

# ROAD RACING

## REGLEMENT 2019



**Danmarks  
Motor  
Union**



# Indholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| Indholdsfortegnelse .....                           | 1  |
| Forkortelser .....                                  | 7  |
| Fakta om Danmarks Motor Union .....                 | 8  |
| Reglement .....                                     | 8  |
| Kort om Road Racing .....                           | 8  |
| Afsnit 1: Generelt .....                            | 9  |
| 1 Officiallicens .....                              | 9  |
| 1.1 Erhvervelse af officiallicens .....             | 9  |
| 1.2 Ansøgning om officiallicens .....               | 9  |
| 1.3 Fornyelse af officiallicens .....               | 10 |
| 1.4 Nødvendige officials .....                      | 10 |
| 1.5 Gyldighedsområde for official licenser .....    | 10 |
| 1.6 Dommerens opgaver .....                         | 11 |
| 1.7 Stævnelederens opgaver .....                    | 12 |
| 1.8 Chefen for den tekniske kontrols opgaver .....  | 13 |
| 1.9 Ryttergårdschefens opgaver .....                | 13 |
| 1.10 Tidtagerchefens opgaver .....                  | 13 |
| 1.11 Starterens opgaver .....                       | 14 |
| 1.12 Banechefens opgaver .....                      | 14 |
| 1.13 Chefen for baneofficials opgaver .....         | 14 |
| 1.14 Baneofficials opgaver .....                    | 14 |
| 1.15 Protest .....                                  | 14 |
| 2 Deltagelse i arrangementer .....                  | 15 |
| 2.1 Grundregler for deltagelse i løb .....          | 15 |
| 2.2 Deltagelse i internationale løb .....           | 15 |
| 2.3 Tilladelse til start .....                      | 15 |
| 2.4 Grundregler for deltagelse i træning .....      | 15 |
| 3 Kørerlicens .....                                 | 16 |
| 3.1 National kørerlicens .....                      | 16 |
| 3.2 Erhvervelse af kørerlicens, banepøve .....      | 16 |
| 3.3 Aspirant kørertilladelse .....                  | 16 |
| 3.4 Træningstilladelse .....                        | 16 |
| 3.5 Træningslicens .....                            | 16 |
| 3.6 International kørerlicens .....                 | 16 |
| 3.7 Inddragelse eller nægtelse af kørerlicens ..... | 16 |
| 3.8 Indslusnings- og træningslicens .....           | 16 |
| 4 PR-arrangementer .....                            | 17 |
| 5 Ulykkeshjælp .....                                | 18 |
| 6 Træningsarrangementer .....                       | 19 |
| 7 Anmeldelser .....                                 | 20 |
| 7.1 Anmeldelse til stævne .....                     | 20 |
| 7.2 Anmeldelsesfrist .....                          | 20 |
| 7.3 Anerkendelse og afvisning af anmeldelse .....   | 20 |
| 7.4 Udeblivelse .....                               | 20 |
| 7.5 Løsning fra afgiven anmeldelse .....            | 21 |
| 7.6 Fingerede anmeldelser .....                     | 21 |

|   |   |    |
|---|---|----|
| 7.7   | Anmeldelser fra udenlandske kørere .....                      | 21 |
| 7.8   | Anmeldelser til udlandet.....                                 | 21 |
| 7.9   | Anmeldernavn .....  | 21 |
| 8   | Flag reglement .....  | 22 |
| 8.1   | Officielle flag størrelser .....                              | 22 |
| 8.2   | Flagsignaler.....   | 22 |
| 8.3   | Bedømmelse af - og straf for overhaling under gult flag ..... | 24 |
| 9   | Præmier .....   | 25 |
| 9.1   | Præmiering .....  | 25 |
| 9.2   | Øvrig præmiering .....  | 25 |
| Afsnit 2: Generelle konkurrenceregler ..... |   | 27 |
| 10  | Generelle konkurrenceregler.....                              | 27 |
| 10.1  | Generelt.....   | 27 |
| 10.2  | Tillægsregler og tidsprogram .....                            | 27 |
| 10.3  | Begrænsning i køretid og distance for kørerne .....           | 27 |
| 10.4  | Førermøde .....   | 27 |
| 10.5  | Deltagelse i flere klasser .....                              | 28 |
| 11  | Banerne.....  | 29 |
| 11.1  | International banegodkendelse .....                           | 29 |
| 11.2  | DMU banereglement.....  | 29 |
| 12  | Officiel træning.....   | 33 |
| 12.1  | Obligatorisk træning og kvalifikation til start.....          | 33 |
| 12.2  | Kvalifikation .....   | 33 |
| 12.3  | Kvalifikation uden tidtagning .....                           | 33 |
| 12.4  | Tidtagning og resultatberegning.....                          | 34 |
| 13  | Start .....   | 35 |
| 13.1  | Startmetoder.....   | 35 |
| 13.2  | Massestart .....  | 35 |
| 13.2.1                                      | Normal startmetode .....                                      | 35 |
| 13.2.2                                      | “Le Mans” start.....  | 35 |
| 13.3  | Interval start .....  | 35 |
| 13.4  | Startprocedure.....   | 35 |
| 13.4.1                                      | DK Startprocedure .....                                       | 36 |
| 13.4.2                                      | Start med lys .....   | 36 |
| 13.4.3                                      | Start med flag .....  | 37 |
| 14  | Køreregler for kører og passager.....                         | 38 |
| 14.1  | Tilladte bevægemaader .....                                   | 38 |
| 14.2  | Tilskadekomne kørere.....                                     | 38 |
| 15  | Regler for færdsel på banen .....                             | 39 |
| 16  | Assistance i pit .....  | 40 |
| 17  | Løbets afslutning .....                                       | 40 |
| 17.1  | Bestemmelse af vinderen .....                                 | 40 |
| 17.2  | Bestemmelse af resultater.....                                | 40 |
| 17.3  | Dødt løb.....   | 40 |
| 17.4  | For tidlig standsning af løbet.....                           | 41 |
| 17.5  | Fejlagtig af flagning af løbet .....                          | 41 |

|                                       |   |    |
|---------------------------------------|---|----|
| 17.6                                  | Bekendtgørelse til offentligheden .....                         | 41 |
| 18                                    | Løbsstatus (Tørvejrsløb/regnvejrsløb).....                      | 42 |
| 19                                    | Afspærret kontrolområde (Park Fermé).....                       | 42 |
| 20                                    | Danmarksmesterskaber/DMU-CUP .....                              | 43 |
| 20.1                                  | B klasser og licens.....  | 43 |
| 21                                    | Opryknings regler .....   | 44 |
| 21.1                                  | Oprykning .....   | 44 |
| 21.2                                  | Nedrykning.....   | 44 |
| 21.3                                  | Gæstekørsel .....   | 44 |
| 22                                    | Regler for Safety Car .....                                     | 45 |
| 22.1                                  | Betegnelse .....  | 45 |
| 22.2                                  | Chauffør.....   | 45 |
| 22.3                                  | Flag officials .....  | 45 |
| 22.4                                  | Safety car på banen .....                                       | 45 |
| 22.5                                  | Safety Car og førende motorcykel .....                          | 45 |
| 22.6                                  | Køre i pit.....   | 46 |
| 22.7                                  | Safety Car ud fra banen .....                                   | 46 |
| 22.8                                  | Omgange med Safety Car på banen .....                           | 46 |
| Afsnit 3: Motorcykler og udstyr ..... |   | 47 |
| 23                                    | Motorcyklen og udstyr .....                                     | 47 |
| 23.1                                  | Definition af motorcyklen og udstyr .....                       | 47 |
| 23.2                                  | Konstruktionsfrihed .....                                       | 47 |
| 23.3                                  | Kategorier, grupper .....                                       | 47 |
| 23.4                                  | Udmåling af slagvolumen .....                                   | 47 |
| 23.5                                  | Kompressor (turbolader) .....                                   | 48 |
| 23.6                                  | Motorcyklens vægt og ballast.....                               | 48 |
| 24                                    | Specifikationer.....  | 49 |
| 24.1                                  | Generelt.....   | 49 |
| 24.2                                  | Titanium .....  | 49 |
| 24.3                                  | Max. antal gear.....  | 49 |
| 24.4                                  | Afskærmning af kæde og kædehjul .....                           | 49 |
| 24.5                                  | Udstødningsrør .....  | 49 |
| 24.6                                  | Styr.....   | 50 |
| 24.7                                  | Greb.....   | 50 |
| 24.8                                  | Gashåndtag.....   | 50 |
| 24.9                                  | Skærme og hjul beskyttelse .....                                | 51 |
| 24.10                                 | Kåbe – Solo.....  | 51 |
| 24.11                                 | Kåbe- Sidevogn .....  | 51 |
| 24.12                                 | Frigangsvinkel .....  | 52 |
| 24.13                                 | Hjul, dæk, fælge .....  | 52 |
| 24.14                                 | Baglygte .....  | 52 |
| 24.15                                 | Ekstra specifikation for gruppe B.....                          | 52 |
| 25                                    | Nummerplade.....  | 54 |
| 25.1                                  | Nummerpladens udformning og placering.....                      | 54 |
| 25.2                                  | Nummerpladernes farver.....                                     | 54 |
| 26                                    | Brændstoftanke, olieopsamling, vandkølesystem, sikring m.v..... | 55 |
| 26.1                                  | Brændstoftanke .....  | 55 |
| 26.2                                  | Olieopsamlingstanke.....  | 55 |

