. Max. diameter på gaffelben 35 mm. Hvis gaffelbenene, som originale var tykkere i diameter, skal dette kunne dokumenteres.

35.5 Styr

Racere skal være med clip-on styr (se DMU RR reglement).

35.6 Hjul/fælge

Fælge af aluminium med høj eller lav kant. Hjulene skal være af alm. eger type, og mindste dimension 18". Bredde i klasse 4 og 5 er max VM3 både foran og bagpå. I klasse 6 er fælgbredden fri.

35.7 Bremsler

Må ikke være af nyere type eller konstruktion end det der hører til tidsperioden. Max 1 enkelt skive foran (300mm), hvis ikke MC'en var udstyret med dobbelte skiver indenfor tidsperioden. I klasserne op til og med 500 cc, bør MC'en være udstyret med tromlebremse. I klassen over 500cc tillades 2 skiver, af en type, som kunne købes som tilbehør før 1973. Skiverne må ikke være borede, ventilerede, slidsede eller flydende. Kaliber skal være tidstypisk, med max 2 stempler. 2-takt skal være monteret med tromlebremse. 4-takt må bytte tromlebremse til skivebremse.

Eksempler på godkendte kaliber:

- Brembo (den tidlige sorte type, MotoGuzzi T3)
- Yamaha (type XS 650)
- Honda (type CB 750)
- Lockheed
- Dunstall (integreret i nederste gaffelben)

35.8 Dæk/Slange

Slicks må ikke anvendes, heller ikke opskårede slicks.

Max bredde i klassen over 500cc; foran=110mm; bag=130mm.

Dækkene skal være lig de fabriksfremstillede, og der må ikke ændres på, eller skæres nyt mønster.

Regndæk må ikke anvendes.

Dækvarmere må ikke benyttes.

Ventil bør være af kort type.

Ventilhætter af metal med pakning skal anvendes.

35.9 Støddæmpere

Udvendigt reservoir er ikke tilladt. Centralaffjedring kun på maskiner, som var konstrueret med denne type.

35.10 Tank, sadel og kåbe

Skal være i stil og type, som det der anvendtes indenfor tidsperioden. Kåber og sæder i moderne stil godkendes ikke. MC må køres uden kåbe, men skal i så fald være monteret med forskærm.

35.11 Nummerplader

Se afsnit 32.7.

35.12 Motor

Alle synlige dele skal være tidstypiske. Fri trimning.

Bearbejdning og ændring af originaldele, ligesom montering af tidstypiske motordele er tilladt.

Omboring til stempler i original overstørrelse er tilladt uden at MC'en klasses op, også selv om den herved overskrider klassegrænsen.

35.13 Oliebundpropper og slanger.

Oliebundpropper eller skruer skal sikres med låsetråd til en fast del på motor eller stel. Denne sikring gælder alle skruer, der kan forårsage oliespild, hvis de løsner sig. Låsetråden skal være af rustfrit og udglødet materiale på min. 0.7mm (Ej kobbertråd).

Udvendige olieslanger skal være af god kvalitet og ved samlinger være forsynet med skruekoblinger eller spændebånd.

35.14 Olieopsamlingsbeholdere

Slanger fra krumtaphus/ gearkasse, udluftning skal føres op i beholder (se DMU RR reglement).

35.15 Karburatorer

Power Jet, Flatslide eller moderne smoothbore er ikke tilladt. Undtaget Amal MK. Indsprøjtning er ikke tilladt.

35.16 Tænding og nødstop

Frit. Afbryder mellem batteri og forbruger skal findes et let tilgængeligt sted. Evt. på styret.

35.17 Gearkasse

Type og model som anvendes i tidsperioden. Antal gear og udveksling er frit.

35.18 Transmission

Beltdrive kan godkendes hvis dette er dækket af en tidstypisk transmissionskasse. Kædelåseled skal være sikret med låsetråd eller lignende.

35.19 Greb

Kobling, bremse og gashåndtag i tidstypisk udførelse.

35.20 Bremsekabel

For min. 1.75 mm. Bag min. 2.5 mm. Niplerne skal være forsvarligt loddet. Ej skrue nippel.

35.21 Udstødning

Gælder for alle former for kørsel. Racerne skal være udstyret med en form for lyd-dæmpning. Max. lyd jvf. DMU's almene reglement.

35.22 Replikaer

Skal i udseende være identisk med originalen.

35.23 Øvrigt

MC'en skal være klargjort til konkurrence kørsel. Støtteben og kickstarter skal være afmonteret.

Tillæg for klasse 2B 50 ccm 1961- 1983

Nordisk 50cc klasse 2B classic reglement

50cc raceren der stiller til start i denne klasse skal afspejle maskinerne der blev anvendt i VM GP løbene eller nationale løb i perioden 1962- 83.

Der er tre kategorier at bedømme raceren efter:

Kategori 1: Ægte racer med dokumentation

Kategori2: Replika af dokumenteret ægte racer

Kategori3: Selv- bygget racer som overholder maskinernes tidstypiske udseende og er samlet af godkendte materialer, dele og kvalitet.

Obs! Vend dine planer med teknisk komité inden du går i gang!

1,0 Kategori 1 Racer:

Generelt gælder det at en racer er godkendt, hvis den i 50cc epoken har deltaget i nationale eller internationale løb, dog med den forudsætning at den stadig er i samme udførelse.

1,1 Kategori 2 Racer:

Replika af ovenstående er også godkendt, hvis at væsentlig dele som stel, motor, forgaffel, hjul, bremses, tank, sæde og kåbe ikke adskiller sig fra originalen.

2,0 Kategori 3 Racer:

Hvis raceren ikke passer ind i ovenstående kategorier og er bygget uden forbillede gælder følgende:

Tag kontakt med maskinkomitéen eller klasserepræsentanten inden du begynder opbygningen af raceren. Det er byggerens ansvar at komponenter og detaljer opfylder reglementet i tvivls tilfælde.

Raceren skal årgangsmæssigt stemme overens med en epoke inden for perioden, således at en 60´er racer ikke er udstyret med motor eller kåbe fra 80´erne.

2,1 Stel:

Traditionelle runde rør, centralrør eller monocoque i enten stål, aluminium eller glasfiber.

2,2 Hjul:

18 eller (19" tilladt på 62- 69 racere) trådhjul med stål eller aluminiumsfælg.

Hvis aluminiumsfælg skal denne have høj kant.

Støbte 18" aluminium eller magnesium fælg med tidssvarende udseende.

Typisk er 1,2" for og 1,4" bag. Max tilladt fælgbredde er 1,4" for og 1,6" bag.

2,3 Dæk:

Racingdæk med classic mønster i dimension 2,0" for og 2,25" bag hvilket også er maksimum tilladte.

Ikke tilladt er slicks, regndæk eller slicks med skåret mønster.

2,4 Forgaffel:

Teleskop forgaffel med max 30 mm gaffelben.

