

# INSTRUKTIONSBOG



5. Udgave Rev. 2

## **FORORD.**

Det vil være velkendt for alle der jævnligt har kontakt med arbejdet indenfor DMCU, at vilkårene for udførelsen af vore aktiviteter i de senere år har ændret sig stærkt.

Vi har bl.a. haft en stigning i antallet af aktive udøvere, vi har fået en aldersforskydning så der nu er forholdsvis flere helt unge kørere. Desuden er de regler og begrænsninger som samfundet pålægger os at indordne os under blevet strammet væsentligt.

Alt sammen medvirker det til, at der stilles stadig større krav til de ledere og officials der skal forestå aktiviteterne gennemførelse, og som derfor er ansvarlige for at tingene sker på rette vis.

Dette skal vi, der nu har valgt ledergerningen indenfor motorcykelsporten som vor fritidsinteresse, naturligvis ikke lade os skræmme af, men tage det som en naturlig udfordring.

Givet er det dog, at for at motorcykelsporten under disse omstændigheder forsat kan administreres og gennemføres med en rimelig indsats, har det været absolut påkrævet at forbedre og udvikle det reglement og instruktionsmateriale, som er grundlaget og kendetegnet for DMCU.

Arbejdet har stået på i adskillige år, hvilket direkte vil kunne ses ved sammenligning mellem den aktuelle udgave og en udgave der er f.eks. 3 år gammel.

Nærværende instruktionsbog skal opfattes som et supplement til reglementet, idet det er tilstræbt her at give et antal praktiske råd og anvisninger, som ikke hører hjemme i et reglement, men som hele tiden finder anvendelse ved motocross arrangementer og træninger.

Derfor er nøgle tal og andre reglements ting ikke medtaget her i informationsmaterialet. Men de oplysninger er i reglementet. Husk at bruge reglementet for indeværende år.

Det er derfor vort håb, at alle ledende officials, arrangører m.v. der til daglig beskæftiger sig med motocross, vil kunne have udbytte af instruktionsbogen.

Endvidere er det hensigten, at instruktionsbogen skal anvendes i forbindelse med DMCUs' officialskurser, hvor den forhåbentlig vil være et bidrag til et fornuftigt kursusmateriale.

Instruktionsbogen er vedtaget den 1-4-1999, og er herefter fremover gældende for DMCU baner. Instruktionsbogen udkommer nu i 5. Udgave Rev.2 som er redigeret i januar 2014.

Alle baner under DMCU synes og godkendes, hvorefter gældende regler samt løbsafvikling skal foregå efter de anvisninger ændringer der forefindes i instruktionsbogen.

Bestyrelsen

## Indholdsfortegnelse:

FORORD .....	2
Indholdsfortegnelse:.....	3
§ 1 DOMMEREN.....	4
§ 2 LØBSLEDER .....	8
§ 3 Chefen for teknisk kontrol .....	12
§ 3.1 Chef for teknisk kontrol (Parkferme) .....	17
§ 4 STØJKONTROL .....	18
§ 5 Starter .....	23
§ 6 Tidtagerchef og tællerchef .....	24
§ 7 BANEN.....	28
§ 8 SIKKERHED .....	38
§ 9 Banevedligeholdelse.....	40
§ 10 Banegodkendelse .....	41
Flagreglement .....	42
Bilag og Attester:.....	43

### Til brugere af denne instruktionsbog:

Har du f.eks. som løbsleder brug for at skrive noget ud fra bogen, er det ikke nødvendig at skrive alle sider ud.

F.eks. Skal du kun bruge: § 2 Stk. 5 Instruktionsmøde (kørermøde)

Gå ind i print menu i Adobe Reader og udskriv de ønskede sider, markeres i sider/pages, og vælg antal kopier.

Går du ind under "Filer" i et word program, trykker på "Udskriv", finder Sideområde sæt markering i "Sider" og skriv 9 – 10. Tryk herefter i "Antal kopier", og herefter "OK".

Nu vil din printer kun skrive de sider ud du har brug for. Du kan derved give dine officials lige det dokument/papir de har brug for, for at udføre deres job ved jeres stævne.

## § 1 **DOMMEREN**

### § 1 Stk. 1 **Dommeren skal inden stævnet gennemtænke**

Hvad skal der foregå? (Pokalløb-Supercross-Mesterskabsløb).

Hvilke ting eller hændelser ved stævnet kan give problemer?

Hvordan kan jeg forhindre eventuelle problemer, altså løse dem inden det bliver et problem?

Har den arrangerende klub/løbsleder normalt godt styr på sine arrangementer. Eller findes der "tvivlsomme" punkter, som går igen fra gang til gang?

### § 1 Stk. 2 **Dommeren skal overbevise sig om, at**

Banen er i forsvarlig stand, og i overensstemmelse med banereglementet, gå banen igennem med løbsleder.

Du bør også kikke på banesynsrapporten, hvor der på bagsiden bør være en tegning af banen med start, hop, sving, rep. område og publikumspladser osv. Herudover har klubben en tilladelse fra det lokale politi samt meddelt miljøkontoret om afholdelse af løb på banen, dette bør hænge i klubben eller trykkes med i dagens løbsprogram.

Ildslukker og frigøringsværktøj forefindes (hvor er det placeret).

Det nødvendige signalgivningsmateriale forefindes på banen, flag og skilte, som dommer har brug for. Banechef og flagfolkchef har forpligtigelse for flagposter og ved måtagningen.

Alle officials bærer DMCU-vest eller andet der markerer at de er officials. Eventuel støjkontrol foregår efter forskrifterne. Hvad gør en dommer, hvis han mener at der er en maskine som støjer for meget, så skal maskinen måles. Hvis DMCU's støjvalg er tilstede er det dem som foretager støjmålinger. Hvis de ikke er tilstede skal klubbens udstyr bruges. Dommeren kan kræve en maskine støjmålt.

Samariternes tilholdssted er markeret således, at kørere og officials kan finde dem.

Telefon forefindes, mobiltelefon kan godkendes.

Flagofficials på "afsides" liggende dele af banen ikke står alene, da de jo ikke må forlade deres post i tilfælde af uheld, hvor hjælp kan være nødvendig.

Sikkerhedshegn mellem bane og publikumsarealer er forsvarligt.

Reperationsområdet på/ved banen såfremt der findes et sådant.

Hvordan er det afmærket?

Er det stort nok?

Hvem har ret til at være i det?

Det er kun 1 mekaniker pr. maskine, der må være i rep. område. En mekaniker er ikke et barn på f.eks. 10 år.

**§ 1 Stk. 3 Dommerens aftaler med løbsleder/chef for teknisk kontrol (ryttergårdschef), starter og banechef**

Efter tilmelding udleverer løbsleder komplet deltagerliste til dommer, chef for teknisk kontrol (ryttergårdschef), starter, samt evt. PR. folk/den lokale avis osv.

Hvorledes proceduren er ved start og hvordan en evt. omstart skal håndteres.

Hvordan holdes "hvilende kørere", mekanikere og pårørende på afstand af løbsstrækningen.

Opsamling af oplysninger vedrørende eventuelt tilskadekomne ved stævnet.

Begyndelsesattest sendes med eventuelle tilskadekomne til skadestuen. Begyndelsesattest kan også udfyldes ved egen læge.

**§ 1 Stk. 4 Dommeren aftaler følgende med første flagpost efter startstrækningen**

Sin nøjagtige placering umiddelbart før hver start, så vedkommende flagpost nøjagtigt ved, hvor han/hun skal se efter eventuelt signal for omstart. Give hinanden et diskret tegn, umiddelbart før hver start, og være opmærksom på at I skal kunne se hinanden, selvom det støver på startfeltet.

**§ 1 Stk. 5 Dommeren under stævnet**

Dommeren skal overvære alle starter og kan give signal med rødt flag, såfremt en start findes ureglementeret. Det er kun dommeren, der har denne kompetence.

Under heatet iagttage om deltagere og officials overholder reglementets bestemmelser.

Såfremt det observeres, at en deltager beskadiger, taber eller har tabt dele af udstødningssystem eller lyddæmper, skal vedkommende omgående tages ud af heatet med det sorte flag.

Hvis noget sådant sker på sidste omgang, skal vedkommende udelukkes fra bedømmelse i heatet.

Påse, at publikum befinder sig på de dertil indrettede pladser. Hvis ikke det kan lade sig gøre under heatet, skal heatet stoppes sådan at publikum kommer på plads. Hvis der er kørt 2/3 af tiden i det pågældende heat skal det ikke køres om.

Påse, at der ikke er en "kødrand" af tilskuere langs banekanterne. Det er et farligt opholdssted for tilskuere, som meget ofte taler med hinanden, uden at være opmærksom på, hvad der foregår på banen.

Såfremt tiden og forholdene tillader det, bør dommeren gå en tur ad ambulancens kørselsvej for at overbevise sig om, at vejen er passabel. Han kan også give ordre til at løbslederen går en tur og bringer forholdene i orden.

Dommeren bør lade vejen falde forbi tidtagergruppen/tællerhuset en gang imellem.

Det vil være en god ide, hvis dommeren selv tager tiden på heatet, fra starten går til den førende rytter får sidste omgangs flag, husk at der er foreskrevne forskellige antal minutter, efter klasser.

Dommeren bør notere tidspunkterne, hvor de enkelte heatvindere passere målflaget, da protesttiden for de enkelte heat beregnes fra disse tidspunkter. Det er kun forhold under heatet og ikke resultat/beregningen denne tid er gældende for.

Ind imellem heatene eller efter konkurrencens sidste heat kontakts løbslederen, så alle tilgængelige oplysninger om eventuelle tilskadekomne kan indsamles. Vær opmærksom på, at læge og samaritter ofte forlader banen straks ved konkurrencens ophør.

Dommerens job på stævnedagen er først forbi, når protesttiden, i forhold til det sidst opslåede resultat, er udløbet. Det er en stor fejl fra arrangørens side, hvis alle resultater ikke beregnes og offentliggøres hurtigt.

## **§ 1 Stk. 6 Straffe regler og protest**

Enhver straf, idømt af dommeren, skal noteres i dommerbogen, og skrives på dommerrapporten som sendes til formanden/kvinden for DMCU.

Den hårdeste straf, en dommer kan idømme, er "udelukkelse", som ikke har noget med diskvalifikation at gøre.

Protest, dommeren skal påhøre det, som deltagere i stævnet ønsker at påtale. Såfremt dommeren skønner, at det drejer sig om "ævl", skal han fortælle vedkommende, hvordan sagerne forholder sig, og så skal dommeren ikke bruge mere tid på den sag. Ønsker vedkommende at diskutere sagen yderligere, må en skriftlig protest afleveres, sammen med protestgebyret. Det kan virke meget firkantet men det er for, at beskytte dommeren imod "ævl", samt at der kommer noget konkret ud af en protest som andre også kan forholde sig til.

### **En protest skal ubetinget afvises, såfremt:**

-Protesttiden er udløbet.

-Protest er afgivet af en ikke protestberettiget person. DMCU har ikke indført en talsmand for køreren. Det er tilladt at forældre/klubformænd hjælper til, men det er deltageren der kører protesten.

-Protesten er underskrevet af mere end en person. Det må ikke være sådan, at man kollektivt kan lægge pres på dommeren eller løbslederen. Derfor en protest med gebyr fra hver person.

-Protesten er indgivet mod mere end een enkelt hændelse, kører - official - maskine - resultat osv. det samme er gældende som i foregående afsnit.

Dommeren vil ofte blive antastet af personer, som fortæller, at der er foregået et eller andet, som vedkommende er utilfreds med. Vedkommende ønsker på stedet at få at vide, hvad dommeren vil gøre ved sagen. Da vedkommende vil protestere mod hændelsen.

I et sådant tilfælde skal dommeren ikke gå ind i nogen diskussion vedrørende en eventuel afgørelse, men bede vedkommende aflevere en protest på reglementeret vis. Derefter kan protesten behandles.

Protestens indhold: En protest skal klart og utvetydig angive hvem eller hvad denne er rettet imod. Ligeledes skal grunden til at protesten indgives, kortfattet beskrives. Sluttelig skal protesten underskrives, af den person som nedlægger protesten.

Behandling af protest, ved behandling af en protest, skal dommeren tage tilbørligt hensyn til alle parter der berøres af protesten.

Det kan være en god ide, at holde et afklarende møde med dem der er involveret i protesten, afgørelsen af protesten bør ikke finde sted på mødet.

Ved behandling af en protest kan dommeren:

1. Godtage protesten, i dette tilfælde tilbagebetales protestgebyret. Eventuelle ændringer af resultater, idømmelse af straf m.m. effektueres. Protestblanket, påskrevet "godtaget", sendes til formanden/kvinden for DMCU sammen med løbspapir.
2. Underkende protesten, i dette tilfælde har en protesterende tabt sine penge, som sammen med protestblanketten, påskrevet "underkendt", sendes til DMCU.

Gøre taberen opmærksom på at underkendelsen kan ankes til DMCU's bestyrelse.

En protest mod maskinen eller udstyr kan nødvendiggøre adskillelse, og den efterfølgende genmontering kan medføre omkostninger: Hvis maskinen er i orden, anvendes protestgebyret til genmonteringen.

Hvis der er en protest imod en maskine er dommeren nød til at følge protesten og lade adskillelsen foregå, da dommeren ikke har mulighed for, at vide hvad der er i maskinen. Her gælder det om at dommeren træffer beslutninger, vedrørende de faktiske forhold.

**§ 1 Stk. 7 Dommeren efter stævnet**

Dommerrapporten udfyldes på alle punkter, og alle bemærkelsesværdige forhold forklares. Dette arbejde gøres sammen med løbsleder og tællerchef. Se bilag "Dommerrapport".

**§ 1 Stk. 8 Den arrangerende klub skal afholde alt forplejning af dommeren på hele løbsdagen.**

## § 2 LØBSLEDER

**§ 2 Stk. 1** Et stævne tildeles den arrangerende klub af DMCU efter forudgående løbsplanlægning. Klubben har herefter overfor DMCU ansvaret for, at stævnet afvikles efter gældende bestemmelser.