|   |  |  |
|---|--|--|
| 26.3  | Olieaftømningsskruer og olierør .....  | 55   |
| 26.4  | Benzinånderør .....  | 55   |
| 26.5  | Påfyldningsdæksler .....   | 55   |
| 26.6  | Tankskum .....   | 55   |
| 26.7  | Olieopsamling .....  | 55   |
| 26.8  | Vandkølesystem.....  | 55   |
| 27  | Personligt Udstyr .....  | 56   |
| 27.1  | Sikkerhedsbeklædning .....   | 56   |
| 27.2  | Hjelm .....  | 56   |
| 28  | Teknisk kontrol.....   | 58   |
| 28.1  | Kontrol eftersyn .....   | 58   |
| 28.2  | Lydmåling i Danmark.....   | 59   |
| 28.3  | Lydkontrol i udlandet.....   | 59   |
| Afsnit 4: RR Specifikationer .....  |  | 60   |
| 29  | Klasser .....  | 60   |
| 29.1  | Oversigt over klasser.....   | 60   |
| 30  | Klasser i Road Racing .....  | 61   |
| 30.1  | Moto 3+ og Moto 4½ .....   | 61   |
| 30.2  | Rookie 600.....  | 61   |
| 30.3  | Rookie 1000 .....  | 62   |
| 30.4  | Supersport 600.....  | 62   |
| 30.5  | Superbike .....  | 63   |
| 31  | Klasser i Mini Road Racing – Mini Bike .....   | 64   |
| 31.1  | NSF 100 - Ohvale 110 / Ohvale DMU CUP .....  | 64   |
| 31.2  | Ohvale 190.....  | 65   |
| Dog kan følgende ændringer udføres: .....   |  | 65   |
| Det er tilladt at udskifte original bagdæmper, forgaffel indmad samt fjedre til<br>"upgrade kit" som er specificeret i Ohvale's reservedels og accessories katalog<br>via TMP.dk..... |  | 65   |
| 31.3  | Micro .....  | 65   |
| Afsnit 5: Classic .....   |  | <b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>     |
| 32  | Classic, Klasseinddeling .....   | <b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>     |
| Klasser til FIM Europa Cup: (tjek op med FIM reglement før deltagelse) .....  |  | <b>Fejl!<br/>Bogmærke er ikke defineret.</b> |
| 33.   | Generelle regler for banetræf, parade og hastighedsløb. .  | <b>Fejl! Bogmærke er<br/>ikke defineret.</b> |
| 34.   | Maskinreglement for banetræf og parade.....  | <b>Fejl! Bogmærke er ikke<br/>defineret.</b> |
| 35.   | Reglement for hastighedsløb, solo klasse 2, 2B, 3, 4, 5 og 6 til og med<br>1967/72.....                          | <b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>     |
| 36.   | Maskinreglement for hastighedsløb sidevogne .....  | 83   |
| .....   |  | <b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>     |
| 37.   | Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7A og 7B til og med 1979<br>(Forgotten era) og 7B t.o.m. 1980..... | 86   |
| .....   |  | <b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>     |
| 38  | Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7C F1 og 7C F2 (Formula 80-<br>87).....                            | <b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>     |

|      |   |              |
|------|---|--------------|
| 39   | Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7D Superbike .....  | <b>Fejl!</b> |
|      | <b>Bogmærke er ikke defineret.</b>                                |              |
| 40   | Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7D Supersport ..... | <b>Fejl!</b> |
|      | <b>Bogmærke er ikke defineret.</b>                                |              |
| 41   | Endurance – Road Racing.....                                      | 123          |
| 41.1 | Definition .....  | 123          |
| 41.2 | For at åbne en klasse .....                                       | 123          |
| 41.3 | Startmetode .....   | 123          |
| 41.4 | Konsekvensen ved hasarderet kørsel .....                          | 123          |
|      | Bilag .....   | 124          |
|      | Diagram A: Visuel definition .....                                | 124          |

Sidst ajourført 07. Marts 2019

Forside-fotograf: [kimersfoto.dk](http://kimersfoto.dk)

## 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 motorcykelsporten i Danmark. DMU består af ca. 8.000 medlemmer hvoraf over 4.500 har kørerlicens. DMU-sporten er opdelt i 4 sportsområder (sportskommissioner): motocross, off-track (enduro og trial), speedway og road racing/dragracing, hvor supermoto hører under. For nogle af sportsområdernes vedkommende er de 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: 40 50 02 02

E-mail: [dmu@dmusport.dk](mailto:dmu@dmusport.dk)

Hjemmeside: [www.dmusport.dk](http://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](http://www.dmusport.dk) under Road Racing-reglementet.

### Kort om Road Racing

Road Racing er hastighedsløb for motorcykler på lukkede asfaltbaner. Det kan være standard gadecykler 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.

### Kort om dragracing

Dragracing er kort fortalt en konkurrence mellem to motorcykler, der fra stående start skal tilbagelægge 1/4 mile (402,33 meter) eller 1/8 mile (201,17 meter) så hurtigt som muligt. Den der kommer først over målstregen har vundet. Resultatet opgøres i sekunder (ET = Elapse Time) og i km/t.

### Kort om supermoto

SuperMoto er opstået på baggrund af, at kørere fra forskellige motorcykelsportsgrene ville finde den bedste motorcykelkører. Samtidig ville de dyste på en maskine, som havde et element fra alle klasserne. I starten hed sporten Superbikers, men udviklede sig senere til det, der i dag kendes som SuperMoto. Maskinen der køres på i SuperMoto hedder en Supermotard og kan bedst beskrives som en blanding af en gademotorcykel og en off road/Motocrossmotorcykel, som både kan være 2- eller 4 - takt.



## 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,<br>Banechef, Chef for<br>flagofficials,<br>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](http://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 klubbetegnelse).

- Resultatliste (evt. udfyldt program) med navne, licenskategori, licensnumre og klubbetegnelser.
- 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 samaritler 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 kontrols 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 listeansvarlige 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 Kørerlicens

Jf. alment reglement.

### 3.1 National kørerlicens

Jf. alment reglement.

### 3.2 Erhvervelse af kørerlicens, banep prøve

For at opnå et RR-kørerlicens skal kørerer være medlem af en klub under DMU og købe en licens på DMU's hjemmeside. Kørerer skal gennemføre et e-learning licenskursus og bestå den tilhørende prøve. Ved det første stævne, hvor kørerer deltager, skal han henvende sig til stævneleder eller dommer og modtage instruktion om færdsel på banen.

Når en kørerer rykker fra Mini RR til RR, skal kørerer på ny gennemføre det tilsvarende forløb.

Se endvidere alment reglement nationalt kørerlicens.

### 3.3 Aspirant kørertilladelse

Jf. DMU's licensstruktur

### 3.4 Træningstilladelse

Jf. alment reglement.

### 3.5 Træningslicens

Med træningslicens kan kørerer deltage ved DMU godkendte træningsarrangementer i Danmark og udland. Der kan deltages i træning og træningsløb, men ikke DM eller DMU Cup løb.

### 3.6 International kørerlicens

Jf. alment reglement.

### 3.7 Inddragelse eller nægtelse af kørerlicens

Jf. alment reglement.

### 3.8 Indslusnings- og træningslicens

Jf. DMU's licensstruktur



## 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 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 pulverslukker 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](http://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 kørere, skal have målene 80x60 cm, rødt flag dog 100x80 cm.

### 8.2 Flagsignaler

| Flag  | Betydning   |
|---|---|
| Nationalt flag  | Bruges ved flagstart  |
| 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   | 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 kørerer eller andre. Kørerer 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. Kørerer 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 forvise sig om, at de udsatte præmier er til stede eller garanterede. For så vidt en præmie måtte være udsat eller vundet under urigtige forudsætninger, kan DMU inddrage den.

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

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

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.

## 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 foretages 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. Køreren 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 m<sup>2</sup>. (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 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 tilstrækkelig 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 1 m. (For mini baner en passende højde efter forholdene.). 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 8.2

### 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 dekode.

Dekoderen er forbundet med en computer med tidtagningsprogram.

Hver motorcykel er forsynet med en transponder (sender).

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

Alle AMB transpondere uanset type afgiver et unikt signal.

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

Computeren generer tidtagnings- og resultatlist.

SK RR-DR forpligtelser:

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

Løbsarrangerende klubbers forpligtelser:

- 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 løbsanmeldelses blanketten 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. Kørerne skal forlade start området inden opvarmningsomgangen iværksættes. Kørerne, der ikke nåede med på besigtigelsesomgangen kan tillades at starte opvarmningsomgangen fra pit efter klarsignal fra starteren.
- e. Kørerne 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 kørerne, der ikke har deltaget i besigtigelsesomgangen at køre opvarmningsomgang.
- h. I sidste sving inden start rækkerne vises gult bevægeligt flag. Kørerne gør klar til at standse.
- i. Efter opvarmningsomgangen vil der stå en official med rødt flag foran startfeltet, kørerne 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 kørerne 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. **Der kan ikke nedlægges protest imod en tyvstart.**

### **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 bevægemaåder**

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 indlade sig på dumdrstig og farlig adfærd, heraf følger:

- Det er uden undtagelse forbudt at køre eller trække en motorcykel imod banens køreretning.
- Kørere, der overhaler eller bliver overhalet må ikke spærre for eller genere andre kørere.
- Hvis en kører forlader banen må han vende tilbage til banelegemet på et sted, der anvises af officials, eller på et sted, der ikke er til fordel for ham. Såfremt han afskærer et stykke af banen idømmes han 30 sekunders tidstillæg eller 5 placeringer såfremt der ikke anvendes tidtagning.
- Ved udkørsel fra pit, er det kun tilladt at køre ud på banen for enden af 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 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, aflages 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

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 aflages, 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.<br>Hvis der afsættes tre spor, må centerlinjerne, som afsættes af motorcyklens hjul ikke være mere end 75 mm fra hinanden.<br>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

sidevognscykler 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 sidevognscykler 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.
- Sidevognsmotorcykler 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, fælg

Fælgene på solomotorcykler skal have en diameter på mindst 400 mm. Der må ikke benyttes karbon eller magnesium fælg, medmindre motorcyklen er homologeret af FIM med sådanne fælg. 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 baglygter 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 cm<sup>2</sup> og højst 100 cm<sup>2</sup> 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 Olieaftømningsskrue og olierør**

Alle olieaftømningsskrue 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 kørere 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 af 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                        |            |
|-------------------------------|------------|
| NSF 100-Ohvale 110/Ohvale 110 | DM/DMU CUP |
| Ohvale 190                    | DM         |
| Micro                         | DM         |
| OPEN 85 -150                  | DMU CUP    |
| STOR OPEN                     | DMU CUP    |
| Scooter Supersport            | 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.

Af Sikkerhedsmæssige grunde kan klasserne til enhver tid deles op i A og B Felt. Det besluttes af Dommeren på dagen.

## 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. + Kawasaki 636cc |
| 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

|              |                |         |
|--------------|----------------|---------|
| 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 NSF 100 - Ohvale 110 / Ohvale DMU CUP

|              |                                 |              |
|--------------|---------------------------------|--------------|
| Licens type: | Aldersgrænser:                  | Status:      |
| Mini         | Fra 9 År (8 for 110 Automatic.) | DM / DMU CUP |

#### Nummerplade:

|           |                     |
|-----------|---------------------|
| Baggrund: | Hvid                |
| Tal:      | Sort                |
| Baggrund: | For Ohvale 110:Sort |
| Tal:      | For Ohvale 110: Gul |

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

|      |                          |
|------|--------------------------|
| Dæk: | Se specielt for klassen. |
|------|--------------------------|

#### Fælgdiameter:

|           |
|-----------|
| Standard. |
|-----------|

#### Specielt for klassen:

|   |
|---|
| <p><b>Ohvale:</b><br/>         Kører efter FIM Europe Reglement RR06 ( Dog kører DM ikke med reglen omkring antal/mærkning af dæk. Dækvarmer tilladt.)<br/>         Skal være Plomberet til TK.<br/>         Skift af Hoved Dyse tilladt.<br/>         Det er tilladt at bruge Crashpads.<br/>         Akselbeskyttere er påkrævet. Det er tilladt at bruge aksler med akselbeskyttere.<br/>         Det er tilladt at montere/Udskifte dele som er at finde i Ohvale´s katalog via TMP.dk<br/>         Da Ohvale er seriesponseret klasse kan der fremkomme krav om montering af reklame stickers ( gælder KUN Ohvale maskiner )</p> <p>Klassen præmieres samlet for 1,2 samt 3 plads som DM<br/>         Ohvale maskiner præmieres samlet for 1,2 samt 3 plads som DMU CUP.</p> |
|---|

For Honda og Ohvale gælder

Der benyttes kun standardmaskiner Honda NSF 100 af årgang 2006 eller senere samt Ohvale GP0 - 110 Automatic eller M4 årgang 2018 eller senere.