Ikke tilladt er hydraulisk antidive og upside down gafler.

2,5 Svinggaffel:

Fremstillet af runde eller firkant - rør, affjedret med 2 støddæmpere eller enkelt centralt placeret dæmper.

Ikke tilladt er multilink affjedring

2,6,1 Motor:

Godkendt er 50cc motorer der har været anvendt i nationale eller internationale roadracing løb til og med sæsonen 1983. Motorens hovedkomponenter såsom blok, cylinder og topstykke skal være i overensstemmelse med det som blev anvendt t.o.m. 1983.

2,6,2 Motorens sidedæksler:

Må modificeres eller fjernes, ombygning til drejeventil indsugning og tørkobling er tilladt.

2,6,3 Indvendig tuning samt blanding af fabrikater er tilladt

Transmission må have højst 6 gear, undtaget er replikaer af ægte racer. Eksternt manuelt overgear er tilladt.

Moderne scooter cylinder kit kan anvendes men KUN hvis de skjules vha. "dummie"/cover med korrekt klassisk udseende.

3.3.2/1.1

Modern (scooter) cylinders can be used, but ONLY when these are covered by a classic- period correct dummie/cover to obtain the classic look!

Hjemmebygget motor fremstillet i fræst aluminium skal være i replika udførelse.

2.7 Karburator:

Alle rundspjælds- karburatorer er godkendte f.eks. Mikuni type VM, Bing, Dellorto og Keihin.

Tidlige fladspjælds karburatorer såsom Gardner, Lectron, Posa-fuel og Pekar/Lenkar er også godkendte.

Karburatorens størrelse er valgfri

Ikke tilladt er elektrisk Power-jet

Ikke tilladt er D-spjælds karburatorer f.eks. Keihin PWK og lign.

Ikke tilladt er membran (Reed- ventil) i indsugningen.

2.8 Kåbe, sadel, tank, pedaler og clip-ons:

Skal være som anvendt i perioden 1962- 83

Lakering og transfers skal have et tidstypisk udseende. Sponsor- logos er her undtaget. Anvendes kulfiber dele skal disse være overlakerede.

Fodhviler, styr og greb- ender skal være afrundede - minimum radius Ø10mm

2.9 Tændings anlæg:

Frit, men moderne digitale tændings- bokse og spoler camoufleres som tidlige modeller eller gemmes væk, således at maskinen opnår et tidstypisk udseende. Ikke tilladt er data- logging og Lambda sensorer.

2.10 Instrumentering:

Frit, men kun analoge instrumenter - ikke digitale.

2.11 Bremses:

Tromlebremser med klassisk udseende.

Skivebremser også med klassisk udseende.

Calibre, mekaniske (Campagnolo) eller hydrauliske af trekant- typen (Grimeca, Brembo og Scarab) eller kopier deraf med maksimum 2 stempler.

Ikke tilladt er laser- skårne skiver "wave- skiver".

2.12 Lyddæmper:

Valgfri, men skal overholde banernes støjgrænse.

2.13 Udstødning:

Valgfri

2.14 Brændstof:

Benzin handlet på tank- stationer.

2.15 Generelt:

Raceren skal udføres i en høj teknisk standard.

Hvad ikke er nævnt hér er ikke tilladt

Generelt classic maskin- reglement findes under DMUSPORT.DK

Obs! Nummer- skiltene i klasse 2B er hvid baggrund med sorte tal!

36 Maskinreglement for hastighedsløb sidevogne

36.1 Type og alder

Racermotorcykel med sidevogn skal i udseende og konstruktion modsvare det der var gældende for tidsperioden t. o. m. 1972. Replikaer er tilladt.

Klasse A:

- Hjulstørrelse 10" eller 12" for og/eller bag. Fælgbredde max. 5,5". Motor max. 1000 cc. 4-takt eller 2-takt t.o.m. 1972. Ingen begrænsning af cylindertal.

Klasse B:

- Hjulstørrelse 16" eller større for og bag. Fælgbredde max. VM 4. Motor max. 750 cc. Sidevognshjulet må gerne være af anden størrelse t.o.m 1972-

Klasse C:

- Hjulstørrelse 13". Fælgbredde max. 10" bag og 8" for. Motor 2-takt. max. 750 ccm og 4-takt. max. 1300 ccm t.o.m. 1979.

Klasse D:

- Hjulstørrelse 13". Fælgbredde max. 10" bag og 8" for. Motor 2-takt. max 750 ccm og 4-takt. max 1300 ccm t.o.m. 1987.

Med hensyn til ombygning og nybygning gælder følgende:

36.2 Maskinkort

For at opnå starttilladelse kræves der gyldigt maskinkort. Maskinkortet er obligatorisk i alle nordiske lande.

SU RR Admin varetager administrationen af maskinkort.

Maskinkort udstedes af Dansk Classic Maskinkomite. Se AMKs hjemmeside for ansøgningseskema.

36.3 Stel

Hvis sidevognen ikke er en integreret del af hovedstellet. Skal sidevognen være fastgjort i mindst 4 punkter. I disse må der ikke være slør. Mål for raceren. Max. bredde 1700 mm inkl. Udstødning. Mindste frihøjde ubelastet 60 mm.

36.4 Forgaffel

Skal være af tidstypisk model.

36.5 Styr

Se DMU RR Reglement.

36.6 Hjul

Skal være af tidstypisk udseende. Størrelse se 37.1.

36.7 Bremseser

Skal være typisk for perioden. Bremsesystem skal være udført som 2 af hinanden uafhængige systemer, og virke på mindst 2 hjul. Skiver må ikke være flydende eller ventilerede. Kalibre skal være tidstypisk udførsel med max 2 stempler.

36.8 Dæk/slange

Klasse 8A og 8B. Dæk skal være med mønster, mindst 1mm profil-dybde. Slicks eller skårede slicks er ikke tilladt. Ventil bør være af lav model. Ventilhætte skal være af metal med pakning. Dækvarmere må ikke anvendes i klasse 8A og 8B- Klasse 8C og 8D. Slicks er tilladt og dækvarmere er tilladt.

36.9 Støddæmpere

Udvendig beholder ikke tilladt. Kontrolaffjedring kun tilladt, hvis maskinen var bygget med dette indenfor tidsperioden.

36.10 Tank, sadel og kåbe

Benzin- & olietank skal være fast monteret. Benzin- & olieslanger skal være beregnet til formålet. Tilslutning af olieslanger på motor, skal være på de originale studser, eller pressede hydraulisk slange, ikke spændebånd.

36.11 Nummerplade

Se afsnit 32.7.

36.12 Motor

Skal være tidstypisk i udseende og indbygning. Fri trimning. Motoren skal have været tilgængelig på markedet i Europa i tidsperioden. Alle oliepropper til aftapning & påfyldning på motor, gearkasse og kardan skal være forsynet med låsetråd.