For at styre arrangementet af stævnet udnævner klubben en løbsleder, som sædvanligvis udpeges blandt klubbens egne medlemmer. Løbslederen overtager stort set hele ansvaret for stævnets tilrettelæggelse og gennemførelse, og uddelegerer ansvar, og arbejde, til stævnets øvrige ledende officials.

Når løbslederen er udpeget udarbejdes, sammen med klubbens bestyrelse, en organisationsplan over stævnet. Herefter skal han udnævne en chef for teknisk kontrol (ryttergårdschef), starter -officialschef - tællerchef - tidstagerchef - tilmeldingschef, og uddelegere ansvaret, og arbejdet. Det gøres bedst på et møde hvor hele stævnet gennemgås. Se vedlagt liste i bilag.

Løbslederen skal sikre sig, at alle poster bemannes forsvarligt, og at forholdene omkring mandskaberne er tilfredsstillende.

De ledende officials arbejder nu videre på hver sit specifikke område, og finder så de øvrige officials, og medhjælpere, som er nødvendige.

Løbslederen skal fungere som koordinator af samtlige aktiviteter, som foregår før og under stævnet, og skal være så grundigt inde i alle forhold, at han på et hvilket som helst tidspunkt kan gribe ind på den rigtige måde hvis der opstår vanskeligheder.

### **§ 2 Stk. 2 Løbslederens pligter og opgaver**

Løbslederen er overfor dommeren og arrangøren ansvarlig for den rette planlægning og ledelse af konkurrencen.

Løbslederen skal udføre alle ikke reglement stridige instruktioner givet af dommeren og forsikre sig om, at de relevante officials, kørere, publikum osv. bliver informeret hurtigst mulig om dommerens beslutninger.

Løbslederen skal udøve kontrollen med personer, som opholder sig på banen.

Løbslederens opgaver er blandt andet:

- at forvisse sig om at banen er i orden.
- at tilmelding foregår forsvarligt. Det er løbslederen der afgør om en deltager får lov til at deltage, hvis vedkommende har glemt sin licens.
- at alle officials er på deres pladser.
- at samaritter er tilstede.
- at forvisse sig om, at samtlige officials er således instruerede, at de kan udføre deres pligter på rette vis.
- at modtage, og til dommeren viderebringe protester, som måtte blive indgivet under stævnet.
- at følge, og videregive de instrukser som dommeren giver.



### § 2 Stk. 3 **Før stævnet**

Umiddelbart før stævnets begyndelse skal løbslederen til dommeren aflevere: komplet deltagerliste, samt program med tidspunkter, samt ophænge tidsprogram i parkferme med træningstider og heattider osv.

### § 2 Stk. 4 **Løbslederens checkliste**

På stævnedagen:

- Sørg for plads til samaritter, ambulance eller læge.
- Sørg for at samaritternes eller lægens tilholdssteder markeres således, at kørere og officials kan finde dem.
- Kontrollere, at hjælpere, officials og samaritter møder på aftalte tidspunkter.
- Kontrollere, at alt materiel er opstillet korrekt.
- Være orienteret om, deltagerantal i de enkelte klasser, i forhold til sammenlægning af klasser.
- Kontrollere, at alle officials bærer DMCU vest eller kan kendes på anden måde.
- Sørg for at instruktionsmøde (kørermøde) afholdes på det fastlagte tidspunkt.
- Alle papirer vedrørende stævnet skal udleveres til dommerens gennemsyn, f.eks. banesynsrapport, stævneprogram og politi tilladelse.
- Efter tilmeldingen udleverer løbslederen til dommeren, komplet deltagerliste
- Sørg for, at dommeren har et rødt og sort flag på sig under hele stævnet.
- Sammen med dommeren afholde instruktionsmøde med kørerne, der skal være ro under disse møder.
- Papir og kuglepen til notater

### § 2 Stk. 5 **Instruktionsmøde (kørermøde)**

Instruktionsmødet holdes sædvanligvis af løbslederen, og skal begynde på det planlagte tidspunkt som det fremgår af løbsprogrammet.

Dommeren skal overvære instruktionsmødet, og skal opholde sig så tæt på løbslederen, at eventuelle tvivsspørgsmål kan ordnes omgående.

Stævnets deltagere har pligt til at overvære instruktionsmødet, og kan ikke senere påberåbe sig ukendskab til de på mødet givne instrukser.

**På instruktionsmødet instrueres om følgende:**

- Hvem der er dommer, løbsleder, tællerchef, tidtagerchef, starter, ryttergårdschef.
- Køretid og eller omgangstal for de enkelte klasser.
- Startrækkefølge for de enkelte klasser.
- Kørers der på lille og stor bane samtidigt
- Fremkørsel til start, f.eks. placering efter 1. heat eller klemmer og hvor.
- Startmetode og procedure.
- Ved eventuel omstart, hvorledes skal deltagerne da forholde sig.
- Placering af den officials, som med rødt flag markerer en eventuel omstart.
- Tidspunkt, og varighed, af en eventuel pause.
- Placering af resultatopslag. Husk protesttid påført.
- Protesttid efter resultatets offentliggørelse.
- Tidspunkt for eventuel præmieuddeling.
- Ved fremkørsel til parkferme skal alle maskiners nummerplader være rengjorte og at

- numrene er intakte og sidder fast- at baggrund er korrekt.
- Er dette ikke tilfældet vil vedkommende kører blive afvist.
- Støjdæmpningen skal være i orden, og påtale at kørere, hvis maskiner mister nogen del af udstødningssystem eller lyddæmper, vil blive trukket ud af heatet.
- Støjkontrol og om hvorledes den gennemføres.
- Placering af reparationsområde, og hvem der må være i dette.
- Placering af ildslukningsmateriel og nødhjælpsværktøj i ryttergården.
- Placering af samaritter, læge o.s.v.
- Tidspunkt for første start.
- Klokken er nu \_\_\_\_, det vil sige, at vi starter om \_\_\_\_, minutter.
- Spørg til sidst, om deltagerne har nogle spørgsmål.

Pas på med at indgå diskussioner under instruktionssmødet. Du kan meget let få sagt noget forkert.

Gennemtænk nøje evt. ændring fra det planlagte program.

## **§ 2 Stk. 6 Under stævnet**

Tilstræb, at stævnet begynder til det fastsatte tidspunkt.

Hold "hvilende" kørere, mekanikere og pårørende på afstand af løbsstrækningen.

Kontroller, at flagofficiels på afsides liggende afsnit af banen ikke står alene.

Husk, de må ikke forlade deres post i tilfælde af uheld, hvor hjælp kan være nødvendig.

Overvåg, at sikkerhedsbestemmelserne overholdes af publikum.

Sørg for, at ambulancens tilkørselsvej ikke blokeres af parkerede køretøjer.

Ved eventuel tilskadekomst indsamles oplysninger om årsagen til uheldet, personskadens omfang. Tilkald eventuelt dommeren.

Modtage skriftlige protester, ledsaget af protestgebyr, og notere tidspunktet for modtagelse af protesten.

Protesten afleveres hurtigst muligt til dommeren/løbslederen.

Hvis en af deltagerne under et heat taber, eller har tabt, nogen del af udstødningssystem eller lyddæmper, skal løbslederen drage omsorg for, at vedkommende tages ud af heatet.

Hvis en deltager, af en eller anden årsag mister en del af sit sikkerhedsudstyr, f.eks. som følge af et styrt, skal vedkommende tages ud af heatet.

Under hele stævnet skal løbslederen være let at kontakte, og så vidt muligt opholde sig på start - mål området, således at han kan bistå med hjælp og vejledning, samt tidsmæssig styre stævnets afvikling.

## **§ 2 Stk. 7 Efter stævnets sidste heat**

Sørg for omgående kontakt til samtlige flagofficiels, og få deres notater om eventuelle hændelser. Disse bringes videre til dommeren.

Stå til rådighed for dommeren og pressen.

Sørge for offentliggørelse af stævnets resultater, både på opslagstavle og til pressen: Begge dele er meget vigtig, specielt pressen forsømmes ofte.

Afvente protesttidens udløb mod resultatlisten.

Foretage præmieuddeling. Gør den så festlig og højtidelig som mulig.

Løbslederen skal lave en oversigt over eventuelle tilskadekomne under stævnet, indholdende følgende oplysninger:

Tilskadekomnes fødselsdato navn og adresse, licens nr. og klasse.

Hvad består skaden i?

Hvordan skete uheldet, tal eventuel med vidner hertil?

Hvor befinder vedkommende sig nu?

Resultater fra transpondersystemet Orbits sendes umiddelbart efter overførsel af resultater til mylaps.com endvidere via nettet til pointstyrer for DMCU (se reglement hvem personen er).

Pointstyrer har således på denne måde de samlede resultater.

Kopi af resultatlister ved manuel tælling sendes til pointstyrer for DMCU og til formanden for DMCU.

HUSK at påføre alle advarsler på resultatlister, sådan at formanden har mulighed for at samle op på de kørende der opnår 3 advarsler i samme løbssæson, som derved skal udelukkes fra næste DMCU løb.

Tilse, at alle officials og hjælpere ikke forlader deres poster, før alt er ryddet op og afviklet.

Tak for hjælpen, og aftal deres eventuelle medvirken ved næste stævne. For uden dem kunne stævnet ikke gennemføres.

Såfremt stævnet køres på lånt grund, vil udlåneren sikkert sætte pris på at få et brev, hvori klubben/løbslederen i pæne vendinger siger tak for lån af arealet.

### **§ 3            Chefen for teknisk kontrol**

#### **§ 3 Stk. 1    Ansvar**

Chefen for teknisk kontrol er generelt ansvarlig for at deltagernes motocrossmaskiner, påklædning og udstyr er i overensstemmelse med kravene anført i DMCUs' reglement. Samt være i besiddelse af en vis teknisk viden om motocross maskiner.

Når man har påtaget sig hvervet som chef for teknisk kontrol, bør man nøje sætte sig ind i organisationsplanen for stævnet således, at man nøjagtig ved, under hvilke omstændigheder den Tekniske Kontrol skal gennemføres.

Chefen for Teknisk Kontrol har ret til at afvise og dermed nægte en kører deltagelse i stævnet, såfremt der hos ham konstateres fejl eller mangler som ikke udbedres. Der er altså ingen grund til, i sådanne tilfælde, at ulejlige hverken løbslederen eller dommeren. Teknisk Kontrol har endvidere til opgave at forestå gennemførelsen af den løbende støjkontrol efter heat og under træning.

Jobbet som chef for Teknisk Kontrol vedvarer under hele stævnet og er først tilendebragt ved protesttidens udløb efter sidste heat.

#### **§ 3 Stk. 2    Checkliste for teknisk kontrol før stævnet**

Hvilke klasser køres der i?  
Areal for Teknisk Kontrol?  
Areal for evt. støjmåling?  
Sted for evt. adskillelse af motorer?  
Materiel for Teknisk Kontrol, borde, skilte m.m.  
Hvor mange assistenter er nødvendige?  
Reglement, løbsreglement og instruktionsbog.  
Måleværktøj, skydelære o.l.  
Lommeregner.

#### **§ 3 Stk. 3    Chefen for teknisk kontrol - pligter**

- At bære DMCUs' reglementerede vest.
- At kontrollere såvel maskine, udstyr og påklædning.
- At optræde myndigt og korrekt over for deltagerne og ikke indgå i diskussioner. Mener en deltager sig uretfærdigt behandlet må vedkommende kontakte løbslederen eller dommeren.
- At forlange fejl og mangler udbedret, før godkendelse gives.
- At nægte en deltager start, hvis en fejl ikke rettes.
- Under stævnets afvikling i forbindelse med styrt og/eller uheld til stadighed at sikre, at motorcykler og udstyr fortsat er i forsvarlig stand.
- At udtage, og bringe de af dommeren ønskede deltagere, til støjkontrol, som beskrevet i andet sted.

#### **§ 3 Stk. 4    Relevante kontrolpunkter vedrørende udstyr i kronologisk rækkefølge**

1. At styrthjælmen er i orden, og har godkendelsesmærkat.
2. At kæbebeskytter dækker kæbe og er forsvarligt monteret.
3. At brillerne er intakte og af klart, splintfrit materiale.
4. At handskerne er hele.
5. At crossspanser/brynje bæres.
6. At langærmet jakke eller trøje er hel, og at inderste trøje ikke er i kunststof.
7. At benklæderne er i rimelig stand, og opfylder reglementets krav.
8. At knælange støvler er af læder eller godkendt kunststof.

**§ 3 Stk. 5 Relevante sikkerhedskontrolpunkter vedrørende motorcyklen i kronologisk rækkefølge kontrolleres**

1. At forbremsen fungerer og også slipper igen.
2. At styret er fastspændt og i forsvarlig stand.
3. At der ikke er nævneværdigt slør i kronrøret, og at forgaflen virker.
4. At der ikke er revner i stellet ved kronrøret.
5. At gashåndtaget går let, lukker automatisk og er spændt fast.
6. At bagbremsen fungerer og også slipper igen.
7. At baghjulet er fastspændt, og at der ikke er nævneværdigt slør i baghjulslejer og svingophæng.
8. At egerne i baghjulet ikke er løse, eller at der mangler nogle
9. At der ikke er brud i stel, svinger, støddæmper eller støddæmperbeslag
10. At forhjulet er fastspændt, og at der ikke er nævneværdigt slør i forhjulslejer.
11. At egerne i forhjulet ikke er løse, eller at der mangler nogle.
12. At skærmene er fastspændt og er hele.
13. At nummerplader og tal har korrekte dimensioner og baggrundsfarver for klassen iht. reglementet.
14. At udstødningsrør og lyddæmper er fastgjort, og at lyddæmperen er adskillig.
15. At udstødningssystemet er fri for revner.

**§ 3 Stk. 6 Uddybende forklaring til kontrolpunkterne**

**1. Forbremse:**

Kontroller bremsens virkning, samt at den slipper efter påvirkning.