NSF 100 max. 103 ccm.

Ohvale GP-0 110 AUTOMATIC max 113,36 ccm.

Ohvale GP-0 110 4M max 113,36 ccm.



### 31.2 Ohvale 190

|              |                       |         |
|--------------|-----------------------|---------|
| Licens type: | Aldersgrænser:        | Status: |
| Mini         | <u>190: Fra 11 År</u> | DM      |

#### Nummerplade

|           |      |
|-----------|------|
| Baggrund: | Sort |
| Tal:      | Hvid |

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

|     |                          |
|-----|--------------------------|
| Dæk | Se specielt for klassen. |
|-----|--------------------------|

Der benyttes standardmaskiner:  
 Ohvale GP-0 190 DAYTONA max 187,18 ccm. ( Skal være Plomberet til TK.)  
 Kører efter FIM Europe reglement RR06 ( Dog kører DM ikke med reglen omkring antal/mærkning af dæk. Dækvarmer tilladt.)  
 Dog kan følgende ændringer udføres:  
 Skift af Hoved Dyse tilladt.  
 Det er tilladt at udskifte original bagdæmper, forgaffel indmad samt fjedre til "upgrade kit" som er specificeret i Ohvale's reservedels og accessories katalog via TMP.dk  
 Akselbeskyttere er påkrævet. Det er tilladt at bruge aksler med akselbeskyttere.  
 Det er tilladt at bruge crashpads.  
 Klassen præmieres for 1,2 samt 3 plads DM.  
 Da Ohvale er seriesponseret klasse kan der fremkomme krav om montering af reklame stickers.  
 Klassen kan afvikles sammen med Scooter Supersport.

### 31.3 Micro

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

#### Nummerplade:

|           |      |
|-----------|------|
| Baggrund: | Hvid |
| Tal:      | Sort |

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

|      |   |
|------|---|
| Dæk: | Valgfrit. Det er ikke tilladt at bruge Dækvarmer. |
|------|---|

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

Specielt for klassen:

Motor: 2T max. 50cc – 4T max. 110cc.  
 Maskinerne skal holdes standard.  
 Akselbeskyttere er påkrævet. Det er tilladt at bruge aksler med akselbeskyttere.  
 Klassen præmier alle deltager. 1,2 og 3 plads modtager Pokal og øvrige deltager en medalje.

### 31.4 OPEN 85 - 150

|              |                         |         |
|--------------|-------------------------|---------|
| Licens type: | Aldersgrænser:          | Status: |
| Mini         | Open 85 – 150 Fra 8 år. | CUP     |
| Mini         | Old-Boys - Fra 25 År.   | CUP     |

Nummerplade:

|                |      |
|----------------|------|
| Baggrund: Hvid | Hvid |
| Tal:           | Sort |

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

|      |                                      |
|------|--------------------------------------|
| Dæk: | Valgfrit. Max 17" Dækvarmer tilladt. |
|------|--------------------------------------|

Maks cc:

|            |                               |
|------------|-------------------------------|
| 1 Cylinder | 2T max. 85cc - 4T max. 150 cc |
|------------|-------------------------------|

Specielt for klassen:

Klassen har fri Tuning.  
 Akselbeskyttere er påkrævet. Det er tilladt at bruge aksler med akselbeskyttere.  
 Gældende Oldboys Klassen:  
 Tilladte cykler: Yamaha YSR80, Honda NSR80, Honda NSF100.  
 Motor, Udstødning, Karburator SKAL være standard  
 Dog tillades NSF100 at opgradere til MAX125cc incl. Knastaksel.  
 Skift af dyser tilladt.  
 Alt anden modificering af motorer er IKKE tilladt.  
 Forgaffel – Frit valg af fjedre og Olie.  
 Bagsvinger – Frit valg af støddæmper og fjeder.  
 Klassen præmieres for 1,2 samt 3 plads CUP ( Minus Oldboys)

**31.5 Stor Open.**

|              |                |         |
|--------------|----------------|---------|
| Licens type: | Aldersgrænser: | Status: |
| Mini         | Fra 12 År      | CUP     |

## Nummerplade:

|                |      |
|----------------|------|
| Baggrund: Hvid | Hvid |
| Tal:           | Sort |

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

|      |                                       |
|------|---------------------------------------|
| Dæk: | Valgfrit. Max 17 " Dækvarmer tilladt. |
|------|---------------------------------------|

## Maks cc:

|            |   |
|------------|---|
| 1 Cylinder | 2T min. 86cc -max. 127cc - 4T min.151cc - max. 220 cc |
|------------|---|

## Specielt for klassen:

|  |
|--|
| <p>Klassen har fri Tuning.<br/> Akselbeskyttere er påkrævet. Det er tilladt at bruge aksler med akselbeskyttere. <b>BEM.: Der må IKKE benyttes Grand Prix Motorcykler.</b></p> <p>Klassen præmieres for 1,2 samt 3 plads CUP</p> |
|--|

**31.6 Scooter Supersport**

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

## Nummerplade:

|                |      |
|----------------|------|
| Baggrund: Hvid | Hvid |
| Tal:           | Sort |

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

|      |                              |
|------|------------------------------|
| Dæk: | Valgfrit. Dækvarmer tilladt. |
|------|------------------------------|

## Maks cc:

|             |                               |
|-------------|-------------------------------|
| 1 Cylinder. | 2T max. 70cc - 4T max. 150 cc |
|-------------|-------------------------------|

## Specielt for klassen:

Fælgdiameter 12".

Akselbeskyttere er påkrævet. Det er tilladt at bruge aksler med akselbeskyttere.

Køreren skal dokumentere original fælg m. dæk diameter, f.eks. ved værkstedshåndbog, brugerhåndbog eller brochure.

Dæk dimensioner må ændres.

Bremser, både for og bag, må ændres fra det originale.

Batteriet må afmonteres.

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.

Klassen kan afvikles sammen med Ohvale 190.

# 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 samt 2-takt 1968 t.o.m. 1972 max 125 ccm, kun tromlebremse.
- **Klasse 2B 50 cc. Vandkølet 1961 – 1983**
- **Klasse 2B 50 cc. Luftkølet 1961 – 1983**  
~~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 udførelse.~~
- **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
- **Klasse 7 B.** Maskiner 1973-1980. ~~2 takt~~ 250 cc.  
~~samt 4 takt 1973 - 1980 500 cc.~~
- **Klasse 7 C, Formula 1.** Maskiner 1980-1987. ~~2-takt til 500cc, 4-takt~~ 601-1100 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.  
125cc 2-takt GP production road racing maskiner 15 år og ældre er tilladt i klassen
- **Klasse 10, åben parade.** Maskiner t.o.m 1998

#### Klasser til DM tællende løb:

- Klasse 2B – 50 cc. Vandkølet 1961 – 1983
- Klasse 2B – 50 cc. Luftkølet 1961 – 1983
- 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 -1973-1980 2 takt 250 cc. samt 4 takt 1973 - 1980 500 cc.
- 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.

#### Klasser til FIM Europa Cup: (tjek op med FIM reglement før deltagelse)

- **Klasse 2 175 cc.** 2-takt t.o.m 1967 og 4-takt t.o.m 1972
- **Klasse 2B 50 cc.** 1961 – 1983
- **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-1100 cc
- **Klasse 7 B.** Maskiner 1973-1979. 350 cc.
- **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.

## **Nordic classic**

### **Eligibility rules; 2019**

These rules are, unless separately stated, valid from January 2019

**These rules and subdivisions are approved by the Nordic countries and valid for both Nordic Championship/Open as well as domestic championships/cups. FIM Europe Vintage cup may have deviations regarding the classes.**

#### **Content:**

- 33. General rules.
- 34. Machine regulations for track meetings and parading
- 35. Machine regulations for Classic Road Racing (competition)
  - Solo machines 1948 – 1972 (period 1 og 2)
  - Additional regulations for class 1 pre 1948
  - Additional regulations for class 2B 50 ccm. 1961 – 1983
- 36. Machine regulations for classic road racing side car class 8 A, B, C, and D
- 37. Machine regulations for class 7A 1979 + 7B 1980 period 3, Forgotten Era

### **33. General rules for Classic Road-Racing, Competition, Parading and Track meetings.**

#### **33.0. Generally: Machines are to be factory racers, production racers or machines built to resemble racers from the actual period.**

**Clarification of point 33.0.:** A machine in the class <48 is to look like a racer from before 1948. A machine from the 50's is to look like a racer from the 50's. A machine from the 60's is to look like a racer from the 60's. A machine for the class 7 "Forgotten Era" is to look like a racer from the period 1973-1980. Machines with appearance that resemble a certain period but with additional newer parts cannot classify for the later period and will thus not be approved. Note, it is the owner's responsibility to prove and to document the availability of the machine and its equipment's within the said period.

The year of manufacture of the motorcycle shall primarily determine which class the machine shall belong to. A motorcycle that already fits in to a certain class should not be changed in

order to fit in to another class. This is especially important for production racers and factory racers because of their historical value. It is allowed to use newly manufactured frames to old specifications and to modify OEM produced frames. For newly built machines the combination of engine and frame must have existed within the time period. Existing machines; earlier approved, will keep their approval.

The machine shall be prepared to a high standard with regard to safety and appearance, to achieve the machine licence. If the machine is regarded not to meet an accepted standard, the machine licence can not be issued, or an existing licence may be recalled until an acceptable standard can be proved.

**Advice:** If you are uncertain on how to understand the rules please contact the “Machine Committee” for advice before buying, constructing or modifying your machine.

Note! At speed competitions also the DMU competition rules shall apply. The details below must be fulfilled. Equipment like helmet, leather suit and so on must be inspected and approved in the scrutineering.

**33.1.** To participate in speed competition, a competition licence valid for classic or modern road racing is required. For parading, run in connection with a competition event, a licence or equivalent, either for racing or parade is required.

**33.2. Helmet:** To be approved in accordance with Scandinavian or European regulation for road racing. “Puoding basin” type helmet will not be approved. Helmets made from polycarbonate, lexan or similar material shall not be painted. The helmet shall be faultless without damage. The scrutiner shall disapprove (or even confiscate for the event) helmets that do not fulfil the requirements. Helmets with flip-up front (type BMW) are not allowed.