36.13 Oliebundpropper og slanger

Oliebundpropper eller skruer skal sikres med låsetråd til en fast del på motor eller stel. Denne sikring gælder alle skruer, der kan forårsage oliespild, hvis de løsner sig. Låsetråden skal være af rustfrit og udglødet materiale på min. 0.7mm (Ej kobbertråd).

Udvendige olieslanger skal være af god kvalitet og ved samlinger være forsynet med skruekoblinger og sikret med låsetråd eller spændebånd.

36.14 Olieopsamlingsbeholdere

Slanger fra krumbøvløst/gearkasse, udluftning skal føres op i beholder (se DMU RR reglement).

36.15 Karburatorer

Power Jet, Flatslide eller moderne smoothbore er ikke tilladt. Undtaget Amal MK 2. Indsprøjtning er ikke tilladt.

36.16 Tænding og nødstop

Kontakt som afbryder tænding og evt. benzinpumpe hvis føreren forlader raceren. Skal være monteret. Anbefalet montering på styret med en snor om armen.

36.17 Gearkasse

Type og model som anvendes i tidsperioden. Antal gear og udveksling er frit.

36.18 Transmission

Hvis transmissionen er åben skal der forefindes en afskærmning som skal forhindre fører og passagerer i at komme til skade. Dette gælder også for kardan overførsel mellem gearkasse og baghjul. Kun baghjulet må være det drivende. Kædelåseled skal være sikret med låsetråd eller lignende

36.19 Udstødning

Gælder for alle former for kørsel. Racerne skal være udstyret med en form for lyddæmpning. Max. lyd jvf. DMU's almene reglement.

36.20 Greb og instrumenter

Frit. Dog skal gashåndtaget være af selvlukkende type. Undtaget: desmodronisk type f. eks. Del'orto.

36.21 Bremskabler

For min. 1.75 mm. Bag min. 2.5 mm. Nipler skal være loddet på kablet.

36.22 Replikaer

Skal i udseende være identisk med originalen.

36.23 Øvrigt

Mellem baghjulet og sidevognen skal findes en afdækning, som forhindrer at passageren kan komme i kontakt med hjulet. Passageren skal arbejde foran sidevognshjulet. Ekvipagen skal lave 2 spor ved kørsel lige frem.

37 Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7A og 7B til og med 1979 (Forgotten era)

Klassen er inddelt i:

- Klasse A. >250 cc max 1300 cc.
- Klasse B <250 cc.

37.1 Type og alder

Motorcyklen skal være en fabriksracer, produktionsracer, skal være bygget til at ligne en racer fra tidsperioden og skal tillige have været tilgængelig i 1979. Replikaer af ovenstående er tilladt.

Med hensyn til ombygning og nybygning gælder følgende:

37.2 Maskinkort

For at opnå starttilladelse kræves der gyldigt maskinkort. Maskinkortet er obligatorisk i alle nordiske lande.

SU RR Admin varetager administrationen af maskinkort.

Maskinkort udstedes af Dansk Classic Maskinkomite. Se AMKs hjemmeside for ansøgningskema.

37.3 Stel og svinger

Stil og type som anvendes inden for tidsperioden.

37.4 Forgaffel

Skal være af type og model som anvendes inden for aldersgrænsen. Mekanisk eller hydraulisk antidive er ikke tilladt.

37.5 Styr

Se DMU RR reglement.

37.6 Hjul

Hjulene skal være tidstypiske og mindst 18". Ved alm. egerhjul kan anvendes fælge med høj og lav kant.

37.7 Bremses

Må ikke være af nyere type eller udførsel end det der var gældende inden for tidsperioden. Skiverne må ikke være flydende, på nær halvflydende af typen ISR.

Borede og slidsede skiver tillades.

Kaliber skal være af tidstypisk model med max. 2 stempler.

37.8 Dæk og slanger

Slicks er ikke tilladt i denne klasse. Ventilen bør være af kort model. Ventilhætten skal være af metal og med pakning.

37.9 Støddæmper

Lænke system i affjedringen er ikke tilladt.

37.10 Tank, sadel og kåbe

Skal være i udseende og stil som fandtes i perioden. MC'en skal være udstyret med kåbe.

37.11 Nummerplade

Se 32.7

37.12 Motor

Motorblok. Cylinder og topstykke skal være af tidstypisk model. Fri tuning. Bearbejdning og ændring af originale dele samt montering af tipstypisk tilbehør er tilladt. Udboring til original overstørrelse stempler er tilladt uden at MC'en klasses op selv om volumen overskrider klasse grænsen. Indsprøjtning er ikke tilladt.

37.13 Bundpropper og olieslanger

Bundpropper og skuer skal sikres med låsetråd hvis disse kan forårsage oliespild. Låsetråden skal være min 0.7 mm. og af udglødet materiale og fastgøres til et sted som ikke vibrerer (Ej kobbertråd). Udvendige olieslanger skal være stålarmet og forsynet med skruekobling.

37.14 Oliesopsamling

Udluftningsslanger skal munde ud i en passende beholder.

37.15 Karburator

Frit.

37.16 Tænding og nødstop

Frit. Afbryder mellem batteri og forbruger skal findes et let tilgængeligt sted. Evt. på styret.

37.17 Gearkasse

Ingen ydre elektriske hjælpemidler er tilladt.

37.18 Transmission

Frit. Kædelåseled skal være sikret med låsetråd eller lignende.

37.19 Udstødning og lyddæmpning

Gælder for alle former for kørsel. Racerne skal være udstyret med en form for lyddæmpning. Max. lyd jvf. DMU's almene reglement.

37.20 Greb og ure

Frit. Gashåndtag skal være af selvlukkende type.

37.21 Bremsekabel

For min. 1.75 mm. Bag min. 2.5 mm. Niplerne skal være forsvarligt loddet. Ej skrue nippel.

37.22 Replikaer

Skal i hovedtræk være identisk med originalen.

37.23 Øvrigt

MC'en skal være klargjort til konkurrence kørsel. Støtteben og kickstarter skal være afmonteret.

38 Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7C F1 og 7C F2 (Formula 80-87)

TECHNICAL REGULATIONS FOR CLASS FORMULA 80-87

(Sanctioned at the Nordic Meeting 2013)

1. Type and age: The regulation for this class is based on the FIM GP class and the FIM formula class, through the 1987 season. The class is open for bikes that were used or could have been used in these classes. Replicas of such bikes are also eligible. Bikes produced for the 1988 season and prototypes or replicas of prototypes that were used by manufacturers for preparation for the FIM superbike class introduced for the 1988 season is prohibited, even though these should have been raced before December 31st 1987. Prototypes constructed exclusively for other racing classes than those already mentioned are prohibited. Yamaha TZ 750 with typical period modifications is allowed despite not complying with the above described categories because this is an older bike that was still widely used during this period.

The class is divided in 2 categories based on cylinder volume (F1 and F2).

For modifications and building of prototypes, the period look must be maintained. The owner of the bike is responsible for the bike's eligibility and that all components of the bike, both in appearance and function, are within the time period of the class. It is the owner's duty to be able to prove this by photographs and documents with source reference.