Kontroller, at bremsearmen ikke stoppes af stel eller lignende.

Kontroller, at bremsekabler og bremseslange ved hydraulisk bremse er brudfri og uden skarpe bøjninger.

**2. Styret:**

Styret må ikke være svejstet eller have deformationer efter eventuelle opretninger.

Styret rørdiameter bør ikke være under 22 mm. og ikke have en godstykkelse på mindre end 2 mm.

Kontroller, at gældende regler for styrets bredde er overholdt.

**3. Kronehovedet:**

Slør i kronehovedet må ikke forefindes, konus skal være sikret med kontramøtrik eller split.

Kontroller forgafleens fjedrende bevægelser og påse, at den ikke bliver hængende.

**4. Gashåndtag:**

Karburatorens gasspjæld skal lukke fuldstændig i det øjeblik, gashåndtaget slippes. Vær især opmærksom på at nogle sommetider benytter så stramt spændte håndtag, at gasspjældet ikke kan lukke af sig selv, hvilket kan frembyde risiko ved styrt.

Kontroller, at gashåndtaget er spændt fast på styret, og at gaskablet er uden skarpe knæk.

Kontroller, at styret kan drejes i yderstillinger, uden at gaskablet strammes, så det åbner spjældet.

**5. Baghjulsbremse:**

Baghjulsbremsen underkastes samme grundige eftersyn som forbremsen.

Kontroller, at bremsepedalen ikke kan trædes for langt ned eller stoppes af stel eller lignende.

**6. Baghjul og svinger:**

Kontroller, at hjulet er fastspændt, og at der ikke er nævneværdigt slør i baghjulslejer og svingophæng, eller at egerene er løse, eller at nogle mangler.

Ryk kraftig sideværts i hjulet.

Efterse, om støddæmperne virker eller bliver hængende.

### **7. Stelbrud:**

Stellet, svinger, støddæmper og støddæmperbeslag kontrolleres for brud og eventuelle svejsninger efterses nøje.

Vær særlig opmærksom såfremt stellet er nymalet. Maling kan ofte, ligesom isolerbånd og bespændinger, dække over mange skavanker.

### **8. Forhjulet:**

Kontroller, at forhjulet er fastspændt og at der ikke er nævneværdigt slør i forhjulslejerne, at egerne ikke er løse, eller der mangler nogle. Ryk kraftigt sideværts i hjulet.

### **9. Skærme:**

Kontroller, at skærmene er forsvarligt fastgjorte. Skærmene skal være hele.

Kanter skal være ombukket eller afrundede så der ikke er skærende/skarpe kanter.

### **10. Nummerplader:**

Alle cykler skal være monteret med 3 nummerplader, som skal være forsvarligt fastgjorte.

Nummerpladerne skal være rene og forsynet med numre i henhold til deltagerlisten. Såvel nummerplader som tal skal have korrekt farve i henhold til reglementet.

Kontroller, at tallene er klæbet ordentlig til selve pladen.

### **11. Lyddæmpere og udstødningsrør:**

Hvert rør skal være forsvarligt fastgjort.

Al udblæsning skal føres bagud.

Lyddæmpere skal være forsvarligt fastmonteret og fri for skarpe kanter. Det samlede lyddæmpersystem må ikke gå længere bagud end til bagdækkets bageste punkt.

Lyddæmperen skal være adskillig, således at udskiftning af lyddæmpermateriale let kan foretages.

Bed evt. Kørerer om at starte motoren hvis der er mistanke om for højt støjniveau.

Send vedkommende til støjkontrol, hvis mistanken menes begrundet.

### **12. Revner i udstødningsystemet:**

Udstødningsystemet kan have begyndende revnedannelser, specielt ved fastgørelsespunkterne. findes sådanne, og er de af sådan karakter, at den sandsynligvis forværres ved kørsel, må denne kræves svejst eller udskiftet.

### **13. Hjelmen:**

Kontroller altid, om hjelmen er fri for revner eller brud.

Kontroller, om hageremmen er hel, og at låsen eller spændet er helt og i orden.

Kontroller hjelmens foring. Foret skal være helt og må ikke udvise stærkt slid eller anden form for ødelæggelse fx. forårsaget af sved.

Kontroller, at skumplastindlægget sidder fast, og at skumplasten ikke er sammentrykket eller smuldret i stykker.

**TEKNISK KONTROL HAR MYNDIGHED TIL AT KASSERE EN HJELM, MEN ER DU I TVIVL, SÅ KONTAKT DOMMEREN.**

### **14. Kæbebeskytteren:**

Kontroller, at kæbebeskytterens kvalitet og fastgørelse er i orden så den effektivt dækker kæben under kørsel.

Ansigtmasker sammenbygget med briller, kan ikke godkendes som kæbebeskytter.

### **15. Briller:**

Kontroller briller, som skal være af splintfrit materiale.

Glasset må ikke være ridset i en sådan grad, at det kan hindre udsynet.

Briller er obligatoriske under starten.

### **16. Handsker:**

Kontroller, at handskerne er hele. Handsker der er revet itu eller er gået op i sømmene, må ikke godkendes.

Andet materiale end skind kan accepteres, hvis dette er effektivt stød og rivfast.

#### **17. Skulderbeskytter:**

Kontroller, at skulderbeskytteren er en vestlignende genstand, der dækker såvel en del af brystet som af ryggen, samt at den er påmonteret to plastskåle, der kan yde effektiv trykfordeling og beskyttelse af skulderledet ved stød og styrt.

#### **18. Langskaftede cross støvler:**

Kontroller; at deltageren har langskaftede (knælange) cross støvler af læder eller kunststof. Træskostøvler eller gummistøvler kan ikke godkendes.

Støvlerne og samtlige remme, spænder, snørebånd eller lynlåse skal være hele, således at støvlerne kan yde en effektiv beskyttelse.

#### **19. Langærmet trøje:**

Kontroller, at der benyttes mindst een langærmet trøje i et naturprodukt (bomuld) som inderbeklædning. Herudover kan der bæres en yderbeklædning, (jakke eller trøje), der evt. kan være fremstillet i kunststof.

Trøjen skal være så stor, at arme og ryg er dækket, når køreren sidder på cyklen. Trøjen må ikke være slidt fx. hullet, i en grad, der kan nedsætter dens beskyttelsessevne,

#### **20. Benklæder:**

Benklæderne skal være i læder, skind, kunststof eller bomuld. Benklæder i kunststof eller bomuld skal være foret.

Benklæderne skal have god pasform og være så lange, at der ikke opstår mellemrum støvler og benklæder. De må ikke være slidte (fx. hullet) i en sådan grad, at deres beskyttelsessevne nedsættes.

De skal være forsynet med forstærkninger, og beskyttende stødabsorberende materiale på udsatte steder, såsom hofter og knæ.

Knæbeskytter, skal bestå af et hårdt materiale.

#### **21. Kontrol af motorvolumen:**

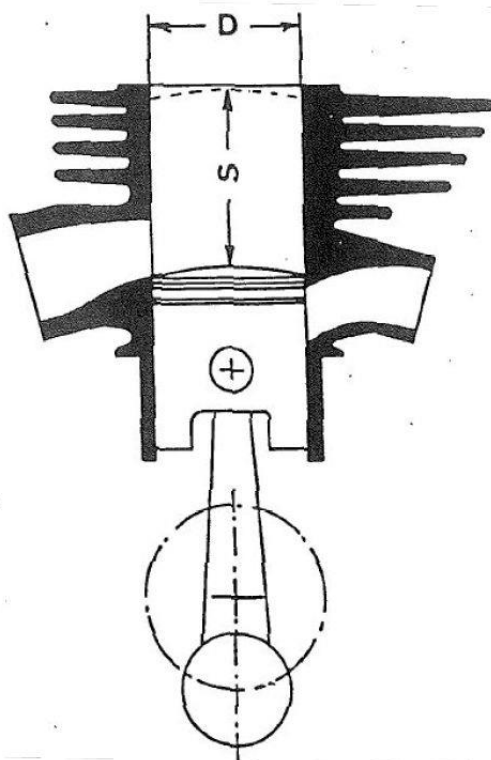
Opstår det tvivl om en maskines rette cylindervolumen, tilbageholdes cyklen, og dommeren kontaktes. Lad herefter dommeren beslutte det videre forløb i sagen.

En protest kan være årsag til ovenstående, men det kan også på forhånd være vedtaget, at der efter stævnet skal foretages kontrol af f.eks. cylindervolumen eller besigtigelse af motorens indvendige dele på de bedst placerede køreres maskiner.

I sådanne tilfælde er det Chefen for Teknisk Kontrol, der står for det praktiske.

Adskillelse af motorer bør finde sted inden døre og må kun over væres af de personer, som direkte er impliceret. Dommeren bestemmer, hvem der må være til stede. Det tilrådes, at man ikke adskiller en varm motor, og at alt skruearbejde udføres af den pågældende kører, eller dennes mekaniker.

## Opmåling af en motors cylindervolumen



D = Cylinderdiameter i cm  
(Boringen)  
R = Halve cylinderdiameter  
(Radius)  
S = Slaglængden – den længde  
stemplet vandrer fra nederste til  
øverste dødpunkt  
N = Cylinderantal

Med en motors cylindervolumen  
forståes det rumfang angivet i  
cm<sup>3</sup> stemplet (stemplerne)  
fortrænger fra nederste til øverste  
dødpunkt.

Opmålingen foretages med en  
skydelære eller mikrometer.

Formel 1: 
$$\frac{D^2 * 3,1416 * S * N}{4}$$

Formel 2: 
$$R * R * 3,1416 * S * N$$

Formel 3: 
$$N * 3,1416 * \frac{D^2}{4} * S$$

Eksempel:  $D = 54,4 \text{ mm} = 5,44 \text{ cm}$ ,  $R = 27,2 \text{ mm} = 2,72 \text{ cm}$   $S = 52,0 \text{ mm} = 5,20 \text{ cm}$

$N = 1$

Cylindervolumen =  $1 * 3,1416 * \frac{5,44^2}{4} * 5,20 = 120,86 \text{ cm}^3$



## § 3.1 Chef for teknisk kontrol (Parkferme)

### § 3.1 Stk. 1 Parkferme skal være bemanded under hele stævnet.

Dommer, løbsleder og chef for teknisk kontrol skal aftale ved evt. omstart, om hvorledes dette skal foregå. Skal der trækkes nye klemmer? Eller hvordan er indkørsel til start? Parkferme lukkes 10 min efter start af foregående heat.

### § 3.1 Stk. 2 Chef for teknisk kontrol skal sørge for

At det kun er den pågældende klasse, som skal til start, der befinder sig i parkferme. Dette gøres med komplet deltagerliste, alle andre bortvises. Når den foregående klasse kører, skal næste klasse trække ind i parkferme efter at starten er godkendt, hvor der skal trækkes en klemme for indkørsel til start. Eller efter placering til 2. heat.

### § 3.1 Stk. 3 Chef for teknisk kontrol skal holde ro og orden i parkferme.

- samt påse, at alle købere er korrekt placeret her i forhold til nummeret på klemmen. Eller startrækkefølgen efter første heat.

### § 3.1 Stk. 4 Chef for teknisk kontrol skal kontrollere

- at alle maskiners transponder virker/ er testet
- alle maskiners nummerplader er rengjorte,
- at baggrundsfarve er i orden
- at numrene er let læselige, intakte og sidder fast (husk alle tre nummerplader skal være forsynet med nummer.)
- Er dette ikke tilfældet skal vedkommende køber afvises.

En køber kan bede om 2 min. reglen ved indkørsel til at bringe forholderne i orden. OBS! Der kan kun gives 2 min. 1 gang ved hver indkørsel.

Dette gælder også for andet heat, alt skal kontrolleres igen. Det er en meget vigtig opgave chefen for teknisk kontrol har her, - evt. fejl i parkferme kan have afgørende betydning for resten af stævnet. Aftal evt. med køberne at hvis deres maskine ikke kan starte i parkferme rækkes armen op, der ved får de 2 min. Sådan at parkfermechefen ikke lukker køber ind, er en køber lukke ind til start, kan der ikke bruges 2 min. reglen.

### § 3.1 Stk. 5 Chef for teknisk kontrol får klarsignal fra starteren

Køberne kører herefter til start i nr. rækkefølge. (klemmer)  
Chef for teknisk kontrol skal inden udkørsel til start have kontrolleret, numre på maskinen, maskinens tilstand, købernes udstyr- hjelm - briller - handsker, - trøjer (lange ærmer) knæbeskytter, crosspanser/brynje, nyrebælte- støvler osv. (husk ingen løsthængende beklædningsgenstande som f.eks. tørklæde).

**Det er parkfermes pligt, at sikre sig at købernes udstyr og påklædning er i orden.**

Naturligvis kan det være vanskeligt at udsætte en start på grund af en enkelt købers efterladerhed. Han kan bede om 2 min. hvis den ikke har været brugt i forvejen. Hvis det ikke kommer i orden inden for 2 min. skal han udelukkes fra at køre til start, så har han nok lært det til andet heat.

### § 3.1 Stk. 6 Chef for teknisk kontrol - checkliste

- Komplet deltagerliste.
- Klemmer samt pose til at trække dem i.
- Reserveklemmer, som evt. kan bruges ved omstart.
- Grønt flag.
- Papir og kuglepen til notater.
- Transpondertester.
- 10 minutters ur.

## § 4 STØJKONTROL

### § 4 Stk. 1 Indledning

Spørgsmålet om støjdemping og støjkontrol er blevet særdeles vigtigt og centralt for motorsporten i de senere år.

De tider er forbi, hvor cyklerne kørte rundt på vore baner med fri udblæsning, og hvor ingen bekymrede sig om en decibel mere eller mindre. Nu har vi fået en håndfast miljølovgivning, som motorcykelsporten helt klart må indrette sine aktiviteter efter, hvis den vil overleve på dansk grund.