**33.3. Leather suit:** Shall comply with Scandinavian or European regulation for road racing. One-piece or two-piece leathers can be used. One-piece leathers are recommended. The suit shall be of good quality. Back protector must be used.

**33.4. Boots:** Are to be of suitable type for motorcycle riding. Moto cross boots are not to be used.

**33.5. Gloves:** Only leather gloves will be approved.

**33.6. Number plates:**

with the size 230x280 mm,  
one on the front of the machine and  
one on each side, fully visible.

The colours are to be as listed in the  
table:

|   |           |
|---|-----------|
| <b>50 ccm</b>   | <b>10</b> |
| <b>&lt;175 ccm, black bottom, white figures.</b>                                | <b>10</b> |
| <b>250 ccm, green bottom, white figures. Also<br/>Forgotten Era &lt;250 ccm</b> | <b>10</b> |
| <b>350 ccm, the blue bottom, white figures</b>                                  | <b>10</b> |
| <b>500 ccm, yellow bottom, black figures</b>                                    | <b>10</b> |
| <b>500 - 750 ccm, white bottom, black figures</b>                               | <b>10</b> |
| <b>Forgotten Era &gt;250 ccm, red bottom, white figures.</b>                    | <b>10</b> |
| <b>Side cars, white bottom, black figures*</b>                                  | <b>10</b> |



\*All sidecar classes share the same series of numbers. The starting number shall also contain a suffix showing which class the cycle is competing in, e.g. 10B, if the starting number is 10 and competing in class 8B.

The organizer of a competition event may decide on other colours. This shall then be stated in the supplementary regulations.

**33.7. Appearance:** The machines shall be painted in a pattern typical for the time frame. That means no lightning or graffiti type painting. Decals that were unknown within the period should not be used. Decals from sponsors are accepted.

**33.8. Oil plugs and hoses:** Oil plugs or bolts that may cause oil leakage if loosening is to be safety wired to a solid part of the motor or gear box (not to an exhaust pipe or other parts prone to vibration). The safety wire shall be annealed stainless steel; minimum  $\varnothing$  0.7 mm. Copper wire cannot be used. External oil carrying hoses shall have threaded fittings that shall be secured. If fittings cannot be used, safety wired jubilee clips that shall be secured to the motor, oil filter or oil cooler, must be used.

**33.9. Machines shall be prepared for racing.** Side stand and start lever shall be removed.

**33.10.** A guard must be fitted in such a way as to prevent trapping between the lower drive chain run and the final drive sprocket at the rear wheel. See picture



**33.11 Rear light:** All motorcycles in classes that are using slicks/rain tires shall be equipped with a red rear light. It shall be mounted at technical control but could be dismounted at dry race. The light shall be switched on when demanded by the competition leader. The light shall be clearly visible from any point behind the motorcycle. The brightness shall be equivalent to a 10-15 W normal bulb or 3-5 W LED. The light shall be steady, not flashing.

**33.12 Oil Containment.** Oil containment is compulsory for all 4 stroke machines (i.e. faired and un-faired). The oil containment must be of rigid construction, fastened securely to the machine and have a capacity of at least half of the total engine/gearbox oil and coolant capacity.

For dry sump engines the oil capacity for the engine is presumed to be 0,3 liters.

The oil containment must be at least 50mm deep and the lower edge of any openings in the oil containment must be positioned at least 50 mm above the bottom of the fairing.

The lower edge of openings in the oil containment must be positioned at least 50 mm above the bottom of the containment. The oil containment 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.  
-concerns all classes

-this rule is already valid in FIM rules for international road racing meetings.

**33.13 Fuel:** For classic racing; E85 is allowed as fuel.

**33.14 Other:** Definition of a machine's year of manufacture: Year of manufacture is regarded as the latest year of production for motor or frame. If important items (i.e. wheels, front fork etc.) have been modernized at a later stage, the year of the modernization shall be regarded as the manufacturing year. For instance: A machine manufactured in 1934 that has been modernized in the 1950's with plunger rear suspension and telescopic front fork shall be regarded as a machine from the 1950's. The year of manufacture for a newly constructed copy is to be regarded as the same year as the original machine.

## **34. Machine regulations for track meetings and parading.**

A rider's licence or equivalent; valid for road racing or parading is required for participating in track meetings and parading.

**34.1. Type and age:** Participating machines must be of racing type (see § 1.0), comply with the time frame the machine belongs to and machines up to and including 1998 years' model is allowed. Factory racers and production racers with rolling 15-year age limit is allowed.

For track meetings-Super Mono machines are allowed.

For parade, the machines are divided in Parade 1 (real racer and exclusive and exceptional machines) or parade 2 (ordinary and modified ordinary machines). The category Parade 1 or Parade 2 must be stated on the cycle licence application. For parading, the machines shall be carefully prepared and comply with § 1.0.

**34.2 Registration Certificate (Also known as "Machine id card"):** To take part in a parade event a Registration Certificate is required. A Registration Certificate is also required for riders from other Scandinavian countries. If no Registration Certificate can be presented, the machine shall not be allowed to take part in the parade. No Registration Certificate is needed for track meetings.

**34.3. Frame, swing arm:** Original, replica or newly manufactured frames with period look is allowed. There are no restrictions to the suspension as long as it is typical for the period. Centrally located suspension units are only allowed on machines that originally were constructed that way.

**34.4. Front fork:** The front fork shall not be of newer type or construction than used within the period.

**34.5. Steering:** Type of handlebar is free.

**34.6. Wheels:** The wheels shall not be of newer type or construction than used within the period.

**34.7. Brakes:** The brakes shall not be of newer type or construction than used within the period. Brake discs must be of ferrous material.

**34.8. Tyres, inner tubes:** Sizes shall be as close to standard sizes for the period as possible. Tyres must be in good shape. Threaded tyres shall have at least 2.5 mm thread depth. Valve should be of short model. Metal cap with gasket shall be used. Slick tyres are not allowed.

**34.9. Suspension units:** There are no restrictions to the suspension as long as it is typical for the period. Rear suspension units with external reservoirs are only permitted on machines that originally were equipped with that type of units.

**34.10. Tank, seat and fairing:** Shall be of type and model that was used within the period. The machine does not need to be fitted with a fairing but must in that case be fitted with front fender.

**34.11. Number plates:** See § 33.6.

**34.12. Engine:** The engine must have been manufactured within the time limit for the class or the look of the engine must be identical to *an* engine that was available within the period. There are no restrictions to tuning.

**34.13. Oil hoses, drain plugs and filling plugs:** Oil plugs or bolts that may cause oil leakage if loosening is to be safety wired to a solid part of the motor or gear box (not to an exhaust pipe or other parts prone to vibration). The safety wire shall be annealed stainless steel; minimum Ø 0.7 mm. Copper wire cannot be used. External oil carrying hoses shall have threaded fittings that shall be secured. If fittings cannot be used, safety wired jubilee clips that shall be secured to the motor, oil filter or oil cooler, must be used.

**34.14. \* Oil catch tank:** Vents from motor/gear box shall be routed to a catch tanks with a minimum capacity of 0.5 litres. See also § 33.12.

**34.15. Carburettor:** The look must be typical for the period otherwise there are no restrictions.

**34.16. Ignition, emergency stop:** There are no restrictions to the ignition system except that electronic ignition system fitted at a later stage shall be concealed. The machine shall be equipped with some sort of emergency stop switch that shall be easily accessible at or adjacent to the handlebar.

**34.17. Gearbox:** The look must be typical for the period otherwise there are no restrictions.

**34.18. Transmission:** There are no restrictions to the transmission. If belt drive is used, this must be concealed. Chain link with clip shall be secured with locking wire or similarly secured.

**34.19. Exhaust:** Applies for all riding. The machine must be equipped with appropriate means of silencing: The maximum noise level is determined by the rules for each track respectively and shall be defined by the invitation or the additional rules.

**34.20. Levers, handles, instruments:** No restriction, but the throttle must return to closed position by itself.

**34.21. Brake wire:** Front brake wire minimum  $\varnothing$  1.75 mm, Rear brake wire minimum  $\varnothing$  2.5 mm. Nipples must be soldered, no screw nipples allowed.

**34.22. Foot rests:** Diameter of the foot rest shall at least be 16 mm. The ends shall be rounded and have a radius of least 8 mm. Hinged foot rests shall be self-returning. Solid mounted foot rests shall have end plugs of plastic, aluminium or similar material.

## **35. Machine regulation for Classic Road-Racing (competition).**

### **35.1.0 Solo machines 1948 - 1972. (Period 1 and 2)**

**35.1.1. Type and age:** The machine shall be of racing type and comply with machines within the period (see §1.0). The machine shall have been available on the European market before or during the 1967 season for 2-strokes and 1972 for 4-strokes. A machine produced after these time limits are also eligible provided no change or updating has been done. If the organizer of the meeting regards it beneficial, the post war class can be divided in period 1 (produced until December 31<sup>st</sup>, 1963) and period 2 (produced from January 1<sup>st</sup> 1964 until 1967 or 1972 as described above). Machines with 50 ccm cylinder volume shall have been available on the European market before or during the 1972 season regardless 2- or 4-stroke. For class 5 (500 ccm) only 4-stroke machines are eligible.

For class 2; 2 strokes that have been available on the European market from 1968 to and including the 1972 season and with a maximum engine displacement of 125 cc are allowed. Only drum brakes are allowed for these bikes.

The material for rims and handlebar is not restricted for machines produced between 1948 and 1955. Machines from this period should also be permitted to have a look more in line with a street machine. For modification or construction of machines as described above, the following rules are valid:

**35.1.2 Registration Certificate (Also known as "Machine ID card"):** To take part in a competition event a Registration certificate is required. A Registration certificate is also required for competitors from other Scandinavian countries. If no Registration Certificate can be presented, the machine shall not be allowed to take part in the competition.

**35.1.3. Frame and swinging arm:** Shall be made from circular tubing that was used for road racing within the period. The swinging arm shall only have one tube each side. It is allowed to use newly manufactured frames to old specifications and to modify OEM produced frames. It is not allowed to combine frames and engines if the combination is not proved to have existed in the period.

**35.1.4. Front fork:** The front fork shall not be of newer type or construction than used within the period. Mechanical or hydraulic anti dive is not allowed, nor is bracing between the lower

fork legs. Maximum allowed diameter for the fork stanchions are 35 mm. For machines originally equipped with larger diameter stanchions, this must be proved.

**35.1.5. \* Steering:** Machines shall have clip-on type handlebars. This is not applicable for machines produced between 1948 and 1955.

**35.1.6. Wheels:** Rims shall be made from aluminium and be of valanced or non-valanced type. This is not applicable for machines produced between 1948 and 1955. The wheels shall be spoked and have a diameter of at least 18". Maximum rim width is WM 3 front and rear for classes up to and including 500 ccm. For larger cc capacity classes, there are no restrictions to rim width.