The following paragraphs shall be adhered to:

2. Vehicle Licence: Vehicle licence is required for organised racing and parading. (Not applicable to riders/bikes licensed outside Scandinavia)

3. Frame and Swingarm: Shall be of design and type as used during the time period of the class. Swinging arm may be strengthened, but the period look must be maintained (see § 1, owners responsibility)

4. Front Fork: Shall be of design and type as used during the time period of the class. The maximum permitted diameter of fork stanchions is 43mm. Deviations may be approved if documented used for road racing in appropriate class during the period. WP inverted front fork with outside adjustment to damping is prohibited. Öhlins inverted front fork is prohibited

5. Steering: Reference is made to FIM technical regulations.

6. Wheels: Wheels shall be typical for the period, 16.5" wheels are prohibited. Spoked wheels are to have alloy rims of valanced or non-valanced type. All parts of the wheel that carries load shall be of metallic material.

7. Brakes: Cannot be of newer type or design than used inside the period. Brake discs shall be of ferrous material. Brake callipers shall be of type as available inside the period. Maximum 4 pistons allowed for double acting callipers and 2 pistons for single acting callipers. Radial mounted callipers are not allowed. Master pump for the front brake must have pump cylinder parallel with the handlebar.

8. Tyres: Slick- and rain- tyres are eligible for this class. Air valve of short type is recommended. Valve caps are to be of metal and equipped with a gasket.

9. Rear Suspension: Hydraulic pre load adjustment for spring is prohibited if not fitted originally to the bike. In that case, the original complete damper unit can be used. Any linkage system for actuation of suspension unit may be used.

10. Tank, seat and fairing: Design and appearance shall be as used during the period. Fairing is obligatory. For 4-strokes only, the following shall apply: The lower fairing has to be constructed to hold, in case of an engine breakdown, at least half of the total oil and coolant capacity used in the engine (min. 5 litres). The lower edge of openings in the fairing must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing. The lower fairing must incorporate 2 openings of 25 mm (minimum) diameter in the bottom front lower area. These holes must remain closed in dry conditions and must be only opened in wet race conditions as declared by the Race Director.

11. Motor: Crankcase, cylinder and cylinder head shall be of design as was available during the period. No tuning restrictions. Modification to original parts is allowed, also fitment of period accessories. The class is divided in 2 categories based on cylinder volume.

F1:

Cylinder volume 251 - 500 cm³ for bikes classified in accordance with the GP regulations.

Cylinder volume 401 - 500 cm³ for 2-strokes classified in accordance with the Formula regulations

Cylinder volume 601 - 1100 cm³ for 4-strokes classified in accordance with the Formula regulations.

F2:

Cylinder volume 0 - 250 cm³ for bikes classified in accordance with the GP regulations.

Cylinder volume 0 - 400 cm³ for 2-strokes classified in accordance with the Formula regulations

Cylinder volume 0 - 600 cm³ for 4-cylinder 4-strokes classified in accordance with the Formula regulations.

Cylinder volume 0 - 750 cm³ for 2-cylinder 4-strokes classified in accordance with the Formula regulations.

Boring of the cylinder to the engine manufacturers' standard over-sizes is allowed even though this may cause the cylinder volume to exceed the upper limit for the class.

12. Number plate: For design, reference is made to general technical regulations.

Colours shall be:

Class F1 GP machines (500 cm³): Yellow back ground (RAL code 1003) with black numbers.

Class F1 street based machines: White back ground (RAL code 9010) with black numbers.

Class F2 GP machines (125 cm³) Black back ground (RAL code 9005) with white numbers

Class F2 GP machines (250 cm³) Green back ground (RAL code 6002) with white numbers

Class F2 street based machines Blue back ground (RAL code 5010) with white numbers

13. Oil hoses, drain plugs and filling plugs: Oil plugs or bolts that may cause oil leak if becoming loose is to be secured with locking wire or locking washers. The locking shall be against a solid part of the bike (not an exhaust pipe or other moveable or vibration prone part). The locking wire shall be stainless annealed wire of 0.7 mm minimum thickness. Copper wire is prohibited. External pressurised hoses shall be armoured and have threaded secured fittings. Jubilee clips are prohibited for such hoses. Oil filters are to be fitted with a jubilee clip that is secured with locking wire to a solid point.

14. Vents: Vents from crankcase, gearbox and fuel tank shall be equipped with suitable catch tank to prevent spillage.

15. Carburettors: No restrictions to carburettors. Fuel injection is allowed if originally used on the engine. All parts of the system must be as original, but the inside diameter of the throttle house can be changed.

16. Ignition system: No restrictions to the ignition system. The bike shall be equipped with an ignition cut-off switch easily accessible on the handlebar.

17. Gearbox: Maximum 6 gears allowed.

18. Transmission: No restrictions to transmission. Chain link with clip shall be secured with locking wire or similarly secured.

19. Exhaust system and silencer: The bike must always be equipped with silencer to satisfy current noise restrictions. Silencer can be terminated behind the rear wheel if necessary to meet the noise restrictions.

20. Instruments, handles and levers: No restrictions to instruments. Handles and levers must comply with the general technical regulations. The throttle grip must return to closed position by itself.

21. Replicas: The look of the bike must comply with the original bike.

Generally: The bike shall be prepared for racing. Stands and kick-start lever shall be removed.

General lines for classification of bikes

For the FIM formula classes, the engine shall be from a road bike. Frame, suspension and wheels shall comply with regulations described above. Otherwise there are no restrictions. The cylinder volume for formula 1, 4-strokes, was 1000 cm³ through the 1983 season. It was then reduced to 750cm³. For these regulations the upper limit is set to 1100cm³ to provide for a broader range of bikes to compete. The cylinder volume for 2-strokes in formula 2 was max 350 cm³. We have in our regulations set an upper limit of 400cm³, to increase the range of bikes to compete. The cylinder volume for 4-strokes in formula 2 was max 600 cm³. We have in our regulations kept this limit for 4-cylinder machines, but have introduced an upper limit of 750cm³ for 2-cylinder machines.

Below is a listing with guidelines and examples of bikes and their legitimacy. Bikes not listed will be evaluated separately. Bikes produced unchanged in 1987 and later will also be legitimate.

Bimota

The Bimota YB4 is allowed

YB4 EI is not allowed.

Bimota frames identical to the YB4 frame or other frames produced within the time frame for the class is allowed in combination with engine types eligible in the class.

Ducati

750 Montjuic 1986, 750 Laguna Seca 1987, 750 Santamonica 1987, 750 Paso 1986, 87, 88 are allowed. 750 engines in combination with frames from independent manufacturers are allowed.

906 Paso 1988, 89 is not allowed.

Bikes with 4 valves per cylinder are prohibited.