Det er derfor vigtigt, at de gældende DMCU-regler for støjdemping og kontrollen hermed nøje overholdes, og det er vigtigt, at alle ledere og officials er helt ajour med bestemmelserne. Selve støjmålingen udføres efter en af de nedenfor nævnte metoder, den aktuelle metode vælges af DMCU's støjvalg, det tilstræbes at bruge samme metode som FIM.

#### **Støjmåling af motorcykler**

Enhver motorcykel, der anvendes til løb eller træning under DMCU, skal jævnligt støjmåles for sikre, at den overholder kravene vedrørende støjdemping.

#### **Banernes egenkontrol:**

I overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning om Støj fra motorsportsbaner pålægges det de banedrivende klubber at føre egenkontrol med den udsendte støj fra de ved træning på banen benyttede motorcykler, for at sikre, at de efter banernes miljøgodkendelser anførte vilkår overholdes.

Det påhviler klubberne at kunne dokumentere over for respektive tilsynsmyndighed, at egenkontrollen gennemføres med den hyppighed og den rapporteringsform, der er aftalt.

Gennemføres egenkontrollen ikke, kan tilsynsmyndigheden give påbud, og eventuelt indskrænke den tilladte træningstid.

### § 4 Stk. 2 Reglementets krav

Motorcyklen skal være effektivt støjdempet. Lyddæmperen skal være let adskillig, så renovering af dæmpermaterialet kan foretages uden besvær. Sammensvejsede dæmpere er ikke tilladt.

### § 4 Stk. 3 Målingen

#### Standplads måling 0,5 m metode.

Måleapparatets mikrofon placeres i en afstand af 0,5 m fra munden af motorcyklens udstødningsrør i en vinkel på 45 grader i forhold til udstødningsrørets centerlinie og i samme højde som udstødningsåbningen, dog mindst 0,2 m over jordoverfladen. Målingen sker med stillestående køretøj og med motoren i frigear ved et omdrejningstal, der beregnes separat for den enkelte motorcykel ud fra en normgivende stempelhastighed på 13 m/sek. for maskiner med 2-taktsmotorer og 11 m/sek. for maskiner med 4-taktsmotorer. En tabel over disse omdrejningstal kan rekvireres fra DMCU's støjudvalg.

Arrangøren af stævner er berettigede til i hvert enkelt tilfælde at kræve lokale, skærpede lyd-dæmpingsbestemmelser opfyldt.

#### Standplads måling 2,0 m metode.

Test sted: (Se tegning/foto af 2.0 m. metoden)

Målingen er foretaget på en angivet vinkel bag ved motorcyklen på den side, lyddæmperen er placeret. I tilfælde af, at motorcykler er udstyret med 2 lyddæmpere, måles fra den side, hvor luftindtaget er placeret.

I tilfælde af fuld symmetri, kan der måles på begge sider af motorcyklen.

Overfladen bør bestå af tørt grus. (det er at foretrække at overfladen består af tørt grus).

Distancen fra motorcyklen til en lydreflekterende bygning, eller anden lydreflekterende foranstaltning, skal være mindst 5 meter.

Motorcyklen skal holdes i lodret position.

Køreren/operatøren skal være placeret på den modsatte side af motorcyklen, hvor måleapparatet er placeret.

### § 4 Stk. 4 Lyddæmperkonstruktion

Alle motorcykler skal være forsynet med en let adskillig dæmper af sådanne dimensioner og udseende, at reglementets øvrige krav til udstødningsystemets form og montering er opfyldt. Såvel tykkelse som længde af dæmpermaterialet har indvirkning på dæmpeeffekten. D.v.s., at jo større afstand der er fra inderrøret til yderrøret, og jo længere det perforerede inderrør er, desto mere dæmpes støjen.

Reglementet stiller ingen specifikke krav til disse dimensioner, blot støjgrænsen er overholdt.

Det er vigtigt, at lyddæmperen adskilles hyppigt for udskiftning af dæmpermaterialet og rensning af hullerne i inderrøret. Sørg for, at dæmpermaterialet ikke stoppes for hårdt, idet dette har en negativ virkning.

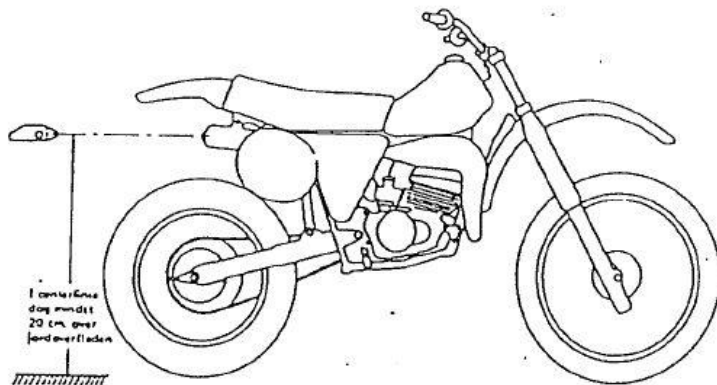
Det er en god regel at stille til hvert løb med en renoveret lyddæmper.

Som nævnt i reglementet må dæmpere, der er sammensvejset og derfor ikke kan adskilles for renovering, ikke godkendes.

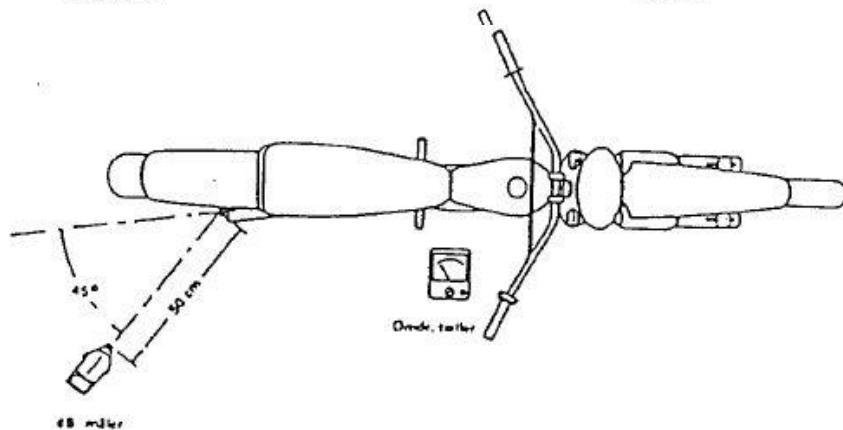
#### § 4 Stk. 5 Støjmålingens gennemførelse

For at undgå fejlmålinger, bør der under målingen være et frit område på mindst 3 meter til alle sider (5 m ved 2m måling).

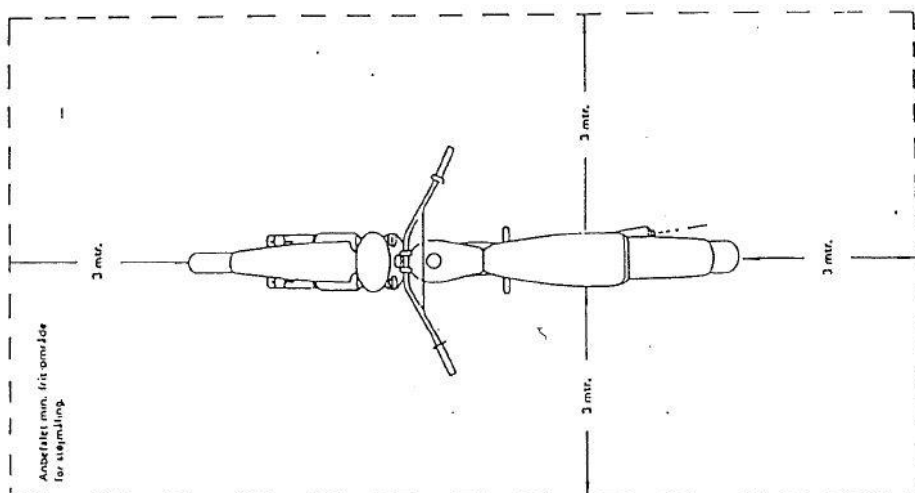
#### 0,5 m metode:



dB måler vandret i  
højde med  
udstødning, dog  
mindst 20 cm over  
jordoverfladen.



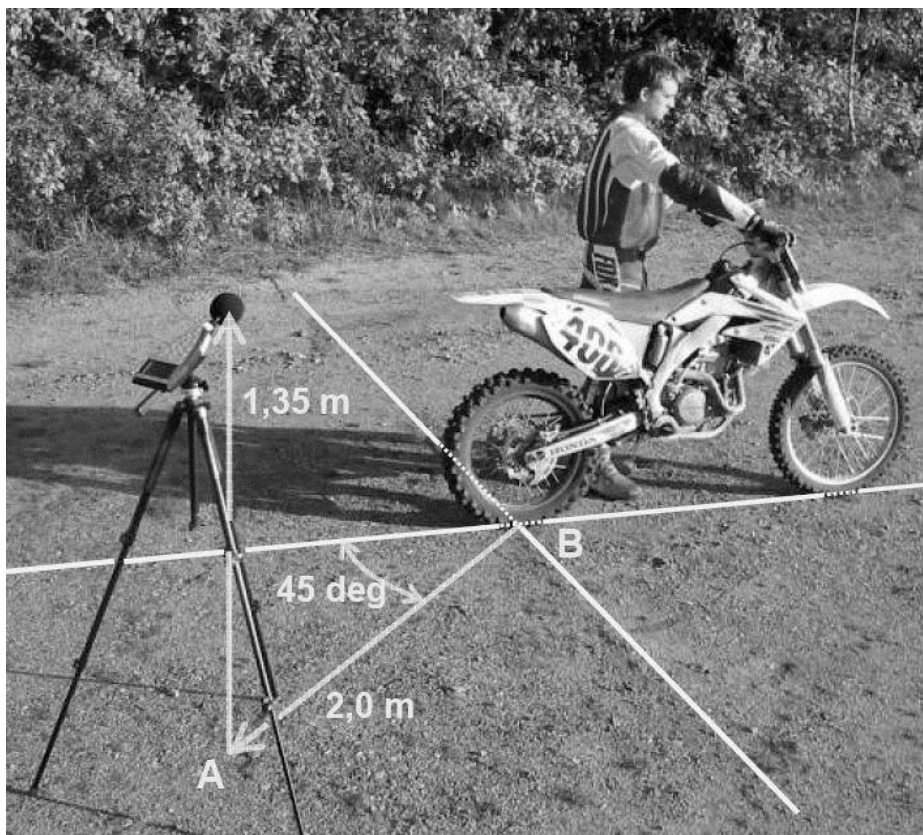
dB måler i 50 cm  
afstand fra  
udstødning og i en  
vinkel på 45 grader



Min. 3 meter (5 m)  
frit område omkring  
maskinen.

## 2,0 m metode:

### Geometri



Mikrofonen er placeret 1,35 meter over jorden lodret over punkt A. Punkt A er beliggende 2 meter vandret fra punkt B, hvor baghjulet rører jordoverfladen. Linien fra punkt A til punkt B skal være i en vinkel på 45 grader langs akse af motorcyklen.

I den vandrette flade skal mikrofonen være rettet mod punkt B, hvor baghjulet rører jordoverfladen. I det lodrette niveau skal mikrofonen indstilles lodret til + 45 grader.

#### **Kørende motor.**

Motoren og udstødningssystemet skal varmes op, før kontrollen. \*)

Kortlægning af motoren skal være den samme som under løbet. \*)

Motorcyklen / motor skal køre/stå i neutralt gear.

Under støjmåling bringes motoren op på fuld hastighed (max RPM) ved en pludselig op gassen på gashåndtaget, for derefter at vende tilbage til inaktiv form ved at slippe gashåndtaget helt. \*)

Der gives fuld gas så hurtigt som muligt (momentant) indtil motoren når begrænser (ved 2takt max rpm.) og derefter slippes gassen hurtigt for at undgå mulige "backfires"/knald. Hvis motoren har tendens til at drukne gasses langsomt op i starten og derefter hurtigt til fuld rpm. Hvis motor "knalder" gentages målingen.

Motorcykler med slyngkobling skal have baghjulet løftet fra jorden.

### **Måleudstyr og måleparametre**

Måleapparatet skal være af type 1 eller type 2.

Forberedelse af måleinstrument:

Instrument bør være kalibreret (evt. testet op mod DMCU ref. Instrument)

- Montering af "vindhætte"
- Instrument i "A" vægtning
- FAST indstilling
- Måleområde HI 80 ~130 dB
- Funktion MIN-MAX stilles på MAX

Parameteren målt er det maksimale, A-vægtede lydtrykniveau med tidskonstant FAST, LpAmax, FAST. Måleapparatet skal være indstillet til "max-hold".

En tabel med de aktuelle dB grænser kan rekvireres fra DMCU's støj udvalg.

Ved kontrolmåling efter et heat tillægges der 1dBA. Hvis en motorcykel ikke overholder grænseværdien ved første måling, kan køreren, efter at have udbedret lyddæmperen, få motorcyklen kontrolleret igen, men der tillades ikke kørsel før den overholder grænseværdierne.

Støjgrænser iht. DMCU reglement.

### **§ 4 Stk. 6 Stævneledelsens og dommerens pligter**

Stævneledelsens og dommerens pligter i denne forbindelse er i alle tilfælde, nemlig så vidt muligt at sikre at ingen køretøjer, hvis støjafgivelse overskrider grænsen, benyttes på banen. Er der foretaget systematiske støjmålinger i en eller flere klasser, skal chefen for den tekniske kontrol beordre de kørere, hvis køretøjer ikke opfylder kravene tilbage for at forbedre dæmpningen, hvorefter fornyet måling kan foretages - forhåbentlig med bedre resultat. Ingen køretøjer, der overskrider støjgrænsen, må tillades benyttet, før de fornødne ændringer er foretaget.

Maskiner der støjer for meget kan nemt findes ved simpel lytning til disse.

Fast står det, at det er stævneledelsens og dommerens ret og pligt at standse sådanne kørere, inden de bevæger sig ud på banen.

På samme måde er det stævneledelsens og/eller dommerens pligt at sørge for, at køretøjer der under et heat har mistet lyddæmperen eller på anden måde er bragt i en stand, så støjen ligger væsentligt over det tilladte, øjeblikkeligt bliver taget ud af heatet, med sort flag.