**35.1.7. Brakes:** The brakes shall not be of newer type or construction than used within the period. Classes up to and including 500 cc may use a single disc (Ø300 mm) front brake if not double discs were originally fitted to the machine. Brake discs must be made of ferrous material. Drum brakes should be preferred. For larger than 500 cc capacity classes double disc brakes of type and construction commercially available within the period can be used. The discs shall not be drilled, ventilated, slotted or floating. Callipers shall be of type that was available during the period and shall not have more than 2 pistons. 2-strokes shall have drum brakes. For 4-strokes drum brakes may be replaced with disc brakes (front and back).

Examples of eligible 2-piston brake callipers:

1. Brembo (the black calliper as fitted to Moto Guzzi T3)
2. Yamaha (the cast iron type as fitted to the Yamaha XS 650)
3. Honda (as fitted to the first CB 750)
4. Lockheed
5. Dunstall (integrated in the fork legs)

**35.1.8. Tyres, inner tubes:** Slick tyres or slick tyres with cut threads are not allowed. For larger than 500 cc capacity classes tyre width is limited to 110 mm front and 130 mm rear. Modern type rain tyres are not allowed. Tyres shall be used as they left the manufacturer. Additional threads shall not be cut. Tyre heaters are prohibited. Air valve of short type is recommended. Valve caps are to be of metal and equipped with a gasket.

**35.1.9. Suspension units:** Units with external reservoirs are prohibited. Centralised suspension units are only allowed if the machine was so equipped within the period.

**35.1.10. Tank, seat and fairing:** Shall be of type and model that was used within the period. Fairing and seat shall not be of modern wedge type design. The machine does not need to be fitted with a fairing but must in that case be fitted with front fender. Fuel tank of aluminium or plastic shall contain foam type fire retardant material.

**35.1.11. Number plates:** See § 33.6.

**35.1.12. Engine:** The crank case, cylinder and cylinder head must be period parts. There are no tuning restrictions. Modification of original parts and the use of period aftermarket parts are allowed. Boring of the cylinder to the engine manufacturer's standard over-sizes is allowed even though this may cause the cylinder volume to exceed the upper limit for the class. Triumph T140, Norton 850 crank cases and other Crank cases manufactured after - 67/72 are allowed provided they are identical to those manufactured in 67/72. Norton 850

cylinders are allowed, but the cylinder volume shall not exceed 750 cc. The bore and stroke of an engine may be changed for the machine to be used in another cylinder volume class. The look of the engine shall not be changed.

**35.1.13 Oil hoses, drain plugs and filling plugs:** Oil plugs or bolts that may cause oil leakage if loosening is to be safety wired to a solid part of the motor or gear box (not to an exhaust pipe or other parts prone to vibration). The safety wire shall be annealed stainless steel; minimum  $\varnothing$  0.7 mm. Copper wire cannot be used. External oil carrying hoses shall have threaded fittings that shall be secured. If fittings cannot be used, safety wired jubilee clips must be secured to the motor, oil filter or oil cooler.

**35.1.14. Oil catch tank:** Vents from motor/gear box shall be routed to a catch tanks with a minimum capacity of 0.5 litres.

**35.1.15. Carburettor:** Carburettors with “power jet”, flat slide or acceleration pump are not allowed. Neither are modern smooth bore carburettors, except Amal MK 2 and the first type of Keihin CR carburetors. Fuel injection is prohibited.

**35.1.16. Ignition, emergency stop:** There are no restrictions to the ignition system except that electronic ignition system fitted at a later stage shall be concealed. The machine shall be equipped with some sort of emergency stop switch that shall be easily accessible at or adjacent to the handlebar.

**35.1.17. Gearbox:** The type and model must be as was used during the period. There are no restrictions to gear ratios and number of speeds.

**35.1.18. Transmission:** There are no restrictions to the transmission. If belt drive is used, this must be concealed. Chain link with clip shall be secured with locking wire or similarly secured.

**35.1.19. Exhaust, silencing:** Applies for all riding. The machine must be equipped with appropriate means of silencing: The maximum noise level is determined by the rules for each track respectively and shall be defined by the invitation or the additional rules.

**35.1.20. Levers, handles, instruments:** No restriction, but the throttle must return to closed position by itself.

**35.1.21. Brake wire:** Front brake wire minimum  $\varnothing$  1.75 mm, Rear brake wire minimum  $\varnothing$  2.5 mm. Nipples must be soldered, no screw nipples allowed.

**35.1.22. Replicas:** The look of a replica shall mainly comply with the original machine.

**35.1.23. Others:** The machine shall be prepared for competition. Side stand and start lever shall be removed.

### **35.2.0 Additional regulations for class 1, pre-1948.**

**35.2.1 General:** The motorcycle shall give the impression of complying with a typical racing motorcycle of Pre-1948 era.

**35.2.2 Frame, swinging arm, front fork:** Should comply with the time period.

Hydraulic dampers may be used if they are discreet or hidden. Only single way dampers are allowed. Frame, swinging arm or forks later than 1948 are approved if they are dimensionally correct and the general appearance is consistent with a Pre-1948 motorcycle.

Remanufactured parts shall be visibly consistent with the original part from this period.

**35.2.3 Handlebars:** Shall be made in one piece.

#### **35.2.4 Wheels, rims and brakes**

Wheels: Minimum 19" diameter. Rims: Max WM2 front and WM3 back.

Brakes. Should comply with the time period. Max 7" brake drum and of half hub design; both front and rear. Larger and /or dls (double leading shoe) brakes are only approved if they were originally fitted on the motorcycle.

#### **35.2.5 Petrol tank, seat, mudguards and fairings.**

Petrol tank: Period styling and made of metal. E.g. Aluminum or steel.

Saddle: Only solo saddle and bum pads are approved. If a long saddle was originally fitted, then this is also approved.

Mudguards: Period styling and made of metal. E.g. Aluminum or steel.

Fairing: Only a fly screen is approved.

Number plates: May not be made of plastic.

**35.2.6 Engine:** All visible parts must fall within the time period. Crank cases manufactured after -47 are allowed provided they are identical to those manufactured within the time-period. Tuning is permitted.

#### **35.2.7 Gearboxes**

Exterior of Pre-1948 design. BSA and Triumph pre-unit gearboxes up to 1953 are also approved. Minor deviations such as mounting fixtures and a speedo drive unit are also approved. Gear linkages may be changed from the original design. 5 or 6 gear gearboxes are not accepted unless they were available for the original bike.

**35.2.8 Carburetors:** May be up to a 1960 model.

**35.2.9 Transmission:** Belt driven primary transmission is allowed but must be concealed within a period style transmission housing.

**35.2.10 Levers:** Period styling. Throttle control may be parallel to handlebar.

**35.2.11 Oil collection tray:** There must be one under the engine and gearbox.

### **35.3.0 Additional regulations for class 2B, 50 ccm, 1961-83.**

Revision regarding dividing class 2B into air-cooled and water-cooled class.

The basic rule is that all GP bikes that represents the era up to 1983 being air-cooled or water-cooled are allowed to race.

50cc racebikes allowed to race in this class is divided into three categories:

#### **35.3.1 Category 1 racer:**

Generally, a race bike is approved if it has entered a national or international race within the 50cc era, given that the state of the race bike is the same as back then, in terms of appearance as well as its functionality.

#### **35.3.2 Category 2 racer:**

Accurate replicas of original race bikes are also allowed, if significant parts such as; frame, engine, suspension, wheels, brakes, tank, seat and faring does not differ from the original.

#### **35.3.3 Category 3 racer:**

Rules apply: Contact the technical committee or a class-representative before beginning the construction of the race bike. Through this contact, it is important to ensure that the building components and parts used for the construction of the bike withhold the ruleset, which can be found below. It is the builder's responsibility to make sure the ruleset is upheld. The race bike must be fitting within a certain era, e.g. a race bike from the 60's should not be equipped with an engine or faring from the 80's.

Fact: Unique for the 50cc class were the attendance of very few factories! The 50cc period were very much characteristic in the large amount of privateer- entered self- built race bikes, with a lot of different engine/chassis combinations. The third category is needed to cover the array of these very special race bikes.

#### **35.3.4 Frame:**

The frame type shall be of type back bone, pressed steel plate, monocoque or made from circular tubing. Beam frame made of 2 larger profiles like Honda RS 125 1988 is not approved.

#### **35.3.5 Wheels:**

The wheels shall be 18" or 19" diameter, spoke wheels with aluminium or chrome rims. Cast aluminium or magnesium rims with look from right time era. Maximum allowed rim width are 1,4" front and 1,6" rear.

#### **35.3.6 Tyres:**

Tyres shall be threaded. Maximum widths are 2.00 front and 2.25 rear. Slick tyres, slick tyres with cut threads or rain tyres are not allowed



**35.3.7 Front fork:**

Maximum allowed diameter for the fork stanchions are 30 mm. Hydraulic, anti-dive or upside down forks are not allowed. Steering damper is allowed. Piston, membrane or friction type. Must be made "anonymizing", meaning that all logos, names and other colours than silver (aluminum) must be removed to obtain a classic look.

**35.3.8 Rear swing arm:**

The swing arm shall be manufactured from circular or rectangular tubing and equipped with 2 shock absorbers or central placed suspension. Linkage for the suspension units are not allowed.

**35.3.9 Engine:**

All engines that have been raced in national or international 50ccm events through 1983 are allowed. The main parts of the engine (cylinder head, cylinder and crankcase) shall comply with period parts before 1983.

**35.3.10** Side covers may be modified or removed. Conversion to rotary inlet valve and to dry clutch is allowed.

**35.3.11** There are no tuning restrictions. Parts from different manufacturers may be used. The gear box is limited to 6 speeds (except for racers and replicas according to §3.3.1. and 3.3.2). External manually operated overdrive is allowed.

Modern made cylinder must be made "anonymizing", meaning that all logos, names and other colours than silver (aluminum) must be removed. Or be covered with a period correct dummy/cover to obtain the classic look

Homemade engine (machined of a solid aluminium, billet) shall be a replica.

**35.3.12 Carburettor:**

The carburettor can have cylindrical or flat slide throttle.

Approved cylindrical throttle carburettors are Mikuni type VM, Dellorto or Kehin.

Approved flat slide carburettors are Lectron, Pekar/Lenkar and Gardner.

Powerjet is approved

D-throttle (like Kehin PWK), electronic Powerjet and Reed valves are not approved.

**35.3.13 Fairing, seat, fuel tank, levers and handlebars:**

Shall be of type and model that was used within the period. Decals and painting shall be typical for the period. Foot pegs etc. shall be in accordance with *applicable* technical regulations. Carbon fibre should be painted and not visible.

**35.3.14 Ignition:**

There are no restrictions to the ignition system. Modern systems should be covered, either fit inside a time like box or hidden. Data log and knock sensors are not approved.