Harley Davidson

HD Sportster cup has earlier been run as a separate class, but because of declining interest, the class has been discontinued. For these bikes still to be raced, it has been decided that they can compete with the formula 80 – 87 class. The following special rules shall apply for these bikes:

- Maximum cylinder volume 1200 cm³
- The standard frame has to be used

Apart from this, the rules for the class have to be adhered to.

Honda

NSR 250R 1987 (type MC16) is allowed.

NSR 250R 1988 (type MC18...) is not allowed.

NS 400R 1985-1988 is allowed.

RS 250 allowed through model year 1989.

RS 500 bikes with frame made from tubing are allowed. Bikes with "deltabox" type frame are not allowed.

VFR 400 NC24 is allowed, NC30 is not allowed.

CBR 400 NC23 is allowed, NC29 is not allowed.

CBR 600 model years 1987 and 88 (motor and frame no PC19....) is allowed.

CBR 600 model years 1989 and 90 (motor and frame no PC23....) is allowed.

VFR 750 model years 1986, 87 and 88 is allowed.

VFR 750 R (RC 30) is prohibited.

CBR 1000 model years 1987 and 88 are allowed.

Kawasaki

GPX 750 through model year 1988 is allowed.

ZX 10 is allowed.

ZXR 750 is prohibited.

Rotax 250

Cylinders of model year 87 and 88 that can be identified with cast in part no 223 350 (with exhaust valve) or 223 355 (without exhaust valve) are allowed. Model year 89 and later, part no 223 530 and 223 535 is not allowed. Cylinders that are not identified with part no is not allowed. V-twin engines are not allowed.

Suzuki

RG 500 MK VII and later models are allowed.

RG 500 road bikes are allowed

GSXR 750 model years 1985, 86 and 87 are allowed. 1988 model as a complete bike is not allowed. However, the frame from the 1988 model is regarded as a replica of a frame that the factory used for racing within the time limit for the class and is thus allowed. GSXR 750 RR is not allowed.

GSXR 1100 model years 1986, 87 and 88 are allowed.

Yamaha

TZ 250 parallel twins with exhaust ports pointing forward are allowed. Newer models with rearward pointing exhaust ports are not allowed.

TZ 250T 1987 model is allowed (parallel twin with exhaust ports pointing forward)

TZ 250U 1988 model is not allowed (parallel twin with exhaust ports pointing rearward)

TZ 500 with 2 rearward pointing exhaust ports is allowed (TZ 500J).

TZ 750 is allowed.

RD 350 is allowed.

RD 500 is allowed.

FZR400 1WG, 2TK and 3EN is allowed, FZR400 RR 3TJ is not allowed.

FZ 750 and FZR 750 are allowed. FZR 750 R (OW01) is not allowed.

FZR 1000 is allowed. FZR 1000 EXUP is not allowed.

39 Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7D Supersport og Superbike

TECHNICAL REGULATIONS FOR CLASSIC SUPERBIKE

Approved at NMC 2015-10-10

General:

These regulations are based on the FIM Superbike regulations for the years 1988 – 1998.

In addition to Superbikes it will also be allowed to use Supersport bikes (Se §13 and §16). In the future when participation in the class becomes sufficient enough, these 2 classes will be divided at 600 ccm for 4-cylinder bikes and 750 ccm for 2-cylinder bikes. Before possible dividing into 2 classes, there will not be special restrictions for Supersport bikes, but **when the division have taken place, there will be developed detailed Supersport regulations based on the actual Supersport regulations for this period. (See §1). This will be more stringent than the Superbike regulations and will among other things require standard frame, swing arm, wheels, front fork, brake callipers, carburettors and air intake box.**

1. Type and age: The class is open to bikes that were used or could be used in the FIM Superbike and Supersport classes for the years 1988 through 1998. These are bikes that are based on road going machines that were homologated or could have been homologated for Superbike or Supersport racing. In the period it gives permission in Scandinavia to use the Triumph T595/955i, even though it has 955 ccm cylinder volume and exceed the limit for 3-cylinder machines at 900 ccm. This permission will be continued for Classic Superbike.

When preparing bikes for use in this class, only parts and equipment that were available within the time period shall be used. The following shall apply.

2. Vehicle license: Vehicle license is required for racing and parade. Some owners of bikes that are eligible for this class may have a bike license or equivalent issued by their National federation for modern racing, nevertheless, a classic vehicle licence is required to participate in classic racing events.

3. Frame and swing arm: Original frame shall be used. Reinforcements / tubes can be added, but not removed. Swing arm may be modified or replaced, but the type of swing arm, single or double, must be as originally supplied on the bike.

4. Front fork: Front fork is free within the age limit. All forks which has conventional mounting of brake calipers is considered to have the same functionality and are therefore eligible, they need to be within the time period. Forks with radial caliper mounting are not allowed. Nor forks converted from radial mounting.

5. Steering Damper: Steering damper with electric adjustment is not permitted.

6. Steering: Reference is made to FIM technical regulations.

7. Wheels: Wheels must be typical for the period. All parts of the wheel that carries load shall be of metallic material.

8. Brakes: Cannot be of later type or design than used during the period. Brake discs shall be of ferrous material. Brake calipers shall be of type that was available within that time period. Radial mounted calipers are not allowed.

9. Tires: Slick and rain tires are allowed. The valve should be made of metal and of short model. Valve cap to be of metal and equipped with a gasket.

10. Rear Suspension: Original type of linkage must be retained, but the link ratio can be changed. Suspension unit is free within the types that were used during the period.

The various types of suspension units used during the period and later, without major modifications, are considered to have the same functionality and are therefore allowed.

Öhlins type TTX36 or equivalent dampers are not allowed.

11. Tank, seat and fairing: Must from an appearance point of view be aligned with the time period and the type/model of the bike must be recognizable. Must resemble the original items and make the type/model of the bike recognizable.

12. Number plate: For design, reference is made to general technical regulations. Colours shall be:

Superbike - Black bottom (RAL code 9005) with white numbers (RAL code 9010)

Supersport - white bottom (RAL code 9010) with blue numbers (RAL code 5010).

13. Engine: Engine block, cylinder and cylinder head must be as originally supplied on the bike, but can be modified unless the appearance is not changed. Nevertheless, motor parts from a newer bike that is also approved in the class may be used, provided that the appearance does not change.

Clutch and clutch actuation system is free.

This class is open for 4-stroke motorcycles only.

Superbike

4 cylinder bikes can have cylinder volume from 600 - 750 ccm

3 cylinder bikes can have cylinder volume from 600 - 900 ccm

2 cylinder bikes can have cylinder volume from 750 - 1000 ccm

Supersport

4 cylinder bikes can have cylinder volume from 400 - 600 ccm

2 cylinder bikes can have cylinder volume from 600 - 750 ccm

The stroke can not be changed.

Boring to fit over size pistons that will exceed the cylinder volume limit is not allowed.