Selv om det kan virke hårdt mod den enkelte kører, bør der ikke være nogen vaklen i geledderne. Det er de få meget støjende køretøjer, der høres tydeligt på større afstand, og derfor giver anledning til naboklager m.v.

Derfor skal de hindres adgang til banen, alternativt tages ud af løbet.

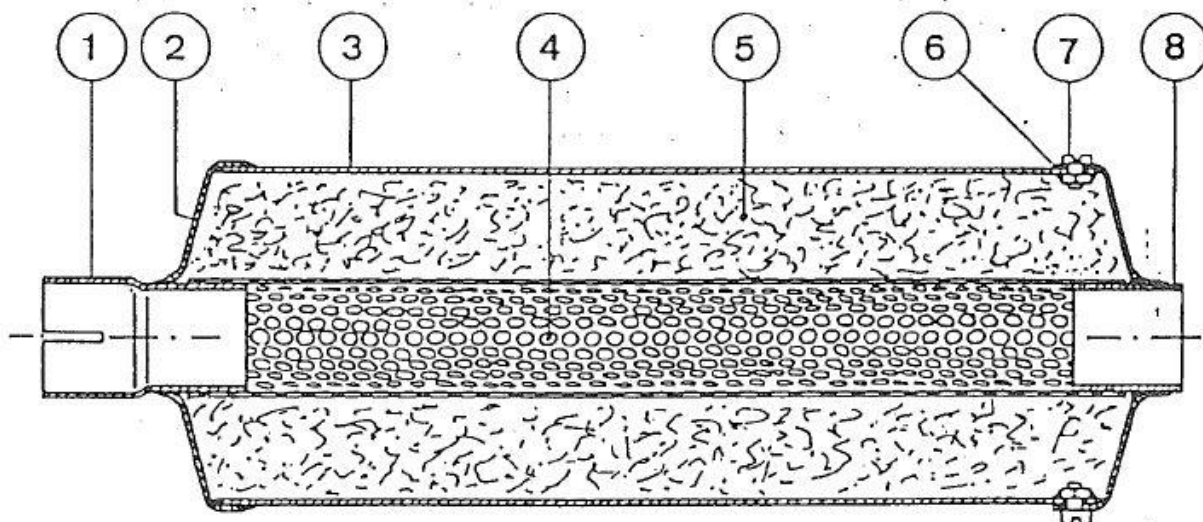
### **§ 4 Stk. 7 Adskillig lyddæmper for totakts motorer**

Tegningen viser en typisk lyddæmper anvendt på totakts motorer og som har en god lyddæmpende effekt uden at forårsage tab af motorydelse. Såvel tykkelse, som længde af dæmpermaterialet har indvirkning på dæmpeeffekten. D.v.s., at jo større afstand der er fra inderrøret til overrøret og jo længere der perforerede inderrør er desto mere dæmpes den afgivne støj.

DMCUs' reglement stiller ingen krav til disse mål blot støjgrænsen ikke overskrides.

Det er vigtigt, at lyddæmperen adskilles jævnlige for udskiftning af dæmpermateriale og rensning af hullerne i inderrøret. Bemærk, at dæmpermaterialet ikke stoppes for hårdt, idet dette har en ugunstig virkning. En god regel er, at stille til hvert løb med renoveret lyddæmper.

## Tegning af lydæmper.



1. Tilslutningsmuffe.
2. Forreste endebund - Sammensvejs med tilslutningsmuffen.
3. OVERRØR - sammensvejs med forreste endebund.
4. Inderrør perforeret. Jo større luftprocent des bedre støjdemping. Plade eller rør med under 40% luft bør ikke anvendes.  
Lyddæmperen skal være i en sådan konstruktion, at rensning af hullerne er muligt.  
D.v.s., at inderrøret skal kunne tages ud af overrøret (som tegning) eller at overrøret kan demonteres.  
Aflejret sod i hullerne forringer støjdempingen væsentligt.
5. Dæmpemateriale - glasuld eller lignende varmebestandig dæmpningsmateriale.
6. Bagerste endebund.
7. Skruer for fastgørelse af bagerste endebund til overrøret.
8. Afgangs rør - sammensvejs med bagerste endebund.

## § 5 Starter

**§ 5 Stk. 1** Starteren er ved sin udnævnelse gjort ansvarlig for selve startproceduren. Det vil sige at han i god tid før stævnet skal sørge for en eller to hjælpere samt at drage omsorg for startmekanismen er intakt og funktionsdygtig.

**§ 5 Stk. 2** På stævnedagen skal starteren i samråd med tidtagerchef, dommer, løbsleder og chef for teknisk kontrol drøfte de sidste vigtige detaljer vedrørende startproceduren.

F.eks. hvilken måde der gives klarsignal fra tidtagerne og flagfolkchef, heatrækkefølge, køretider, forhold ved evt. omstart, i hvilken orden skal deltagerne sluses ind til starten, hvor vil dommeren placere sig ved starterne osv. Det er de små uafklarede detaljer, som mange gange kan ødelægge et ellers godt stævne.

- § 5 Stk. 3** Inden kørerne gives adgang til startfeltet skal starteren sikre sig om, at dette er i passende god stand. Eksempelvis skal hjulspor og andre større ujævnheder, der kan genere starten, så vidt muligt jævnes ud.
- Han skal endvidere sikre sig, at startanordningen fungerer, dvs. at startsnor eller startbom er på plads, og klar til udløsning.
- § 5 Stk. 4** Starteren skal sikre sig, at det er den rigtige klasse og det rigtige antal kørere der startes, og at alle kørere anvender briller ved start.
- § 5 Stk. 5** Der må ikke være andre personer på starten end starteren og hans hjælpere. Forældre og mekanikere må ikke stå på starten og holde en plads til deres kører. Hvis det var lovligt kunne vi godt afskaffe trækningen af klemmer. Hvis pårørende ikke flytter sig skal dommeren udlukke køreren af det pågældende heat.
- § 5 Stk. 6** Ved gummisnorstart er det starterens kunst at finde det passende tidspunkt for udløsning af startanordningen. Selvfølgelig skal alle kørere have haft mulighed for at indtage deres startpositioner, men starten må på den anden side ikke trække længere ud end højst nødvendig, idet der meget hurtigt opstår uro på startlinien. Der er også her tale om en balanceakt, som i høj grad er en øvelsessag.
- § 5 Stk. 7 Starterens checkliste**
- Komplet deltagerliste.
  - Grønt flag.
  - 15./ 5 sek. skilt.
  - Kost og skovl.
  - Værktøj til rep. af starten.
  - Papir og kuglepen til notater.

## **§ 6 Tidtagerchef og tællerchef**

- § 6 Stk. 1** Tidtagerchefen har en af de allervigtigste og vanskeligste funktioner ved et stævne. **Vigtigt**, fordi hele resultatberegningen er grundlaget i en hvilken som helst konkurrence. Det er på resultatlisten den enkelte deltager kan "måle" sin kunnen. **Vanskelig**, fordi du kun får en chance, forstået på den måde at et heat ikke kan køres om, hvis der først er gået kludder i resultatberegningen.
- Der stilles således store krav til tidtagerchefen og tællerchefen og deres team. Kravene vedrørende resultatberegningens involverede personer er ikke mindre, hvorfor disse må vælges med omtanke. Det hjælper ikke at klubben umiddelbart før stævnets begyndelse hidkalder den første, den bedste til at udføre dette stykke arbejde.
- Disse personer skal være udvalgte længe før stævnet, således at de nøje er instrueret om netop deres job og efter hvilke regler det aktuelle stævne afvikles efter.
- § 6 Stk. 2** Tidtagerchefen og tællerchefen skal nøje sætte sig ind i det aktuelle stævnes tillægsregler, så der på intet tidspunkt, under stævnet, hersker tvivl om særlige forhold vedr. tidtagningsproceduren samt beregningen.
- Specielt skal her nævnes nogle af de vigtigste:



- Overværer instruktionen (idet det er her informationer om ændringer i programmet bekendtgøres)
- Hvor mange deltagere er der i de enkelte klasser?
- Hvilke klasser køres der i?
- Hvor mange heat i hver klasse?
- Hvor lang er løbsdistancen (tid eller antal omgange)
- Hvorledes er pointsystemet?
- Hvorledes afgøres evt. pointlighed?
- Hvor lang er tidsfristen for "effernølere"?
- Protesttiden i forhold til resultatopslag?
- Hvor opslås resultatlister?
- Er målstedet overskueligt for omgangstællerne?
- Endvidere skal tidtagerchefen og tællerchefen sørge for at alt nødvendigt materiale er tilstede, såsom:
  - Skur, hus eller lukket køretøj til omgangstællerne.
  - Omgangslister.
  - Resultatlister.
  - Skrivegrej (blyanter/kuglepenne/PC-udstyr osv.)
  - Loopen i banen er den funktions dygtig.
  - Transponder anlæg med computer / dekoder osv.
  - Skriveunderlag.
  - Målflag og sidste omgangsflag.
  - Stopure (min. 2 stk.)
  - Klarflag (grønt flag, bruges til starterne)
  - Evt. kopimaskine for mangfoldiggørelse af resultatlister.

**§ 6 Stk. 3** Tidtagerchefen skal nøje instruere sine hjælpere om deres opgaver. Tidtagerchefen bør ikke påtage sig selv manuelt arbejde, men kun have den ledende funktion og være klar med rådgivning hvor der i hans team måtte opstå behov herfor. Det er af største vigtighed at der er truffet aftale med starteren om dennes kommunikation med tidtagerne, således at et heat ikke startes før der er givet klarsignal med det grønne flag.

**§ 6 Stk. 4 Tidtagerchefens team består af:**

- En måldommer hvis der ikke bruges transponder anlæg. Måldommer hører direkte med i tidtagerens stab. Hans kvalifikationer bør ligge i at han har evner til at kunne følge førergruppen det vil sige de tre-fire første deltagere, omgang for omgang. For at dette kan udføres på sikker vis, må han føre sin egen "mini-omgangsliste" hvor altså blot de nævnte 3-4 første er ført. Opgaven lettes betydelig hvis han kender en stor del af deltagerne. Måldommeren skal derudover give tegn til omgangstællerne når heatets førende rytter kommer, om at ny omgang påbegyndes. Det er ligeledes måldommerens opgave at holde styr på hvornår heatet er slut, det være sig enten ved en fastlagt køretid eller et bestemt antal omgange. Stopurene sættes almindeligvis også i gang af måldommeren. Signalgivningen ved heatafslutningen påhviler ligeledes måldommeren, ligesom han afgør rækkefølgen af to eller flere ryttere der passerer mål næsten samtidig. Kun når der ikke bruges transponder. Måldommeren skal hele tiden have kontakt med personen der har stopuret, da det er uret der bestemmer hvornår udflagningen skal foregå.

#### § 6 Stk. 5 **Tællerchefens team består af:**

2 omgangstællere + 1 beregner til **lille bane**

1 omgangstæller manuelt + 1 til transponder systemet på **stor bane**

Elektronisk tællerteam med chef og assistenter. Husk at have alt udstyr klar i form af PC med UPS, printer osv. Og få testet systemet i god tid inden løbsdagen.

1 stik-i-rend dreng til at bringe resultater.

Hvilke egenskaber skal tællerchefen søge hos sine hjælpere. Ja disse er forskellige, idet arbejdsopgaven kan opdeles i to, nemlig: Omgangstælling og resultatberegning samt person til transponder systemet.

**Omgangstæller:** Udfyldelse, se bilag "Omgangsliste".

**Resultatberegner:** Udfyldelse, se bilag "Resultatliste".

Resultatberegnerne skal kende udregningsmetoden til punkt og prikke.

Det vil være en god ide at vælge disse personer blandt nogen som til daglig arbejder med tal. Det er ikke få tal der skal bearbejdes her. Hvis vi f.eks. har et stævne med 100 deltagere, som skal køre to heat á 8 omgange hver og der er tre omgangstællerhold. Det bliver  $100 \times 2 \times 8$  altså 1600 tal, det er dog en del.

Bruges der transponder system, vil alle resultater komme automatisk ud på alle lister med løbsresultat.

#### § 6 Stk. 6 **Oplæring af omgangstællere og resultatberegner**

Enhver arrangør af stævner må hele tiden sørge for at nye oplæres, så man ikke pludselig står uden hjælpere med tilstrækkelig erfaring.

Den eneste mulighed for denne oplæring er at prøve under virkelige forhold. Det vil da være en god ide at indsætte de "nye" som tredje eller fjerde omgangstællerhold eller ved f.eks. klubmesterskab.

#### § 6 Stk. 7 **Proceduren for omgangstælling**

- er meget enkel og kan beskrives ved at hver deltageres nr. noteres ned hver gang denne passerer målstregen.

Rækkefølgen deltagerne bliver ført ind på omgangslistes er principielt ligegyldigt. Først på sidste omgang når deltagerne kører over målstregen har den rette rækkefølge betydning. For at lette sammentælling af hver deltagers antal kørte omgange, føres deltagernes numre dog ind på omgangslistes i kolonner omgang for omgang.

Når heatet er slut, tælles sammen hvor mange omgange den enkelte deltager har gennemkørt. Den første deltager som står anført på slutomgangen har naturligvis vundet og gennemført med maksimal antal omgange. Nr. to på listen kan være på omgangshøjde og vil da være nr. 2 i placering, men er han ikke på omgangshøjde dvs. være en eller flere omgange bagud er dette udtryk for at have en ringere placering.

### § 6 Stk. 8 Samlet resultat af konkurrencen

Såfremt konkurrencen består af flere heats, føres de enkelte løbsresultater over på den egentlige resultatliste.

Hvis konkurrencen består af 2 heats, tallene i kolonnerne "1. heat og 2. heat" føres over fra de respektive omgangslister.

Kørere der slet ikke er startet i et heat, betragtes som udgået af heatet og noteres som udgået..