**35.3.15 Instrument:**

There are no restrictions but fit with in time, no digital.

**35.3.16 Brakes:**

The machine shall be equipped with drum or disc brakes with period look and size. No wave disc. Brake discs must be made of ferrous material and have a max 200mm double disc ,230mm single disc. Brake caliper: Classic model. Max piston diameter 32mm, max 2 pistons. 230 mm. Maximum 2 piston calipers.

Front: Brake handle/pump piston parallel with handlebar, make free, integrated oil reservoir.

**35.3.17 Silencing:**

Applies for all riding. The machine must be equipped with appropriate means of silencing:

The maximum noise level is determined by the rules for each track respectively and shall be defined by the invitation or the additional rules.

**35.3.18 Exhaust system:**

There are no restrictions to the design of the exhaust system.

**35.3.19 Fuel:**

Only commercially available petrol is allowed (Applies to all machines, also those listed in §1.0).

**3.3.20 Others:**

The machine shall be prepared to a high standard down to details and painting, and have a period look.

The machine shall have a minimum dry weight of 55 kg. Drilling of light holes should be done wisely. No drilling or extreme lightning on rims, hubs or fork legs for safety reasons.

Things that have not been mentioned or clearly been approved in this

Regulations are not allowed!

Additional to this additional Machine Regulation for class 2B applies:

-DMU General Classic Regulation

## **36. Machine regulations for Classic Road-Racing; Side car class 8 A, B, C and D.**

**36.1. Type and age:** The machine shall be of racing type with side car. The appearance and construction shall resemble the applicable period. Replica machines are allowed.

**Class 8A, -1972:** Wheel size front and rear 16" or larger diameter with a maximum rim width VM4 and typical appearance for the time period (Slicks or hand cut slick not allowed).

Engines that are allowed are 2-stroke 500cc max until 31/12-1972 and 4-stroke 750cc max until 31/12-1972. The engines must have been raced in sidecar road racing before or during racing season 1972. The machine must have a front exit sidecar. .

**Class 8B, -1972:** Wheel size front and rear 10", 12" or 13" diameter with maximum contact surface on the ground 140mm or width 5,5 inches contact of surface (slicks or hand cut slick not allowed).

Engines that are allowed are 2-stroke 750cc max until 31/12-1972 and 4-stroke max 1000cc until 31/12-1972. Interior tuning of the engine allowed. The engines must have been raced in sidecar road racing before or during racing season 1972. The machine must have a front exit sidecar.

**Class 8C, -1979:** Wheel size maximum 13" of the type and model used in the period. Rim width maximum 10" rear / 8" side and front. Engines that are allowed are 2-stroke max 750cc and four-stroke max 1300cc until 31/12-1979. The engines must have been raced in sidecar road racing before or during racing season 1979. The machine could have either a front or a rear exit sidecar.

**Class 8D, -1987:** Wheel size maximum 13" of the type and model used in the period. Rim width maximum 10" rear / 8" side and front. Engines that are allowed are 2-stroke max 750cc and four-stroke max 1300cc until 31/12-1987. The engines must have been raced in sidecar road racing before or during racing season 1987. The machine must have a rear exit sidecar.

**36.2 Registration Certificate (Also known as "Machine ID card"):** To take part in a competition event a Registration certificate is required. A Registration Certificate is also required for competitors from other Scandinavian countries. If no Registration Certificate can be presented, the machine shall not be allowed to take part in the competition.

**36.3. Frame:** Side cars not integrated with the motorcycle shall have at least 4 attachment points to the motor cycle. No movement is accepted in the attachment points. Dimensions for the machine: Maximum width including exhaust is 1700 mm. Minimum unloaded ground clearance is 60 mm.

**Class 8A:** Tube chassis and if not made within the period must be the performance equivalent to that in the period.

**Class 8B:** Tube and / or sheet metal chassis, and if not made within the period must be the performance equivalent to that in the period.

**Class 8C:** Tube and / or sheet metal chassis, and if not made within the period must be the performance equivalent to that in the period.

**Class 8D:** Tube and / or sheet metal chassis, and if not made within the period must be the design equivalent to that in the period.

Exact replicas of machines with documented racing history from the period are allowed even if they are not typical for the time period. The sidecar may be removable or fixed.

**36.4. Front fork:** The front fork must be of the telescopic or bottom link type.

**36.5. Steering:** See DMU's technical regulations. Steering of the sidecar wheel is not allowed. Steering dampers are allowed.

**36.6. Wheels and rims:** The wheels shall have period look. For dimensions, see § 36.1.

**36.7. Brakes:** Must be of the type and model used within the time period. Must be drum or disc type on two or three wheels. Dual front disc brakes allowed (for the dual front discs, typical installation is required). Brake discs must be made of ferrous material. The brakes shall be mechanical and / or hydraulic and shall have 2 independent systems. Caliper shall be of the type and model that were used within the time period and have a maximum of two pistons. Single acting two piston caliper are not allowed. In class 8D, 4-piston calipers from within the time period are allowed.

**36.8. Tyres, inner tubes: Class 8A and 8B** Threaded tyres shall be used and have threads at least 1 mm deep. Slick tyres, slick tyres with cut threads or rain tyres are not allowed. Tyre heaters are prohibited. Air valve of short type is recommended. Valve caps are to be of metal and equipped with a gasket.

**Class 8C and 8D** Slick tyres, slick tyres with cut threads and rain tyres are allowed. Tyre heaters are prohibited. Air valve of short type is recommended. Valve caps are to be of metal and equipped with a gasket.

**36.9. Suspension.** Must be of the type and model used in the period. For rear suspension, rubber element type or shock absorbers are allowed.

**36.10. Fairing:** Must be of the type and model used within the time period. There must be covers over the sidecar wheel and front of the platform.

**36.11. Number plates:** See § 33.6.

**36.12. Engine:** Interior tuning of the engine is allowed.

**36.13 Oil hoses, drain and filling plugs:** All oil plugs, for filling and draining, on motor, gear box and transmission shall be safety wired. External oil carrying hoses shall have threaded fittings that shall be secured. If fittings cannot be used, safety wired jubilee clips that shall be secured to the motor, oil filter or oil cooler, must be used.

**36.14. Oil catch tank:** Vents from motor/gear box shall be routed to a catch tanks with a minimum capacity of 0.5 litres.

**36.15. Carburettor:**

**Class 8A&B:** Must comply with the applicable time period.

**Class 8C&D:** Must comply with the time period. Injection only permitted if used on a specific machine and can be substantiated.

Fuel supply can be by gravity, mechanical or electric pump.

**36.16. Ignition, emergency stop:** The machine shall be equipped with a switch that breaks the ignition and possible fuel pump if the rider should fall off. It is recommended that the switch is located on the handlebar and attached to the rider's arm with a string.

**36.17. Gearbox:** The type and model must be as was used during the applicable time period and have a maximum of 6 speeds.

**36.18. Transmission:** The transmission must have protection to prevent damage to rider and passenger. Protection is also required for propeller shaft. Belt drive allowed (must be hidden). Only one drive wheel allowed.

**36.19. Exhaust, silencing:** Should be directed backwards for classes 8A and 8B. The maximum noise level is determined by the rules for each track respectively and shall be defined by the invitation or the additional rules.

**36.20. Levers, handles, instruments:** No restriction, but the throttle must return to closed position by itself. Exception to this is Dell'Orto desmodromic system or equal systems.

**36.21. Brake wire:** Front brake wire minimum  $\varnothing$  1.75 mm, Rear brake wire minimum  $\varnothing$  2.5 mm. Nipples must be soldered, no screw nipples allowed.

**36.22. Replicas:** The look of a replica shall mainly comply with the original machine.

**36.23. Others:** The rear wheel shall be protected to prevent damage to the passenger. The sidecar shall be constructed to allow the passenger to lean out in front of the sidecar wheel only. The machine shall leave two tracks on the ground when running straight.

## **37. Machine Regulations for Classic Road-Racing class 7A period 3 /1979 and 7B Period 3 /1980. (Forgotten Era)**

The class is divided in: Class A, machines with cylinder volume >250, maximum 1300cc and class B, machines with cylinder volume <250 cc for two stroke and 500 cc for four stroke machines.

**37.1. Type and age:** The machines shall be factory racers, production racers or constructed to resemble racing machines from the actual period (see §1.0), and the following applies:

Class 7A bikes shall have been available during the 1979 racing season. Exceptions to this are:

Yamaha TZ350 G (1980) and (H) are accepted because they are considered to be similar to TZ350 F (1979).

Suzuki RG500 Mk V (1980) and Mk VI (1981) are allowed because they are considered to be similar to Mk IV (1979). As an exception the MK VI is allowed to be used with original anti dive. Yamaha TZ500 G (1980) and H (1981) are allowed because they are considered to be replicas of prototypes that the factory raced in GP races in 1979

Class 7B bikes shall have been available during the 1980 racing season.

4-stroke motorcycles based on street legal bikes machines up to 500 ccm are allowed into this class.

The machine must have been available during the time period. Also, machines made outside the period shall be allowed, provided there are no changes compared to the machine available within the period.

Replicas of machines described are also eligible. Machines according to the national Swedish Super Bike regulations (standard road machines) until 1980 are not allowed. The year of manufacture shall mainly decide what class the machine shall belong to. A machine suitable for a certain class should not be altered to suit another class. This is especially important for factory and production racers because of their historic value.

For modification of above-mentioned machines and construction of new machines, the following shall apply.

**37.2 Registration Certificate (Also known as “Machine id card” ):** For parading or competition a Machine ID card is required.

**37.3. Frame and swinging arm:** The look and construction shall be as used during the period.

**37.4. Front fork:** The front fork shall be of design and construction that was used within the period. Mechanical or hydraulic anti dive is not allowed.

**37.5. \* Steering:** See DMU technical regulations.

**37.6. Wheels:** The wheels shall be of design and construction that was used within the period with minimum 18” diameter. Spoked wheels shall have valanced or non-valanced aluminium rims. (applicable from January 1<sup>st</sup> 2002)

**37.7. Brakes:** The brakes shall not be of newer type or construction than used within the period. The discs shall not be ventilated or floating and must be made of ferrous material. Maximum diameter: 305 mm. Callipers shall be of type that was available during the period and shall not have more than 2 pistons. Single acting callipers with 2 pistons are not allowed.

Note that half floating discs of type ISR are allowed. Drilled and slotted brake discs are allowed.

**37.8. Tyres, inner tubes:** Slick tyres or slick tyres with cut threads are not allowed. Modern type rain tyres are not allowed. Tyre heaters are prohibited. Air valve of short type is recommended. Valve caps are to be of metal and equipped with a gasket.

**37.9. Suspension units:** Linkage for the suspension system is not allowed, if not originally mounted.

**37.10. Tank, seat and fairing:** Shall be of type and model that was used within the period. Machines shall be equipped with fairing.