14. Oil hoses, drain plugs and filling plugs: Oil plugs or bolts that may cause oil leak if becoming loose is to be secured with locking wire or locking tabs. The locking shall be against a solid part of the bike (not an exhaust pipe or other moveable or vibration prone part). The locking wire shall be stainless annealed wire of 0.7 mm minimum thickness. Copper wire is prohibited. External

pressurised hoses shall be armoured and have threaded secured fittings. Jubilee clips are prohibited for such hoses. Oil filters are to be fitted with a jubilee clip that is secured with locking wire to a solid point.

15. Vents: Vents from crankcase, gearbox and fuel tank shall be equipped with suitable catch tank to prevent spillage. Minimum capacity 0,5 l.

16. Carburettors / Injection: Carburettors / throttle houses shall be as on the original bike. For four-cylinder machines carburettors can be changed to other type with a maximum diameter of 41 mm, that was available during the time period. For two cylinder bikes with injection any equipment that was available from that manufacturer, within the time period, is permitted.

17. Ignition system: No restrictions to the ignition system. The bike shall be equipped with an ignition cut-off switch easily accessible on the handlebar.

18. Gearbox: Maximum 6 gears allowed.

19. Transmission: Chain link with clip shall be secured with locking wire or similarly secured.

20. Exhaust system and silencer: There is no restriction to the exhaust system, except that it must be equipped with a silencer to satisfy the noise restrictions. Silencer can be terminated behind the rear wheel if necessary to meet the noise restrictions.

21. Instruments, handles and levers: No restrictions to instruments as long as they are typical for the period. Handles and levers must comply with the general technical regulations. The throttle grip must return to closed position when released.

22. Electronic systems: ABS is not allowed. Control system for wheel lift is not allowed. Launch control system is not allowed. Data logging is not allowed. Quick shifts are allowed. Electronic systems not described as eligible are not allowed if not cleared with the technical committee and written into the vehicle license.

Generally: The bike shall be prepared for racing.

This rules has an appendix stating a number of bikes that are allowed and prohibited. Any changes in this appendix shall be decided by the Nordic technical committee.

Appendix to Classic Superbike regulation 2015-10-10

Listing with guidelines and examples of bikes and their legitimacy. Bikes not listed will be evaluated separately by contacting the technical committee. Bikes produced unchanged for 1998 and later will also be legitimate.

Aprilia

Aprilia RSV Mille is allowed.

Aprilia RSV Mille and RSV Mille R 1998 – 2003 is allowed.

Bimota

Bimota YB4 is allowed.

YB4 EI is allowed.

Ducati

851 and 888 is allowed

916 is allowed

996 is allowed

Testa stretta motor is **not** allowed.

Honda

VFR750 F RC24 and VFR750 F RC36 are allowed.

VFR750 R RC30 is allowed.

RC45 is allowed.

VTR1000 SC36 is allowed.

VTR1000 SP RC51 is not allowed

Kawasaki

GPX 750 is allowed.

ZXR750 H1 and ZXR750 H2 are allowed.

ZXR750 J1 and ZXR750 J2 are allowed.

ZXR750 R K1 and ZXR750 R K2 are allowed.

ZXR750 L1, ZXR750 L2 and ZXR750 L3 are allowed.

ZXR750 R M1 and ZXR750 R M2 are allowed.

ZX7 R and ZX7 RR are allowed.

Suzuki

GSXR 750 J 1988 is allowed.

GSXR 750 K 1989 is allowed.

GSXR 750R 1989 is allowed.

GSXR 750 L 1990 is allowed.

GSXR 750 M 1991 is allowed.

GSXR 750 N 1992 is allowed.

GSXR 750 WN 1992 is allowed.

GSXR 750 WP 1993 is allowed.

GSXR 750 WR 1994 is allowed.

GSXR 750 SPR 1994-1995 is allowed.

GSXR 750 WS 1995 is allowed.

GSXR 750 T 1996 is allowed.

GSXR 750 V 1997 is allowed.

GSXR 750 W 1998 is allowed.

GSXR 750 X 1999 is allowed.

GSXR 750 Y 2000 is **not** allowed.

TL 1000 S.

Triumph

Triumph T595/955i, 1997 – 2001, is allowed.

Triumph 955i 2002 is **not** allowed.

Yamaha

FZR 750 R OW01 is allowed.

YZF 750 R and YZF750 SP are allowed.

YZF750 R7 OW02 is **not** allowed.

Afsnit 6: Micro

Træning for Micro i DK

Definition

Hvert år planlægges en kalender for hele sæsonen der godkendes af SK-RR-DR. Der køres kun træning i denne klasse.

Klasser, Aldersgrænser og Kørere

Klasse	Aldersgrænser
Micro	5-10 år

Grænsen for aldersgrænsen starter på datoen for kørerens fødselsdag.

Grænsen for den maksimale alder slutter ved udgangen af året.

Der er ingen vægtgrænse for kørere eller maskiner.

Der må kun være det antal kørere på banen, som fremgår af banesynsrapporten.

Licens

Alle kørerne skal have en gyldig licens.

Kørere fra 5 – 10 år skal min. være i besiddelse af en Mini-Licens.

Motorecyklen

Kun Mini-Moto og Mini-motorecykler uden gear af kategorierne, som defineres i pkt. 42 af de tekniske regler, er tilladt.

Banen

Banerne skal være godkendt af DMU.

De skal være mellem 350 og 800 meter lange for Mini-Moto og mellem 500 og 1250 meter lange for Mini-Bike-Racing (dispensation kan gives af SK og skal stå i løbsgodkendelse).

Startstregen bør være mindst 5 meter bred. Baner bør altid være mindst 4m brede.

Maksimalt antal kørere

					Mini-Bike Racing i tillægsregler
Bredde	4 → 5	16 mc'er	18 mc'er	20 mc'er	
Bredde	5 → 6 m	18 mc'er	20 mc'er	22 mc'er	
Bredde	over 6 m	20 mc'er	22 mc'er	24 mc'er	

Antallet af kørere vil fremgå af banesynsrapporten, og vil være så meget som muligt i overensstemmelse med ovenstående tabel.

Anmeldelse og gebyr

Tilmelding til træning foregår på dagen.

Administration og teknisk kontrol

Administrativ registrering i sekretariatet:

Alle kørere skal fremvise deres gyldige Road Racing licens, dette kan være en Mini Moto licens.

Før kørere yngre end 18 år skal forælder eller værge med fuldmagt, være til stede ved anmeldelse i sekretariatet. Forælderen eller værge skal være til stede under hele arrangementet.

Teknisk kontrol:

Udstyr og alle personlige sikkerhedsudstyr er underlagt kontrol.

Registrering og teknisk kontrol skal ske, før der deltages i træning.

Førermøde

Førermøde skal afholdes senest ½ time inden første kørsel på banen.

Udstyr og sikkerhedsudstyr

Til træning skal kørerne bære følgende beklædning, fodtøj og beskyttelse:

Beskyttende fuld face hjelm (homologeret efter FIM 2010 Tekniske regler).