Pointene fra 1. og 2. heat lægges sammen og indføres i kolonnen "i alt" og endelig placering udregnes. Ved pointlighed er det sidste heat's placering der er afgørende.

### § 6 Stk. 9 Løbsafslutning

For at have gennemført et heat kræves følgende:

1. Køreren skal passere mållinjen inde tidsfristens udløb.
2. Køreren have gennemført mindst 2/3 af det antal omgange den vindende kører har kørt. I sammenlagte klasser gælder reglen pr. klasse.
3. Krav om 2/3 gennemførte omgange gælder kun på stor bane.

Eks.: - har en kører vundet et heat med **14** omgange, og en kører har kun gennemført med **6** omgange, beregnes placering på følgende måde:

$2/3 \times 14 = 9,33$  omgang. Der rundes op til nærmeste hele tal. Dvs. at denne kører skulle have haft mindst 10 omgange, samt passeret mållinjen for at kunne opnå placering.

Ovenstående er en vigtig detalje i resultatberegningen og bør kendes af alle der beregner.

### § 6 Stk. 10 Passage af mållinjen.

Mållinjen regnes passeret, når motorcyklens forreste punkt har passeret linjen.

### § 6 Stk. 11 Pointsystem

Placering	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Point:	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11

Placering	11	12	13	14	15	17	17	18	19	20
Point:	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

## **§ 7 BANEN**

### **§ 7 Stk. 1 Banen**

Den ideelle motocross bane finder vi, hvor så mange af de for sportsgrenen ønskede momenter forekommer samtidig.

Det vil sige, at selve banens beskaffenhed og forløb er vidt varieret med forskelligt bundlag, store og små sving, bakker og dale osv.

Alt dette finder vi nok næppe på et sted, men der kan gøres meget for at udnytte et givet terræn på den bedste måde.

Vi kan desværre ikke vælge og vrage efter for godt befindende i det danske landskab og må tage til takke med, hvad der byder sig. Men vi er nok lidt heldige, idet de områder, vi ønsker, netop, er kuperede og derfor uanvendelige til andre formål. De mest anvendte områder er vel nok nedlagte grusgrave, som netop opfylder mange af vore ønsker til en god motocross bane.

Før vi går på jagt efter egnet terræn er der imidlertid tid nogle spørgsmål, som skal være afklarede.

Der tænkes her på forhold som: Er det en publikums- eller træningsbane, vi søger? Hvordan er den økonomiske baggrund? Skal vi købe, leje eller låne? Skal der afholdes store eller små stævner? Eller er det blot en bane for almindelig træning?

### **§ 7 Stk. 2 Publikumsbanen**

Det skal slås fast med det samme, at det at anlægge en publikumsbane er en overordentlig vanskelig opgave, som kræver vilje, tålmodighed og ikke mindst en masse penge.

Dette er naturligvis ikke sagt for at afholde nogen fra at gå i gang med opgaven, men blot for at gøre opmærksom herpå.

Det anbefales at kontakte en eller flere klubber, som allerede har etableret en publikumsbane og der igennem drage nytte af deres indhøstede erfaringer.

Et godt råd kan dog gives her, nemlig det, at der ikke tales og skrives offentligt om et på tænkt motorsports anlæg, før alle officielle tilladelser foreligger. Vi må nemlig erkende, at vi har mange modstandere af vor sport, som øjeblikkelig, når det kommer dem for øre, vil reagere med protestskrivelser af enhver art og derved søge at forhindre realiseringen af det påtænkte projekt.

Selve banelegemet er ikke væsentlig anderledes end for en træningsbane, og der henvises i det væsentlige til afsnittet herom, men det er her vigtigt, at banen er overskuelig for publikum. Hermed forstås, at der er en vis plan over baneforløbet, således at kørerne af publikum kan følges på en naturlig måde, og at de strækninger som ikke er synlige for publikum, gøres kortest mulige. Nu er der nok nogen, som vil sige: "ja, men i det store udland ser man ikke ret meget af banen fra et og samme sted." Nej, det gør man almindeligvis heller ikke, men her har man ofte mulighed for at gå rundt om banen og derved få set det hele, som man vil.

Denne mulighed har vi selvfølgelig også, men sagen er blot den, at de danske krav om afspærring mod publikum er langt skrappe end i udlandet.

At opsætte og bekoste et sikkerhedshegn hele banen rundt, som krævet ifølge Trafikministeriets Bekendtgørelse om afholdelse af motorløb uden for vej, nævnte bestemmelser om myndighedsgodkendelse af bane- og sikkerhedsbestemmelser skal opfyldes for alle baner, der benyttes til løb.

Hvor der er betalende publikum, kræver loven ligeledes toiletforhold af en ikke ringe beskaffenhed. Ikke alle myndigheder ser lige strengt på kvaliteten af disse, så vi skal her undlade at komme nærmere ind på emnet.

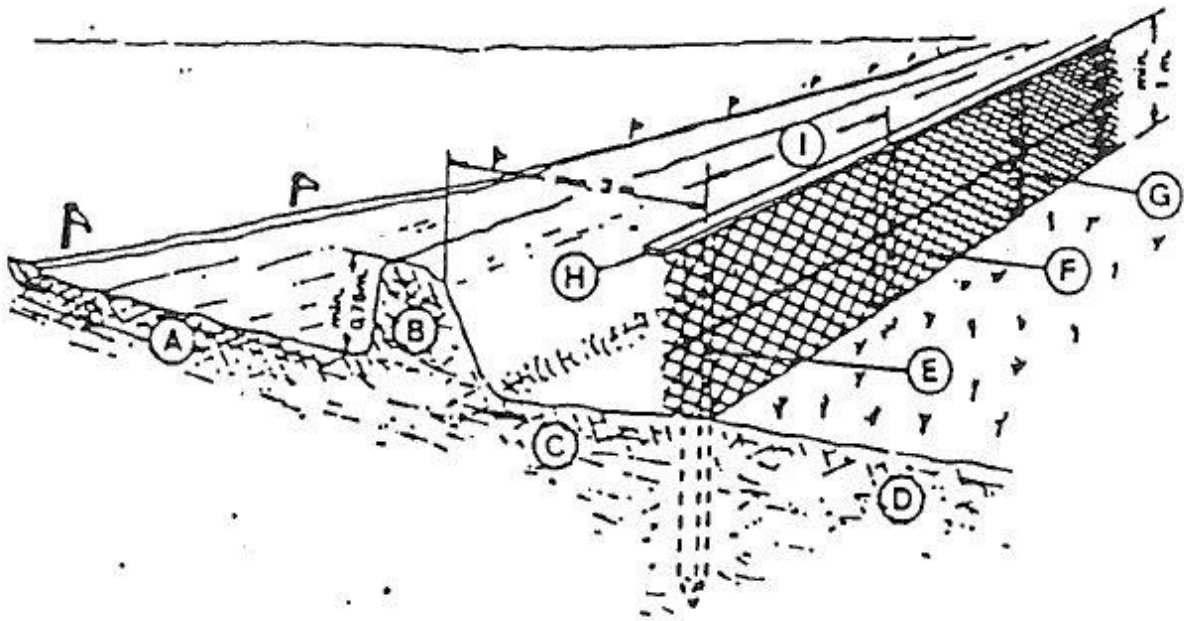
Endvidere kræves der fra offentlige myndigheder, at der føres effektiv kontrol med antal tilskuere, idet der skal betales moms til Staten.

Nær ved banen skal der være rigelig parkeringsplads, og det anbefales at få en aftale i stand med en nabolodsejer om en "nødparkeringsplads".

For lidt parkeringsplads giver arrangøren helt uoverskuelige problemer, som skal løses her og nu. Begynder publikum først at parkere på forbudte arealer, er skaden sket, og vore modstander har her fået et godt kort på hånden i deres kamp om nedlæggelsen af banen.

Det er arrangørens pligt at sørge for at publikum virkelig opholder sig på tilskuerarealerne og ikke løber alle andre steder.

### Eksempel på afspærring mod publikum på en motocross bane



- A. Banelegeme
- B. Jordvold - materialet til denne bør tages fra arealet mellem tilskuerhegn og jord vold
- C. Sikkerhedszone
- D. Tilskuerplads
- E. Hegnspæle - hvis træ anvendes, er min. diam. 12,5 x 6 cm og da skal den lange side vende vinkelret på hegnet. Anvendes andre materialer skal disse blot være af en tilsvarende styrke.
- F. Hegn - alm. hegnstråd eller trælægter, af en sådan beskaffenhed, at tilskuerne ikke er i stand til at forcere dette. - Evt. støttråd –  
Glat håndliste over pælerækker (ikke et krav, men ønskelig).  
Afstand mellem hegnspæle – ingen krav til denne er angivet. Afstanden bestemmes efter hegnets og/eller håndlistens beskaffenhed, idet dette skal kunne modstå den belastning, publikum udøver.

### § 7 Stk. 3 Træningsbane

Ved løb på træningsbaner må der ikke opkræves publikumsentre.  
Derimod er det tilladt f.eks. at sælge programmer for et mindre beløb.

En træningsbane, d.v.s en bane uden adgang for betalende publikum, er væsentlig lettere at anlægge end en publikumsbane, selv om der også her skal foreligge de nødvendige tilladelser.

Vi forudsætter, at diverse tilladelser er givet, og at klubben er i besiddelse af et areal, som skal benyttes til anlæggelse af en motocross bane.

Det er her klogt at nedsætte et baneudvalg bestående af personer med praktisk kendskab til baneudformning, f.eks. tidligere eller nuværende motocross køreere.

Mener klubben ikke at være i besiddelse af nødvendig "ekspertise", er det klogt at rette henvendelse til en anden banedrevet klub eller til DMCU.

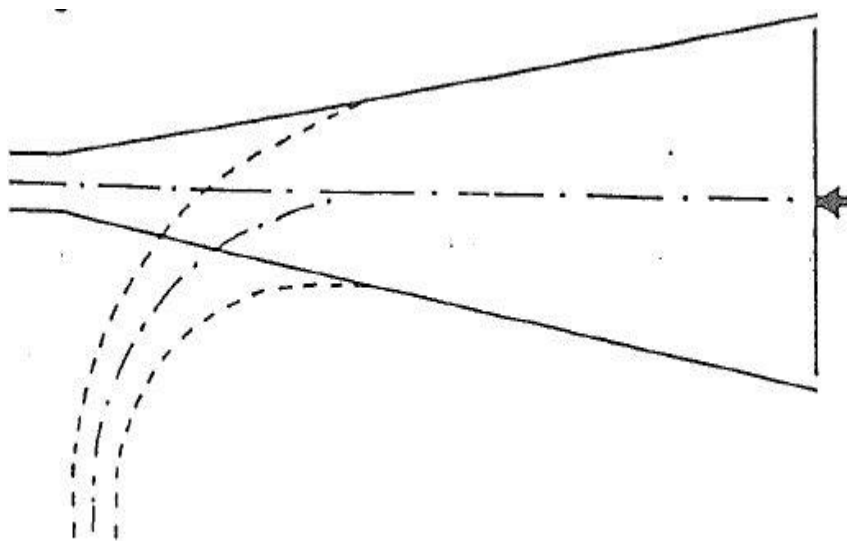
Det første, der skal tages hensyn til ved anlæggelsen, er tilkørselsforholdene og placering af ryttergården. Når dette prioriteres først, skyldes det den rent sikkerhedsmæssige side, idet selve banen ikke må krydse tilkørselsvejen.

Ryttergårdens areal bør stå i forhold til størrelsen af de stævner, som påtænkes afholdt. Gennemsnitlig beslaglægger hver kører ca. 10 m<sup>2</sup>, hvortil skal lægges plads for køretøjer til hjælpere, officials, samaritter osv. Et ikke lille areal må altså regnes til dette formål.

Når dette er i orden, er turen kommet til placering af startstrækningen, som om muligt bør ligge nær ryttergården. Derved spares pladsen til tilkørselsstrækningen mellem start og ryttergård.

Bredden af startfeltet bestemmer, hvor mange ryttere der må starte på en linie, idet reglementet siger 0,90 meter pr. startende.

Der kan på baner med utilstrækkelig startfeltbredde gives tilladelse til start på to linier. Hvor mange der må starte på anden linie, bestemmes individuelt ved det årlige banesyn, foretaget af DMCU.



Startfeltets indsnævningsgrad - d.v.s. den grad hvormed bredden på startfeltet mindskes, fra startlinien og ud til den normale banebredde. Denne indsnævring bør ikke være større end 3:1, hvilket vil sige, at for hver 3 m. ud i kørselsretningen indsnævre bredden med 1 m. f.eks. hvis en startlinie er 32 m. bred, skal bredden 30 m. ude være min. 22 m. målt i centerlinien. Strækningen skal nødvendigvis ikke være i en lige linie, men kan krumme eller have sving, blot den beskrevne bredde er til stede. Der bør altid være en lige strækning, hvis længde ikke er under bredden af startlinien.

Det er en god ide - ikke at lade startstrækningen indgå som en del af banen, d.v.s. at denne kun bruges ved hver start og derved ikke bliver kørt op omgang for omgang.

Man skal imidlertid her være opmærksom på overgangen, hvor den egentlige bane løber sammen med startstrækningen hvor der skal være et jævnt forløb, således at der ikke dannes spor eller volde, som skal forceres ved hver start.

Anlægningen af selve banestrækningen kan herefter påbegyndes. Som tidligere nævnt skal banen være så varieret som muligt, d.v.s. at alle terrænets naturlige bakker og dale må udnyttes på bedst mulig måde. Er terrænet forholdsvis fladt, kan der laves nogle "kunstige"

grave eller hop. Ved anlægningen må banens sværhedsgrad gerne være ret høj, idet erfaringerne har vist, at banestrækningerne hurtigt jævnes ud, og derved gør banen lettere, for let.

Vigtigt er det imidlertid ved anlægningen, at sikkerheden holdes for øje, og at man forudser hvilken farlige situationer, der evt. vil kunne opstå. F.eks. ser man ofte kunstige hop lavet alt for stejle og spidse, som forårsager, at mange købere går bagover med cyklen, hvilket naturligvis giver overordentlig farlige situationer. Endvidere vil et sådan hop meget hurtigt blive slidt ned i et spor og kan derfor kun passeres af en kører ad gangen.