**37.11. Number plates:** See § 3.6.

**5.12. Engine:** The crank case, cylinder and cylinder head must be period parts. Parts manufactured later are allowed if the design is unchanged. There are no tuning restrictions. Modification of original parts and the use of period after marked parts are allowed. Boring of the cylinder to the engine manufacturer’s standard over-sizes is allowed even though this

may cause the cylinder volume to exceed the upper limit for the class. Fuel injection is not allowed.

**37.13 Oil hoses, drain plugs and filling plugs:** Oil plugs or bolts that may cause oil leakage if loosening is to be safety wired to a solid part of the engine or gear box (not to an exhaust pipe or other parts prone to vibration). The safety wire shall be annealed stainless steel; minimum  $\varnothing$  0.7 mm. Copper wire cannot be used. External oil carrying hoses shall have threaded fittings that shall be secured. If fittings cannot be used, safety wired jubilee clips that shall be secured to the engine, oil filter or oil cooler, must be used.

**37.14. Oil catch tank:** Vents from motor/gear box shall be routed to a catch tanks with a minimum capacity of 0.5 litres.

**37.15. Carburettor:** Shall be of a type that was available during the period

**37.16. Ignition, emergency stop:** There is no restriction to the ignition system. The machine shall be equipped with some sort of emergency stop switch that shall be easily accessible at or adjacent to the handlebar.

**37.17. Gearbox:** The type and model must be as was used during the period. There are no restrictions to gear ratios and number of speeds. No external electric means is allowed.

**37.18. Transmission:** There is no restriction to the transmission. Chain link with clip shall be secured with locking wire or similarly secured.

**37.19. Exhaust, silencing:** Applies for all riding. The machine must be equipped with appropriate means of silencing. The maximum noise level is determined by the rules for each track respectively and shall be defined by the invitation or the additional rules.

**37.20. Levers, handles, instruments:** No restriction, but the throttle must return to closed position by itself.

**37.21. Brake wire:** Front brake wire minimum  $\varnothing$  1.75 mm, Rear brake wire minimum  $\varnothing$  2.5 mm. Nipples must be soldered, no screw nipples allowed.

**37.22. Replicas:** The look of a replica shall mainly comply with the original machine.

**37.23. Others:** The machine shall be prepared for competition. Side stand and start lever shall be removed.

## **Generelle regler for banetræf, parade og hastighedsløb**

### **31.4 – 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

### **31.5 – Licens**

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

### **31.6 – Hjelm**

Jf. RR reglement, Personligt udstyr

### **31.7 – Læderdragt**

Jf. RR reglement, Personligt udstyr

### **31.8 – Støvler**

Jf. RR reglement, Personligt udstyr

### **31.9 – Handsker**

Jf. RR reglement, Personligt udstyr

### **31.10 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.

### **31.11 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.

### **31.12 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.



## **~~32—Maskinreglement for banetræf og parade~~**

### **~~32.1—Type og alder~~**

~~Deltagende MC skal være af racertype udseendemæssigt fra den tidsperiode MC'en stammer fra til og med 1998.~~

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

~~Med hensyn til ombygning og nybygning gælder følgende:~~

### **~~32.2—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.~~

### **~~32.3—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.~~

### **~~32.4—Førgaffel~~**

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

### **~~32.5—Styr~~**

~~Type og udseende på styret er frit~~

### **~~32.6—Hjul~~**

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

### **~~32.7—Bremses~~**

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

### **~~32.8—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~~

### **~~32.9—Støddæmpere~~**

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

### **~~32.10 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.

### **~~32.11 Nummerplader~~**

Se afsnit 32.7.

### **~~32.12 Motor~~**

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

### **~~32.13 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 købertråd).

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

### **~~32.14 Olieopsamlingsbeholdere~~**

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

### **~~32.15 Karburator~~**

Tidstypisk udseende ellers frit valg.

### **~~32.16 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).

### **~~32.17 Gearkasse~~**

Tidstypisk udseende ellers frit valg.

### **~~32.18 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.

### **~~32.19 Udstødning~~**

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

### **~~32.20 Greb og ure~~**

~~Frit. Gashåndtaget skal dog kunne gå let tilbage.~~

### **~~32.21 Bremskabel~~**

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

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

## ~~33—Reglement for hastighedsløb, solo klasse 2, 2B, 3, 4, 5 og 6 til og med 1967/72~~

### ~~33.1—Type og alder~~

~~MC'en skal være af racertype eller lignende 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.~~

~~Med hensyn til ombygning og nybygning gælder følgende:~~

### ~~33.2—Maskinkort~~

~~Før 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 ansøgningsskema.~~

### ~~33.3—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.~~

### ~~33.4—Forgaffel~~

~~Skal være af type og model som anvendtes i tidsperioden. Mekanisk eller hydraulisk anti-dive, samt forgaffelstabilisator, så kaldet "vøbbelstang", 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.~~

### ~~33.5—Styr~~

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

### ~~33.6—Hjul/fælg~~

~~Fælg 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.~~

### ~~33.7—Brems~~

~~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 børede,~~

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)~~

### **~~33.8 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.~~

~~Ventilbør være af kort type.~~

~~Ventilhætter af metal med pakning skal anvendes.~~

### **~~33.9 Støddæmpere~~**

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

### **~~33.10 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.~~

### **~~33.11 Nummerplader~~**

~~Se afsnit 32.7.~~

### **~~33.12 Motor~~**

~~Alle synlige dele skal være tidstypiske. Fri trimning.~~

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

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

### **~~33.13 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.

### **33.14 Olieopsamlingsbeholdere**

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

### **33.15 Karburatorer**

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

### **33.16 Tænding og nødstop**

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

### **33.17 Gearkasse**

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

### **33.18 Transmission**

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

### **33.19 Greb**

Kobling, bremse og gashåndtag i tidstypisk udførelse.

### **33.20 Bremsekabel**

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

### **33.21 Udstødning**

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

### **33.22 Replikaer**

Skal i udseende være identisk med originalen.

### **33.23 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~~

~~Kategori 2: Replika af dokumenteret ægte racer~~

~~Kategori 3: 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!~~

~~Beslutning fra NMC mødet 21.10.2017~~

~~Ændringen gældende i alle Nordiske lande fra sæsonstart 2019.~~

**~~Subject:~~** Split up 2B in two Classes

**~~Proposal text:~~** 3.3.0

~~Class Air is for air cooled machines~~

~~Class Water is for liquid cooled machines.~~

**~~Decision:~~** ~~Approved with remarks.~~

~~Der pågår forhandlinger de Nordiske lande imellem mht. detaljerne omkring den nye luftkølede klasse.~~

~~Specifikke regler vil blive klar til 2019 sæsonen~~

~~I den Danske DM serie er klassen allerede opdelt og vil blive kørt / talt i de to klasser som forudgående år.~~

~~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 rundspjældts 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-logning 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".

Max diameter of brake disc limited to 230mm.

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!

2.16 Vægt:

A historically correct minimum weight limit of 55kgs.

## **34—Maskinreglement for hastighedsløb sidevogne**

### **34.1—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:

### **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 ansøgningsskema.

### **34.3—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.

### **34.4—Forgaffel**

Skal være af tidstypisk model.

### **34.5—Styr**

Se DMU-RR-Reglement.

### **34.6—Hjul**

Skal være af tidstypisk udseende. Størrelse se 37.1.

### **34.7—Bremses**

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 udførelse med max 2 stempler.

### **34.8—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.

### **34.9—Støddæmpere**

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

### **34.10—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.

### **34.11—Nummerplade**

Se afsnit 32.7.

### **34.12—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.

### **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 købertråd).

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

### **34.14 Olieopsamlingsbeholdere**

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

### **34.15 Karburatorer**

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

### **34.16 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.

### **34.17 Gearkasse**

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

### **34.18 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

### **34.19 Udstødning**

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

### **34.20 Greb og instrumenter**

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

### **34.21 Bremskabler**

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

### **34.22 Replikaer**

Skal i udseende være identisk med originalen.

### **34.23 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.

## ~~35—Maskinreglement for hastighedsløb solo klasse 7A og 7B til og med 1979 (Forgotten era) og 7B t.o.m. 1980~~

Klassen er inddelt i:

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

Beslutning fra NMC mødet 21.10.2017 vedr. klasse 7B (lille Forgotten)

~~Decision: four stroke up to 450 cc. is allowed. Norway to come back with detailed rules, for implementation in the eligibility rules.~~

### ~~35.1—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:~~

### ~~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 ansøgningseskema.~~

### ~~35.3—Stel og svinger~~

~~Stil og type som anvendes inden for tidsperioden.~~

### ~~35.4—Førgaffel~~

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

### ~~35.5—Styr~~

~~Se DMU-RR reglement.~~

### ~~35.6—Hjul~~

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

### **35.7—Bremses**

Må ikke være af nyere type eller udførelse 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.

### **35.8—Dæk og slanger**

Slicks er ikke tilladt i denne klasse. Ventilen bør være af kort model.

Ventilhætten skal være af metal og med pakning.

### **35.9—Støddæmper**

Lænke system i affjedringen er ikke tilladt.

### **35.10—Tank, sadel og kåbe**

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

### **35.11—Nummerplade**

Se 32.7

### **35.12—Motor**

Motorblok, Cylinder og topstykke skal være af tidstypisk model. Fri tuning. Bearbejdning og ændring af originale dele samt montering af tidstypisk 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.

### **35.13—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.

### **35.14—Oliesopsamling**

Udluftningsslanger skal munde ud i en passende beholder.

### **35.15—Karburator**

Frit.

### **35.16—Tænding og nødstop**

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



### **35.17 Gearkasse**

Ingen ydre elektriske hjælpemidler er tilladt.

### **35.18 Transmission**

Frit. Kædelåseled skal være sikret med låsetråd eller lignende.

### **35.19 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.

### **35.20 Greb og ure**

Frit. Gashåndtag skal være af selvlukkende type.

### **35.21 Bremssekabel**

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

### **35.22 Replikaer**

Skal i hovedtræk være identisk med originalen.

### **35.23 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 cm<sup>3</sup> for bikes classified in accordance with the GP regulations.

Cylinder volume 401 - 500 cm<sup>3</sup> for 2-strokes classified in accordance with the Formula regulations

Cylinder volume 601 - 1100 cm<sup>3</sup> for 4-strokes classified in accordance with the Formula regulations.

F2:

Cylinder volume 0 - 250 cm<sup>3</sup> for bikes classified in accordance with the GP regulations.

Cylinder volume 0 - 400 cm<sup>3</sup> for 2-strokes classified in accordance with the Formula regulations

Cylinder volume 0 - 600 cm<sup>3</sup> for 4-cylinder 4-strokes classified in accordance with the Formula regulations.