Læderdragt (eller andet slidstærkt materiale).

Handsker af slidstærkt materiale dækkende hele hånden og håndled.

Ankel høje læderstøvler (eller andet slidstærkt materiale).

Knæbeskyttere.

Rygbeskytter.

Albue og skulder beskyttelse.

Arme og hofte beskyttelse anbefales.

Alle Mini Moto kørere skal anvende nakkekrave.

Brystpanser anbefales i junior Mini Moto.

Alt udstyr og sikkerhedsudstyr skal passe ordentligt.

Kørernes adfærd på banen

Kørere må ikke genere hinanden på banen.

Kørere (når der køres) skal hele tiden holde deres fødder på fodhvileren.

Mangel på dette vil blive straffet ved at slette de hurtigste omgangstider for hver overtrædelse i tidtagningen. I løbet af løbet, er straffen 1 sek. tillagt kørerens samlede løbstid. Undtagelse er, når du kører i pit fra banen.

Kørsel i modsat retning er absolut forbudt.

Frivillige stop på banen er ikke tilladt.

Prøvestarter, er kun tilladt efter ternet flag, og på et sikkert sted af banen.

Hastigheden i pitten er gå hastighed.

Ledende officials

~~Til træning skal der mindst være en person som er i besiddelse af gyldigt TL-licens.~~

40 Tekniske Regler

40.1 Specifikationer

Mini Moto motorcykler er specielle motorcykler udstyret med forbrændingsmotorer.

40.2 Dimensioner for junior A & B

Akselafstand	max 620 mm
Længde **	max 900 mm**
Sædehøjde	max 385 mm
Max højde	max 540 mm

40.3 Dimensioner SENIOR MINI/MIDI 40 og SENIOR 50 cc

Akselafstand	max 730 mm
Længde **	max 1060 mm **
Sædehøjde	max 460 mm
Max højde	max 620 mm

Alle dimensioner er underlagt 5 % tolerance.

** Undtagelse for udstødningen lydpotte, dette kan overskride den bageste linje med max. 50 mm.

40.4 Motor og tændingssystem

- Encylindret motor med maksimale cylinder volumen 40 cc (2 T) eller 90 cc (4 T) i Junior A, B og SENIOR MINI/MIDI 40.
- 50 cc (2 T) eller 110 cc (4 T) i SENIOR 50 cc.
- Udstyret med centrifugal kobling, kun ét gear.
- 4-T, må kun have 2 ventil topstykke.

Bemærk: Ved måling af slagvolumen, tallet $\pi = 3.14$.

Tændingen skal være fikseret, ved brug af ECU er det strengt forbudt at ændre/justere den fra standard opsætning. Tændingen må ikke kunne justeres manuelt under kørsel.

40.4.1 Motor for Junior A 2-T og Junior A 4-T

Motor som i 40.4 med effekt begrænsning:

- 2T: Begrænserskive/plade mellem cylinder og udstødningssystem med en hul diameter på 9 mm og en tykkelse på 3 mm, (tolerancer herunder).
- 4T: I indsugningssiden efter Karburatoren og ind mod indsugningsstudsens/kanalen, skal være monteret en begrænser min. 5mm og maksimum 10mm tyk, med et cirkulært hul på 15mm. og en begrænserskive/plade mellem cylinder og udstødningssystem med en hul diameter på 9mm og en tykkelse på 3 mm (tolerancer herunder).
- Begrænser defineres som en del der umiddelbart kan demonteres og kontrolmåles med en skydelære.

- Al indsugningsgas og udstødningssgas skal igennem begrænsere/ne.
- Vandkølet motor ikke tilladt
- For alle begrænsere tykkelser er der en tolerance på $\pm 0,3$ mm og for hul diameter en tolerance på $+0,03$ mm.
- Til almindelig træning der ikke afholdes samme dag som en DM/DMU cup, må juniorer køre, gerne træne på en mc, der er klassificeret til en klasse højere end den de normalt hører til i, såfremt træningslederen er informeret og mener dette er forsvarligt. Træningslederen er enerådig i denne beslutning.
- En junior A kører må træne på en junior B mc.

40.4.2 Motor for Junior B 2-T og Junior B 4-T

Motor som i 40.4 med effekt begrænsning:

- 2T: Begrænserskive/plade mellem cylinder og udstødningssystem med en hul diameter på 14 mm og en tykkelse på 3 mm, (tolerancer herunder).
- 4T: I indsugningssiden efter Karburatoren og ind mod indsugningsstudsens/kanalen, skal være monteret en begrænsere min. 5mm og maksimum 10mm tyk, med et cirkulært hul på 15mm. og en begrænserskive/plade mellem cylinder og udstødningssystem med en hul diameter på 14 mm og en tykkelse på 3 mm (tolerancer herunder).
- Begrænsere defineres som en del der umiddelbart kan demonteres og kontrolmåles med en skydelære.
- Al indsugningsgas og udstødningssgas skal igennem begrænsere/ne.
- Vandkølet motor er ikke tilladt
- For alle begrænsere tykkelser er der en tolerance på $\pm 0,3$ mm og for hul diameter en tolerance på $+0,03$ mm. Målingen skal foretages op-ned, venstre-højre.
- Til almindelige træning der ikke afholdes samme dag som en DM/DMU cup, må juniorer køre, gerne træne på en mc, der er klassificeret til en klasse højere end den de normalt hører til i, såfremt træningslederen er informeret og mener dette er forsvarligt. Træningslederen er enerådig i denne beslutning.
- En junior B kører må træne på en senior mini/midi 40cc.

40.4.3 Motor til Senior Mini/Midi 40

Motor som i 40.4

Motor med maksimal cylinder volumen 40 cc (2T) eller 90 cc (4T).

Luft eller vandkøling er tilladt.

40.4.4 Motor til Senior 50 cc

Motor som i 40.4

Motor med maksimal cylinder volumen på 50 cc (2T) eller 110 cc (4T).

Luft eller vandkøling er tilladt.

40.5 Karburator

Enhver seriel produceret karburator med max studs diameter, målt på indsugningssiden:

- 15 mm (cirkulære) til Junior A og B 2T;
- Ingen begrænsning for Junior A og B 4T, Senior MINI/MIDI 40 og Senior 50 cc.

Studsens kan være oval, men indersiden må på indsugningssiden ikke på noget sted overstige den maksimale størrelse på 15 mm.

40.6 Udstødning

Udstødningssystemet kan have ethvert design. Den bageste del af lyddæmperen må ikke have skarpe kanter. Den bageste del af lyddæmper, der stikker ud bag afdækningen, skal forsynes med et varmeskjold der skal forhindre forbrænding ved berøring.

Lydpottens / lyddæmper må maksimalt stikke 50mm ud over motorcyklens bagerste kant.

Kabelstyret spjæld i udstødningen er ikke tilladt i nogen af Mini Moto klasserne.

40.7 Lydgrænser og Lydmåling

Den maksimale Lydgrænse, er: 100dB.