Oplagte sving må ikke forekomme på steder, hvor der er risiko for, at de kan virke som "springrampe" til en anden banestrækning med evt. sammenstød til følge.

Grøfter der ligger langs med banespor må max. være 50cm dybe og skal have 120° skrå sider. Dybe grøfter eller vandhuller, der ligger nær banespor, skal sikres med dækvold, jordvold eller rækværk. Der skal være min. 50cm fra banespor til sikkerhedsafspærring.

**Dobbelthop er ikke tilladt - med dobbelthop menes to hop så nær hinanden liggende, at nogle af de hurtigste ryttere forcere disse i eet spring. Risikoen for en alvorlig skade er indlysende hvis springet forfejles, og maskinen lander på opkørselssiden af andet hop.**

Fig. 1

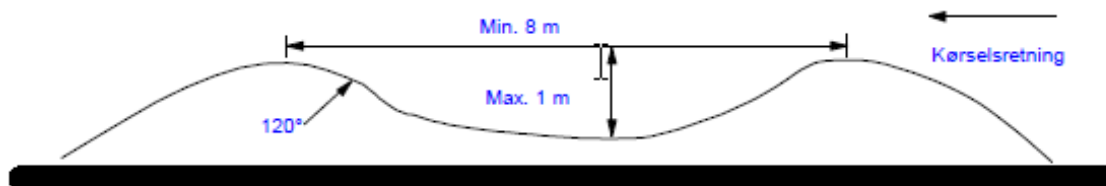


Fig. 1 viser et dobbelthop, bemærk opkørsel på sidste hop!



Sektioner med "Waves" kan inkorporeres i et baneforløb. Afstanden mellem det højeste punkt af hver bølge skal være omkring 10 m. Højden af hver bølge er begrænset til cirka 80 cm. (Se fig. 2).

"Finpudsning" af "Waves" kan foretages ved hjælp af en kører.

Fig. 2

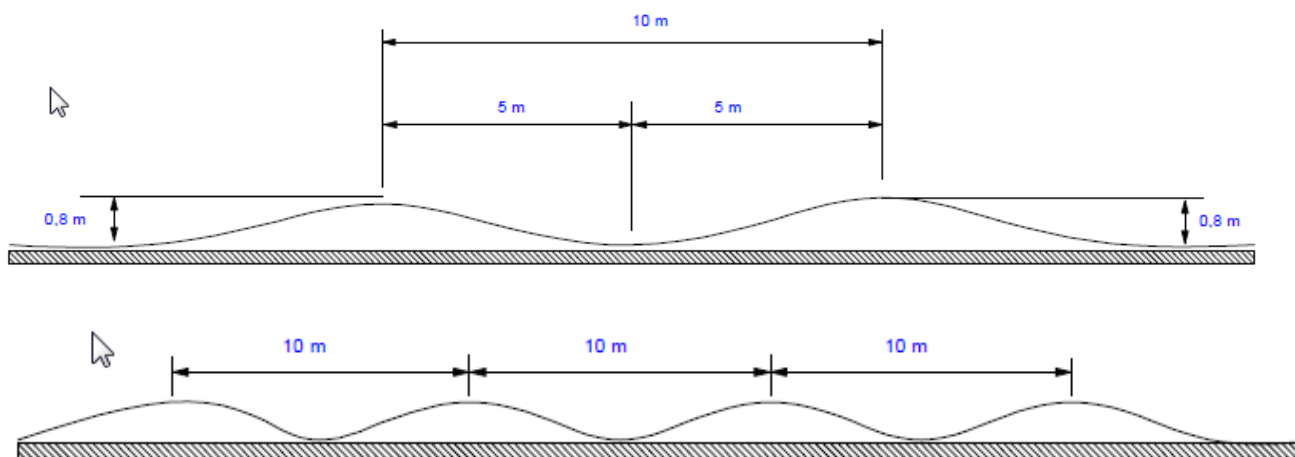


Fig. 2 viser sektion med opbygning af "Waves", der kan laves flere waves efter hinanden, dog min. 3 toppe.

Fig. 3

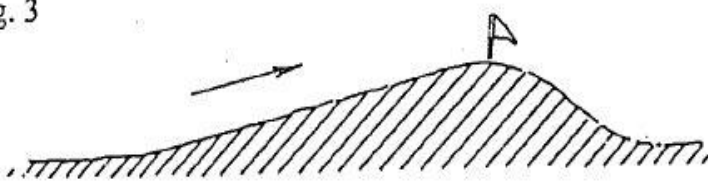


Fig. 3 viser et hop med tilpas stigning iforhold til længden, Ca. 1 : 4. Toppen er rundet jævnt af for at give den mere slidstyrke.

Fig. 4 viser et stejlt og spidst hop. Det vil give anledning til mange styrt ligesom toppen meget hurtigt vil slides ned i et spor som vist på fig. 5.

Fig. 4

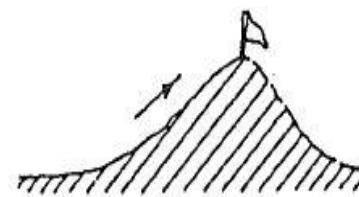
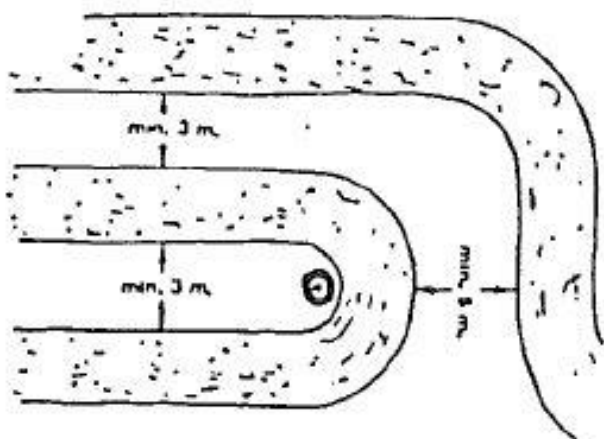


Fig. 5



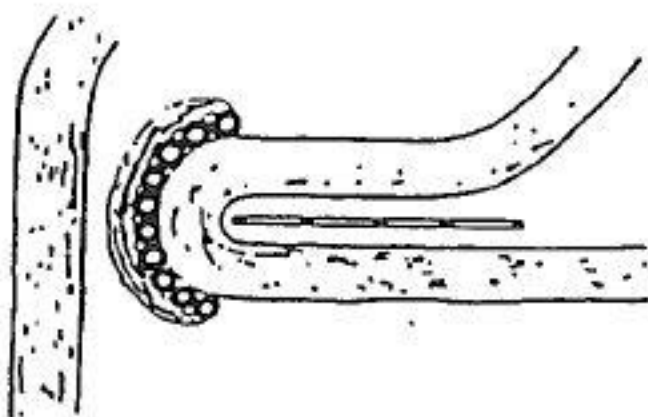
Fig. 6



Banestrækningerne skal ligge med en Sikkerhedsmæssig forsvarlig indbyrdes afstand, som vist i eksemplet fig. 6.

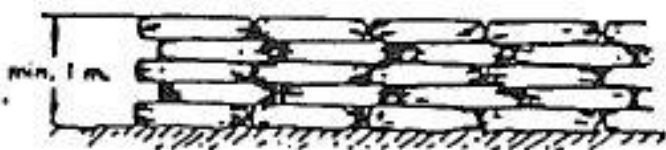
I svingene er denne afstand større, end hvor to langsider ligger op mod hinanden. Dette hænger sammen med, at risikoen for at komme udenfor baneafmærkningen er størst i svingene.

Fig. 7



Af terrænmæssige årsager kan disse afstande imidlertid ikke altid overholdes. I sådanne tilfælde skal der opsættes et sikkerhedshegn eller sikkerhedsvold som vist på fig. 7.

Fig. 8



Sikkerhedshegn opbygget af bildæk, og fyldt op med jord. Kan yderligere forstærkes m. nedgravede pæle, som vist fig. 8 og/eller støttes bagpå af jord.

Fig. 9



Sikkerhedshegn bestående af svære nedgravede pæle med påsatte langsgående lægter eller brædder fig. 9

Ved anlægning må man kunne forudse hvilke farlige situationer, der kan opstå på en given strækning.

På fig.10 er f.eks. vist, hvor uheldigt banen ligger i forhold til træet, som netop står der, hvor risikoen for påkørsel er størst, hvis køreren ikke får bremset ned før kurven, men fortsætter lige ud.

Var banen blot flyttet nogle meter til højre eller venstre var denne risiko elimineret.

Fig.10

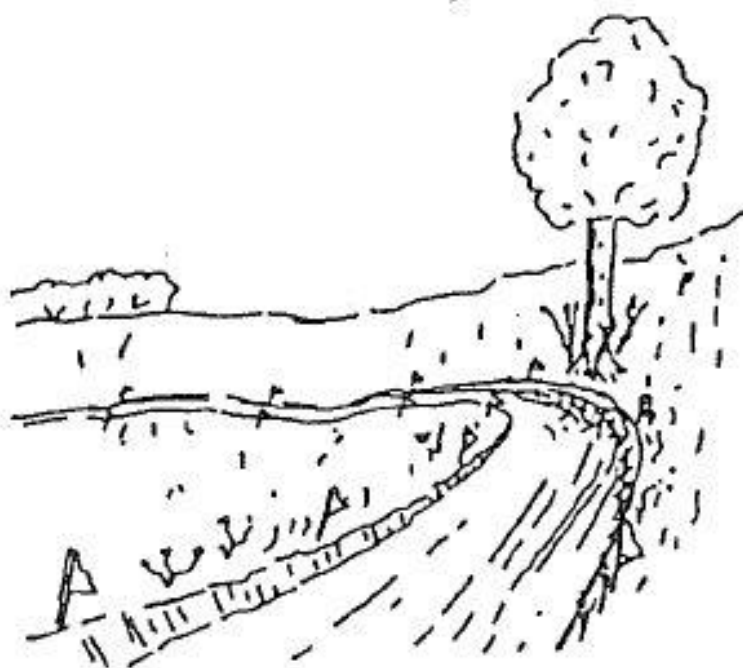
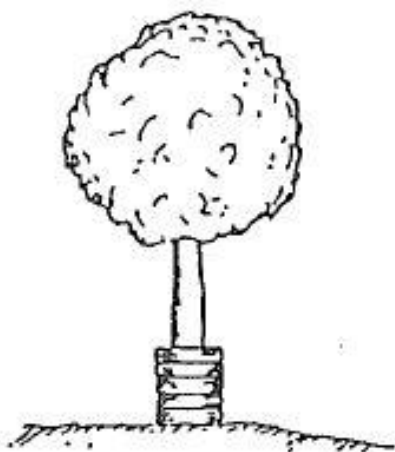


Fig. 11



Er det ikke muligt at få sådanne faststående genstande som træer, elmast og lignende ud af farezonen, kan disse gøres "blødere" ved at omkranse dem med f.eks. bildæk, som vist i fig. 11.

En bane som benyttes til løb, skal anvise et reparationsområde dvs. et areal i tilknytning til banen, hvor kørerne skal reparere og må modtage hjælp af mekanikere under et heat. Arealet behøver ikke at være særligt stort, f.eks. 2 - 3 m. bredt og 6-8 m. langt.

Det mest hensigtsmæssige er at placere området langs en lige banestrækning, så nær ryttergården som muligt. Såfremt reparationsområdet anvendes skal der under instruktionen gøres opmærksom på dette.

Bemærk ind og udkørsel.

Målstedet skal udvælges med omhu, idet en velvalgt placering er en betingelse, for at omgangstællingen kan foregå korrekt. Målet skal være et sted, hvor kørehastigheden er forholdsvis lav, og hvor oversigtsforholdene er gode, d.v.s., at kørerne skal kunne ses 20 m. før og efter målstregen. Selve mållinien kan markeres ved to overfor hinanden stående sort/hvid ternede skilte, som vist på fig. 13. Målskiltene minimumsdimension er 100 cm i højden og 15 cm i bredden. Eller med banner over banen med påskrift "mål"

Fig. 12

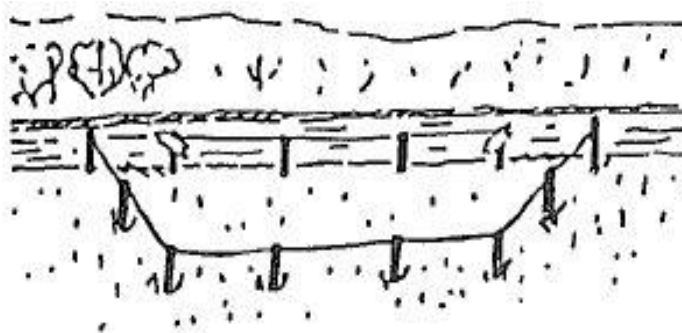
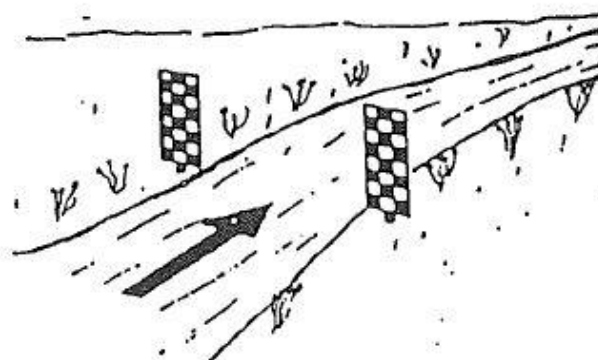


Fig. 13



### Baneafmærkning:

Banen skal afmærkes på en sådan måde, at der aldrig opstår tvivl om afgrænsningen. Mindste bredden er angivet i reglementet.