Cylinder volume 0 - 750 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>): 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 cm<sup>3</sup>) Black back ground (RAL code 9005) with white numbers

Class F2 GP machines (250 cm<sup>3</sup>) 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 cm<sup>3</sup> through the 1983 season. It was then reduced to 750cm<sup>3</sup>. For these regulations the upper limit is set to 1100cm<sup>3</sup> to provide for a broader range of bikes to compete. The cylinder volume for 2-strokes in formula 2 was max 350 cm<sup>3</sup>. We have in our regulations set an upper limit of 400cm<sup>3</sup>, to increase the range of bikes to compete. The cylinder volume for 4-strokes in formula 2 was max 600 cm<sup>3</sup>. We have in our regulations kept this limit for 4-cylinder machines, but have introduced an upper limit of 750cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>
- 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

(2019 – Approved at the Nordic Motorsport Council 23.09.2018)

#### **General:**

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

**1. Type and age:** The class is open to bikes that were used or could be used in the FIM Superbike 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 racing.

In the period it was 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. **Bikes produced unchanged for 1998 and later will also be legitimate in the class. Be aware that all parts fitted to such a bike shall have been in use no later than the 1998 season.** 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, ~~except if the manufacturer´s original racing pistons are used and these are only produced in oversize. Triumph T595/955i may have pistons limited upwards to the manufacturer`s standard oversize.~~

**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. Only OEM or period correct race kit engine control unit in fuel injected bikes. Unperiod aftermarket equipment is allowed but must only be used for fuel mapping and ignition timing. 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.

## 40 TECHNICAL REGULATIONS FOR CLASSIC SUPERSPORT

(2019 – Updated in accordance with decisions made at the Nordic Motorsport Council 2018)

### General:

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

**1. Type and age:** The class is open to bikes that were used or could have been used in the FIM Supersport class for the years 1988 through 1998. These are bikes that are based on road going machines that were homologated for Supersport racing. Additional bikes could be approved. Approval must be handled by the Nordic Machine Committee.

When preparing bikes for use in this class, only parts and equipment that were available within the time period shall be used. **Bikes produced unchanged for 1998 and later will also be legitimate in the class. Be aware that all parts fitted to such a bike shall have been in use no later than the 1998 season.**

The following shall apply:

**2. Machine Card:** Machine card is required for racing and parade. Some owners of bikes that are eligible for this class may have a vehicle license or equivalent, issued by their National federation for modern racing. Nevertheless, a classic machine card is required to participate in classic racing events.

**3. Frame and swing arm:**  
The frame must remain as originally produced by the manufacturer. Nothing can be added or removed from the frame body. Rear sub frame must remain as originally produced by the manufacturer. Additional seat brackets may be added but none may be removed. Bolt-on accessories to the rear sub frame may be removed.  
Swing arm must remain as originally produced by the manufacturer.

**4. Front fork:**  
Forks must remain as originally produced by the manufacturer. Internal parts of the forks and fork caps may be modified or replaced. After market damper kits or valves may be installed.  
The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) must remain as originally produced by the manufacturer.

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

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

**7. Wheels:**  
Wheels must remain as originally produced by the manufacturer for the particular machine. Wheels constructed of carbon fibre are not allowed. The speedometer drive may be removed and replaced with a spacer. If the original design included a cushion drive for the rear wheel, it must remain as originally produced.

Wheel diameter and rim width must remain as originally produced by the manufacturer.

### **8. Brakes:**

Front and rear brake-discs may be changed but must fit the original calliper and mounting.

Brake discs must be of ferrous material.

Brake callipers (mount, carrier, hanger) must remain as originally produced by the manufacturer.

The front master cylinder may be changed. The type of cylinder must be of the same type as the original cylinder (i.e. radial or not) and as manufactured within the time period.

Rear master cylinder must remain as originally produced by the manufacturer for the particular machine.

Front and rear hydraulic brake lines may be changed.

Brake pad locking pins may be replaced by modified type.

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

### **10. Rear Suspension:**

The linkage must remain as originally produced by the manufacturer. 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 with i.e. electric adjustment are not allowed.

### **11. Tank, seat and fairing:**

Fuel tank must remain as originally produced by the manufacturer

Fuel caps may be changed.

Seat, seat base and associated body work may be replaced with parts of similar appearance as originally produced by the manufacturer, but the material can be changed.

The top portion of the rear body work around the seat may be modified to a solo seat.

Fairing, and body work must appear to be as originally produced by the manufacturer, but the material may be changed.

The original combination instrument/fairing brackets may be replaced. All other fairing brackets may be altered or replaced.

**12. Number plate:** For design, reference is made to general technical regulations. Colours shall be 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. Valve sizes shall be as original.

Clutch and clutch actuation system must remain as originally produced by the manufacturer

Crankshaft must be as originally produced by the manufacturer, without modifications. Modifications to flywheels are not allowed.

This class is open for 4-stroke motorcycles only.

4 cylinder bikes can have cylinder volume up to 600 ccm

2 cylinder bikes can have cylinder volume up to 750 ccm

Boring to fit over size pistons is allowed as long as the manufacturer's standard over sizes for the particular machine is used, even if the cylinder volume limit is exceeded.

**14. Oil hoses, drain plugs and filling plugs:** See general technical regulation.

**15. Vents:** See general technical regulation.

**16. Air Intake Box, Carburettors / Injection:**

The air intake box must remain as originally produced by the manufacturer. The air filter element may be removed.

The original air ducts running from the fairing to the air box may be altered or replaced.

Carburettors must be the standard units. Carburettor jets and needles may be replaced. Resizing of the air metering holes in CV carburettors slide control is permitted.

Throttle bodies and injectors for Fuel Injection System must be standard units for the particular machine.

Bell mouths may be altered or replaced from those fitted by the manufacturer. Butterfly cannot be changed or modified.

The fuel injection management computer chip (EPROM) may be changed.

Fuel pump and fuel pressure regulator must remain as originally produced by the manufacturer.

**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:** See general technical regulation.

**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 not allowed.

Electronic systems not described as eligible are not allowed if not cleared with the technical committee and written into the machine card

**23. Electric starter:** Must function as originally intended by the manufacturer

**Generally:** The bike shall be prepared for racing.

These 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 the Classic Supersport regulation 2019 ~~for 2018~~

**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.**

### **Bimota**

YB-9/SRi (Yamaha YZF600 motor) is allowed

### **Ducati**

~~748 1994-2002 (E, S, SP and SPS and R) is allowed~~

~~748 Monoposto is allowed~~

~~748 Strada is allowed~~

~~748 Biposto is allowed~~

~~748 SP is allowed~~

~~748 Economy is allowed~~

~~748 S is allowed~~

~~748 Racing is allowed~~

~~748 R is **not** allowed (748 R that already has been given a machine card can be raced in 2019, but no further)~~

~~748 RS is **not** allowed~~

Supersport 750 is allowed

### **Honda**

CBR600F (*PC23*) is allowed

CBR600F2 (*PC25*) is allowed

CBR600F3 (*PC31*) is allowed

CBR600F4 (*PC35*) is **not** allowed

### **Kawasaki**

~~ZX-6 D1 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX-6 D2 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX-6 D3 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX-6 D4 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX-6 E1 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX-6 E2 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX-6 E3 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX-6 E4 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX-6 E5 (ZZR600) is allowed~~

~~ZX6-R 1995-1997 is allowed~~

~~ZX-6R F1 is allowed~~

~~ZX-6R F2 is allowed~~

~~ZX-6R F3 is allowed~~

~~ZX6-R 1998-1999 is allowed~~

~~ZX-6R G1 is allowed~~

~~ZX-6R G2 is allowed~~

~~ZX-6R J is **not** allowed~~

~~ZZR600 1995-1999 is allowed~~

ZX6-RR is **not** allowed

**Suzuki**

GSX-R 600 is allowed

~~GSX-R 600 SRAD 1996—2000 is allowed~~

*GSX-R 600 T SRAD is allowed*

*GSX-R 600 V SRAD is allowed*

*GSX-R 600 W SRAD is allowed*

*GSX-R 600 X SRAD is allowed*

*GSX-R 600 Y SRAD is allowed*

GSX-R 600 K1, K2, K3 etc. is **not** allowed

**Yamaha**

*FZ600 U is allowed*

*FZR600 W is allowed*

*FZR600 RA is allowed*

*FZR600 RB is allowed*

*FZR600 RD is allowed*

*FZR600 RE is allowed*

*FZR600 RF is allowed*

*FZR600 RG is allowed*

*FZR600 FH is allowed*

*FZR600 RJ is allowed*

*FZR600 RK is allowed*

*FZR600 RL is allowed*

~~FZR600 is allowed~~

*YZF600 RG (Thundercat) is allowed*

*YZF600 RH (Thundercat) is allowed*

*YZF600 RJ (Thundercat) is allowed*

*YZF600 RK (Thundercat) is allowed*

*YZF600 RL (Thundercat) is allowed*

*YZF600 RM (Thundercat) is allowed*

*YZF600 RN(Thundercat) is allowed*

*YZF600 RP (Thundercat) is allowed*

*YZF600 RR (Thundercat) is allowed*

~~Thundercat YZF600R 1996-2003 is allowed~~

YZF-R6 is **not** allowed

## **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: Visual definition

DIAGRAM 1

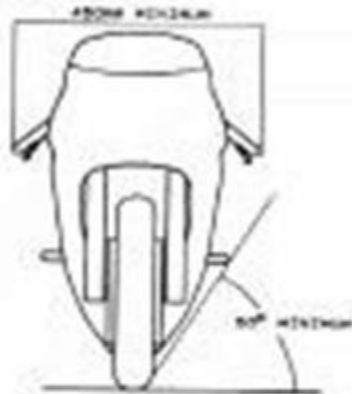


DIAGRAM 2

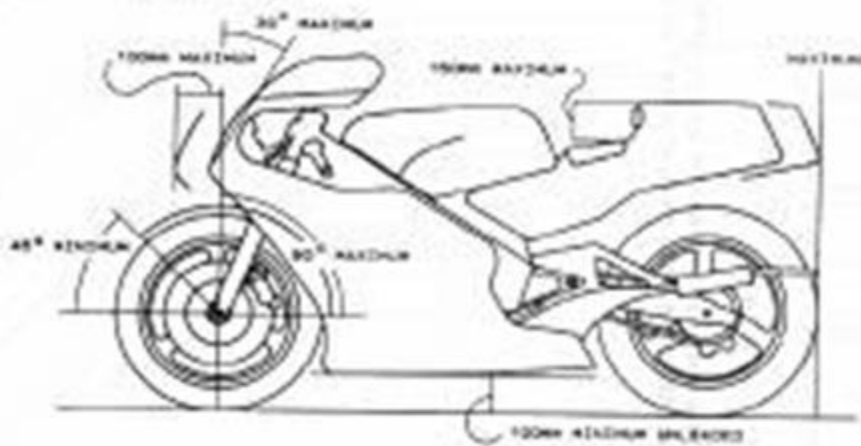


DIAGRAM 3