Lydgrænsen er beskrevet i DMU's almene reglement.

40.7.1 Lydmålemetode

Lydmålingen er en stilstandsmåling som beskrevet i DMU's almene reglement.

40.7.2 Testudstyr

Test udstyr som beskrevet i DMU's almene reglement.

40.7.3 Målinger

Målinger som beskrevet i DMU's almene reglement.

40.8 Hjul og dæk

Fælge skal være fra seriel produktion af motorcykel produkter. Dæk kan være med eller uden mønster.

Dimension af hjul med dæk monteret:

- Min. diameter: 240 mm
- Max. diameter: 280 mm
- Max. bredde: 110 mm

40.9 Brændstof og kølevæske flydende

Som brændstof må kun Bly Fri benzin anvendes. Se § 02.11 i Road Racing i FIM's grenspecifikke tekniske reglementer, der findes på www.fim.ch under Rules and Codes.

Som kølevæske må kun anvendes vand, men det er tilladt at anvende 2 % tilsætningsstoffer, der er fremstillet til formålet for at beskytte kølesystem (som eksempel kan Waterwetter nævnes).

Der må ikke anvendes Glycol.

Ved indendørs kørsel skal benyttes olie af Low Smoke typen efter ISO-L-EGD og olie-benzin blandingsforholdet skal være mindst muligt i forhold til producentens anvisninger.

Miljø venligt brændstof (alkylat benzin) skal anvendes f-eks. typen "Aspen".

40.10 STOP (Dødmandsknap) SWITCH

I alle Mini Moto klasser skal en dødmands knap placeres i venstre eller højre side af styret, der er let tilgængelig for køreren og skal stoppe motoren straks.

40.11 Greb og Styr

Grebene har en maksimal længde på 120mm, og er afsluttet med rund knop, minimum diameter er 14 mm, denne knop må gøres flad i enden til Ø10mm og skal i så fald rundes til minimum Ø5mm.

Grebene skal være monteret på separate holdere, totalbredde mellem styrenderne er maksimum 550mm.

Mellem greb og andre dele af Mini Moto motorcyklen skal der i yderste positioner være minimum 20 mm mellemrum.

40.12 Fodhvilere

Maksimum længde af fodhvilere set oppefra er 45 mm og minimum 25 mm.

Fodhvilere kan være af vippetypen, de skal da automatisk vippe tilbage til normalposition. Fodhvilere skal være afrundet til Ø8mm i enderne. Hvis fodhvilerne ikke er af vippetypen, skal de have en yderkappe af gummi, teflon eller lign blødt materiale.

40.13 Bremseser

Mini Moto motorcykler skal være monteret med 2 uafhængige bremseser, en på hvert hjul.

Det anbefales at bremseskiver monteres på fælgene med 6 mm skruer/bolte. Forreste bremseskive(r) skal være monteret med afskærmning, for at undgå fysisk kontakt med skiven ved uheld.

40.14 Sekundær Transmission

Sekundær udveksling (forreste og bageste kædehjul) må skiftes. Kæden skal være afskærmet ved fodhvileren. Kædebeskytter skal være monteret for at forhindre noget i at bliver fanget mellem kæde og kædehjul på indløbssiden.

40.15 Kåbe og sæde

Skarpe kanter skal være afrundet med 10 mm radius. Kåbe og sæde, forskærm og evt. tank cover/sæde's materiale må skiftes og skal være forsvarligt monteret.

40.16 Nummerplader

Farven på nummeret, og på baggrunden er frit i alle Mini Moto klasser, men skal være tydelig at se på afstand. Nummerplade og tal skal være tydelige kontrastfarver. Hver motorcykel skal have en nummerplade foran på kåben.

Siderne bag på er frit.

Der skal være en mindst 10 mm bred kant fri omkring tallene. Form af numre skal opfylde FIM standarder.

Forreste Tal størrelse skal være mindst:

- Højde 100 mm
- Bredde 45 mm
- Tal stammens tykkelse på tal 15 mm.

Afsnit 7: Endurance

41 Endurance – Road Racing

41.1 Definition

Endurance reglement og vedtægter for nationale løb for Mini Road Racing.

Et Enduranceløb er team kørsel, hvor hvert team består af min. 2 kørere. Der skal være mindst et køreskift, dog anbefales skiftet midt i løbet, men man bestemmer selv. Der vil blive vist et skilt ca. midt i løbet, som hjælp til skift.

41.2 For at åbne en klasse

For at åbne en klasse skal der stille 4 teams til start. Såfremt der er under 4 teams, kan løbet dog afvikles som pokal løb uden mulighed for deltagelse i eventuelle pengepræmier.

41.3 Startmetode

Startmetode er Le mans start ifølge reglement.

41.4 Konsekvensen ved hasarderet kørsel

Konsekvensen ved hasarderet kørsel vil medføre, hvis det forekommer under træning eller tidtagning, at man til løbet skal starte bagerst. Hvis det forekommer til løbet, er straffen minus 1 omgang, der fratrækkes resultatet. Gentagne overtrædelser vil medføre udelukkelse af teamet på dagen.

Bilag

Diagram A: Visuel definition

DIAGRAM 1

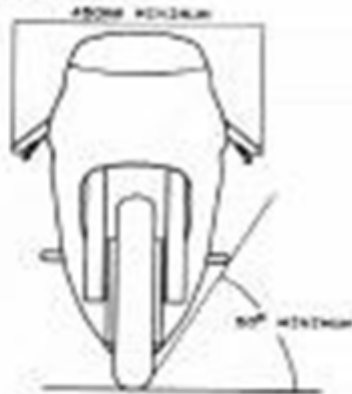


DIAGRAM 2

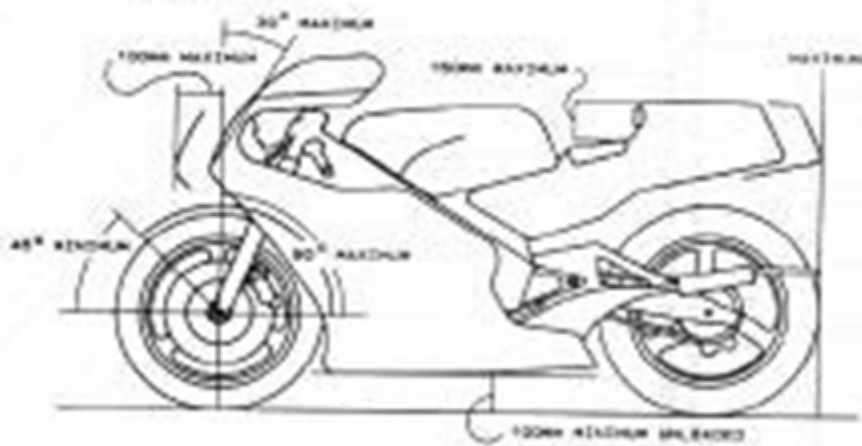


DIAGRAM 3