Fig. 14

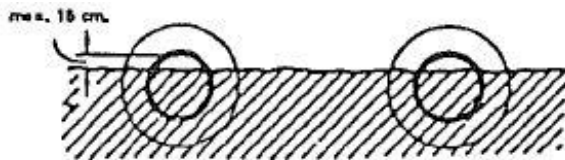
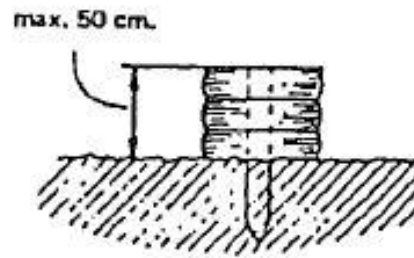


Fig. 15



Nedgravede lodretstående billedækk, som vist på fig. 14 er en udmærket løsning, ligesom en dækstabel forankret med en pæl og fyldt op med jord, som fig. 15 er en effektiv måde at markere inderpunktet i et sving.

Men det anbefales, at der bruges så få dæk som muligt, brug jordvolde, de flytter sig ikke og er derved ikke til fare som billedækk kan være.

Billedækk lagt ud, fig. 16, stabiliseret med jord kan anvendes, men dækkene har let ved at forskubbe sig eller rulle væk og derved skabe forvirring om baneforløbet.

Fig. 16



Overdådig brug af lagte og stablede billedækk kan i værste fald, være til direkte fare for kørerne, og denne form for markering bør derfor anvendes med måde.

Brug i stedet jordvolde eller halmballer

## **§ 8 SIKKERHED**

### **§ 8 Stk. 1 Sikkerhedsbestemmelser**

Bane- og sikkerhedsbestemmelser for afholdelse af lukkede motocrossløb under Dansk Moto Cross Union

De Trafikministeriets Bekendtgørelse om afholdelse af motorløb uden for vej, nævnte bestemmelser om myndighedsgodkendelse af bane- og sikkerhedsbestemmelser skal opfyldes for alle baner, der benyttes til løb.

De i specialreglementerne anførte bestemmelser for motocrossbaner skal godkendes af Færdselsstyrelsen, der må ikke foretages ændringer i disse uden forudgående godkendelse af Færdselsstyrelsen.

Ved alle DMCU løb skal der være uddannede samaritter samt samaritterrum, evt. telt eller campingvogn.

### **§ 8 Stk. 2 Permanente baner**

For permanente baner gælder følgende:

Langs selve banelegemets ydre afgrænsning skal der ud for tilskuerpladserne etableres foranstaltninger, som skal forhindre motocrossmaskiner i at komme i kontakt med tilskuerne. Disse foranstaltninger kan bestå af en jordvold eller enkeltstående jordfyldte dækstabler.

- etableres en jordvold, skal dennes højde over banelegemet være mindst 75 cm. Den mod banen vendende side skal afrettes så lodret som muligt.
- etableres enkeltstående jordfyldte dækstabler, skal disse placeres med en indbyrdes afstand på max 75 cm i sving, og max 2 m på langsider. Dækstablernes højde over banelegemet skal være mindst 75 cm.

Med henblik på at holde tilskuerne i sikkerhedsmæssig forsvarlig afstand fra banelegemet skal der ud for tilskuerpladserne etableres en tilskuerafspærring.

Tilskuerafspærringen skal være mindst 1 m høj og kan bestå af træ, jern eller lign. Materiale i en tilstrækkelig afspærrende konstruktion.

Afstanden mellem afspærringen langs banelegemets ydre afgrænsning og tilskuerafspærringen skal være mindst 3 m langs lige banestrækninger, og mindst 5 m i sving. Afspærringen langs banelegemets ydre afgrænsning, samt tilskuerafspærringen skal være forsynet med låge eller lignende, som tillader redningskøretøjers adgang til banelegemet. Der skal være skiltning for adgangsveje for tilkommende udrykningskøretøjer. Løbsledelsen har pligt til at standse løbet, såfremt der opstår betydelig skade på baneafskærmningen, eller såfremt tilskuerne forcerer tilskuerafspærringen.

### **§ 8 Stk. 3 Ikke permanente baner**

For ikke permanente baner gælder følgende:

Langs selve banelegemets ydre afgrænsning skal der ud for tilskuerpladserne etableres foranstaltninger, som skal forhindre motocrossmaskiner i at komme i kontakt med tilskuerne.

Disse foranstaltninger kan bestå af en beskyttelseszone, der sikrer tilstrækkelig afstand fra banekant til tilskuere, hvorved forstås mindst 6 m langs lige banestrækninger og mindst 12 m i sving. Kan disse minimumsafstande ikke opnås skal der i stedet etableres en jordvold, enkeltstående jordfyldte dækstabler eller en ubrudt række halmballer med samme minimumsafstande som ved permanente baner.

- etableres en jordvold, skal dennes højde over banelegemet være mindst 75 cm. Den mod banen vendende side skal afrettes så lodret som muligt.
- etableres enkeltstående jordfyldte dækstabler, skal disse placeres med en indbyrdes afstand på max 75 cm i sving, og max 2 m på langsider. Dækstablernes højde over banelegemet skal være mindst 75 cm.
- etableres en ubrudt række halmballer, skal disses mindstemål være: højde 40 cm og bredde 40 cm.

Med henblik på at holde tilskuere i sikkerhedsmæssig forsvarlig afstand fra banelegemet skal der ud for tilskuerpladserne etableres en tilskuerafspærring. Tilskuerafspærringen skal som minimum bestå af to reb udspændt på pæle i hhv. ca. 0,5 m og ca. 1 m højde over jorden.

Afstanden mellem den eventuelle afspærring langs banelegemets ydre afgrænsning og tilskuerafspærringen skal være mindst 3 m langs lige banestrækninger og mindst 5 m i sving.

Den eventuelle afspærring langs banelegemets ydre afgrænsning samt tilskuerafspærringen, skal være forsynet med en låge eller lign., som tillader redningskøretøjers adgang til banearealet. Der skal være skiltning for adgangsveje for tilkommende udrykningskøretøjer.

Løbsledelsen har pligt til at standse løbet, såfremt der opstår betydelig skade på baneafskærmningen, eller såfremt tilskuere forcerer tilskuerafspærringen.

## § 9 Banevedligeholdelse

### § 9 Stk. 1 Banevedligeholdelse

Allerede etablerede baner skal løbende vedligeholdes, idet banerne hurtigt køres op, hvorved afmærkningerne tildækkes eller rives op. Vedligeholdelsen skal bla. ske umiddelbart før et stævne, således at banen bliver i overensstemmelse med banesynsattesten, og derved også i overensstemmelse med reglementet.

Mange er af den opfattelse, at en motocross bane skal være plan og jævn som et stuegulv. Dette er imidlertid en misforståelse. Motocross er og bliver kørsel på motorcykel på ujævnt terræn.

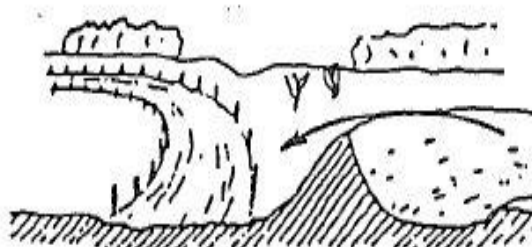
Vedligeholdelse betyder altså ikke, at banen nødvendigvis "skal" jævnes, men altså blot at den bringes i overensstemmelse med reglementet.

Banen ændrer karakter i løbet af året, naturligvis afhængig af hvor meget den benyttes. De hyppigst forekommende forandringer er, at bundlaget skubbes ud i svingene som derved bliver højere. Dette i sig selv giver ikke nogen problem.

Problemet opstår, hvis svinget støder umiddelbart op mod en anden banestrækning, således at det "oplagte" sving kan virke som springrampe, med risiko for sammenstød, hvis en kører "smutter" udover, som illustreret på fig.19.

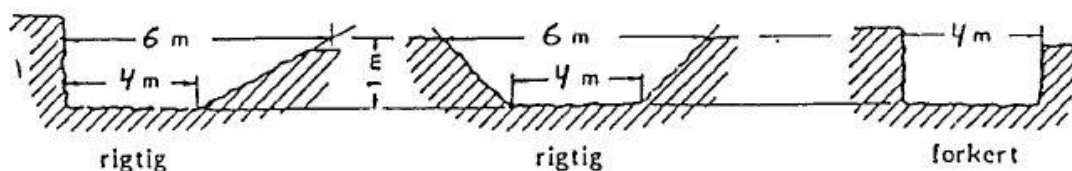
Sving skal, når den risiko opstår, planeres ud, eller indersiden skal gøres lodret, så kørerne fortrinsvis holder sig i bunden at svinget.

Fig. 19



"Bløde" steder på banen har en tilbøjelighed til at slides ned, så banen her bliver smallere. Ifølge reglementet skal banebredden være mindst 4 m.bred på stor bane og 3 m på lille bane målt som illustreret på fig. 20.

Fig. 20



Når vinterhalvåret begynder d.v.s. engang i oktober/november måned, vil det være klogt at jævne accelerations - og bremsehullerne ud, så de "upopulære vandhuller, som opstår i alle bølgedalene, undgås, når den egentlige cross sæson, sætter ind omkring 1. april.



## § 10 Banegodkendelse

### § 10 Stk. 1 Banegodkendelse:

Enhver motocross bane skal godkendes af DMCU. Er der tale om permanente baner, foretager DMCUs' baneudvalg et årligt banesyn, som finder sted om foråret og skal være foretaget senest 1.marts. Der kan dog dispenseres for denne skæringsdag, hvis vinteren har gjort det umuligt, at banerne kan gøres synsklare.

Alle klubber, der ønsker bane godkendt til træning og løb, skal inden 1. februar tilsende baneudvalget udfyldt banesynsattest på den/de baner, der ønskes godkendt. Attesten skal være vedlagt tydelig tegning af bane med angivelse af hop, placering af flagposter m.v.

Herefter kontakter DMCUs' baneudvalg klubben for endelig aftale om tidspunkt for banesynet.

Når banen er godkendt modtager klubben en banesynsattest i underskrevet stand, som skal være ophængt i klubhuset, således at alle deltagere kan se at banen er godkendt.

Banesynet omfatter: Banelegemet med afmærkning, sikkerhedsforanstaltninger, reparationsområde og startmekanisme, udpegning af plads for samaritterplads, ryttergård, toilet og frakørselsforhold samt for publikumsbaner tilskuerpladser og disses sikkerhedsforanstaltninger samt sanitære forhold.

#### Fremvisning af:

Rødt flag:	min. 2 stk.
Sort flag:	min. 2 stk.
Gult flag:	min. antal ifølge baneskitse for fejlobservatører.
Grønt flag:	min. 3 stk.
Sort/hvid ternet flag:	min. 2 stk.
Gult flag med sort diagonalt kryds:	min. 2 stk.
Hvidt flag:	min. Antal ifølge baneskitse for fejlobservatør
Skilt med 15/5 sek.:	min. 2 stk.
Pulverslukker:	min. 2 stk.
Førstehjælpskasse:	min. 1 stk.
Nødhjælpsværktøj:	koben, 2 stk.
Nedstryger	1 stk. eller boltsaks 1 stk.
Baneskitse med indtegnet placering af:	Start og mål, reperationaområde, fejlobservatører, samaritterpost.

Skilte med kørevej for redningskøretøjer.

Se bilag, Banesynsattest.

# Flagreglement

	<b>Nationalt flag eller hvidt flag</b> Startflag - Kan bruges ved alle løbstyper
	<b>Rødt flag</b> Fuld stop omgående for alle kørere (f.eks. ved uheld)
	<b>Gult flag</b> Giv agt, sænk farten, banen delvis blokeret. Der må ikke overhales eller springes igennem i GUL ZONE
	<b>Grønt flag</b> Banen fri - Bruges f.eks. efter overstået fare
	<b>Sort flag</b> Signal til kører om at standse. (Vises evt. sammen med pågældende kørers nummer)
	<b>Gult flag med sort diagonalt kryds</b> Sidste omg. Førende kører har påbegyndt sidste omg.
	<b>Sort / Hvidt flag</b> Mål - Løbet er slut - Forlad banen og kør i ryttergård
	<b>Hvidt flag</b> Samaritter tilkaldes

Tilrådelig størrelse: 60 x 75 cm. Krydstegn skal være 5 cm bredt.

## Bilag og Attester:



Alle bilag kan hentes på DMCU's hjemmeside [www.dmcu.dk](http://www.dmcu.dk) under "Hoved Menu/Reglementer/\*"

- **Dommerrapport:** § 1 Stk.7 "Dommeren efter stævnet"  
<http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/Dommerrapport-2014.doc>
- **Organisationsplan Løbsleder:** § 2 Stk. 1 "Løbsleder"  
<http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/Organisationsplan.doc>
- **Omgangsliste stor bane:** § 6 Stk. 5 "Tællerchefens team består af:"  
[http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/omgangslistor\\_stor\\_bane.xls](http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/omgangslistor_stor_bane.xls)
- **Omgangsliste lille bane:** § 6 Stk. 5 "Tællerchefens team består af:"  
[http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/omgangslistor\\_lille\\_bane.xls](http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/omgangslistor_lille_bane.xls)
- **Resultatliste 1. og 2. heat:** § 6 Stk. 5 "Tællerchefens team består af:"  
[http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/reslutatliste\\_for\\_1.\\_og%202.\\_heat.xls](http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/reslutatliste_for_1._og%202._heat.xls)
- **Resultatliste stor/lille bane:** § 6 Stk. 5 "Tællerchefens team består af:"  
[http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/reslutatliste\\_stor\\_og\\_lille\\_bane.xls](http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/reslutatliste_stor_og_lille_bane.xls)
- **Banesynsattest stor bane:** § 10 Stk. 1 "Banegodkendelse"  
[http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/Banesynsattest\\_maxi\\_bane-2014.doc](http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/Banesynsattest_maxi_bane-2014.doc)
- **Indlednings og Kvalifikationsheat:**  
[http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/Indlednings\\_og\\_kvalifikationsheat.pdf](http://www.stege5.dk/images/stories/Reglementer/Indlednings_og_kvalifikationsheat.pdf)