



Versie 0.1 15-12-2018

# 2019



## MX Reglement

Motorsport Organisatie

Nederland  
Veldweg 15a  
Postbus 341  
5430 AH Cuijk

Tel.: 0485 – 31 50 80  
Internet: [www.mon.nl](http://www.mon.nl)  
Email: [info@mon.nl](mailto:info@mon.nl)  
IMBA: [www.IMBA-MX.com](http://www.IMBA-MX.com)

## Inhoud

Inleiding.....	3
Sectie 1. ALGEMEEN.....	4
Artikel 1.1: Begripsbepalingen.....	4
Artikel 1.2: Toepassing.....	5
Artikel 1.3: Organisatie, commissies & samenwerkingsverbanden.....	5
Artikel 1.4: Licenties.....	6
Artikel 1.5: Medisch Certificaat.....	8
Artikel 1.6: Bepalingen en gedragingen.....	8
Artikel 1.7: Milieubepalingen.....	9
Artikel 1.8: Officiële vlaggentekens.....	9
Artikel 1.9: Straffen.....	10
Artikel 1.10: Media- en beeldmateriaal.....	11
Sectie 2. DEELNAME AAN WEDSTRIJDEN.....	12
Artikel 2.1: Klassen/cilinderinhoud.....	12
Artikel 2.2: Inschrijving/deelname.....	13
Artikel 2.3: Tijdwaarneming.....	13
Artikel 2.4: Trainingen.....	14
Artikel 2.5: Fuik.....	15
Artikel 2.6: Start.....	16
Artikel 2.7: Kwalificatiemanches.....	16
Artikel 2.8: Rijtijden.....	17
Artikel 2.9: Resultaten en klasseringen.....	17
Artikel 2.10: Prijzengeld.....	18
Artikel 2.11: Bekerschema.....	18
Artikel 2.12: Kampioenswedstrijden.....	18
Artikel 2.13: Startnummers Interklasse.....	19
Artikel 2.14: Puntentelling.....	19
Artikel 2.15: Promotie/degradatie.....	20
Artikel 2.16: Europees Kampioenschap.....	20
Artikel 2.17: Protesten.....	22
Artikel 2.18: Wedstrijden in het buitenland/afvaardingen.....	23
Artikel 2.19: Toon Klomp Bokaal.....	23
Sectie 3. TECHNISCH REGLEMENT.....	24

Versie 0.1

Artikel 3.1: Keuring .....	24
Artikel 3.2: Kleding.....	25
Artikel 3.3: Geluid .....	25
Artikel 3.4: Nummerborden .....	26

## **Inleiding**

Het doel van het MON Motorcross reglement is het bieden van een handleiding aan rijders, bestuurders en officials betrokken bij Motorsport Organisatie Nederland, voor het rijden en organiseren van trainingen en wedstrijden onder regelgeving van Motorsport Organisatie Nederland.

Het reglement wordt jaarlijks herzien door de Sportcommissie van Motorsport Organisatie Nederland, waarna deze commissie samen met het hoofdbestuur de wijzigingen voorlegt aan de algemene ledenvergadering van Motorsport Organisatie Nederland. De reglementen zijn geldig van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019.

Dit reglement is onderverdeeld in drie secties. In sectie 1 worden algemene artikelen toegelicht. In sectie 2 worden alle artikelen toegelicht die betrekking hebben op het deelnemen aan wedstrijden. In de derde sectie is het technisch reglement opgenomen.

## Sectie 1. ALGEMEEN

### Artikel 1.1: Begripsbepalingen

1	Afgelasting:	niet doorgaan van een wedstrijd
2	Afvaardiging:	verzekering voor het rijden in het buitenland bij een bond aangesloten bij de IMBA
3	Bondswedstrijd:	wedstrijd voor startbewijshouders, die onder regelgeving van MON valt
4	Degradatie:	terugzetting in klasse
5	Diskwalificatie:	uit een training of manche genomen met verlies van de behaalde punten van de betreffende manche
6	DQ:	Disqualified – gediskwalificeerd
7	DNF:	Did not finish – niet gefinisht
8	DNS:	Did not start - niet gestart
9	DNQ:	Did not qualify – niet gekwalificeerd
10	Doping:	prestatie bevorderende middelen en methode zoals omschreven door het Wereld Anti-Doping Agentschap
11	FIM:	Fédération Internationale de Motocyclisme
12	Herstart	Het opnieuw beginnen van een manche, naar aanleiding van een incident in een manche
13	IMBA:	International Motor Bike Association
14	KNMV:	Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
15	Manche	Een manche duurt vanaf het oprijden naar het starthek tot en met het voor de eerste keer vallen van dan wel de rode, dan wel de finishvlag
16	MON:	Motorsport Organisatie Nederland
17	MON wedstrijd:	Een MON wedstrijd bestaat uit twee races (twee manches of één kwalificatiemanche + één finalemanche)
18	Natraining:	Inhalen van een training
19	Licentie:	Lidmaatschapsbewijs
20	Official:	als zodanig herkenbare afgevaardigde van MON of een organiserende vereniging
21	Officiële waarschuwing:	aanspreken op gedrags-/fatsoensregels
22	Ordonnans:	Rijder, die na de manche controleert of het circuit veilig is

23	Overschrijving:	omzetting van een start- of trainingsbewijs binnen de klasse (meestal omzetting van MX 2 naar MX Open)
24	Overtreding:	in strijd met het reglement handelen
25	Premiegeld:	een vastgesteld geldbedrag, toegekend aan de rijders in de klasse Inters die op een wedstrijddag als eerste tien geklasseerd zijn
26	Promotie:	opklimming in klasse
27	Protest:	het maken van bezwaar tegen een gedraging, handeling of maatregel van een andere rijder, MON of een organiserende vereniging
28	Schrapresultaat:	een behaald resultaat dat mag worden afgetrokken voor vaststelling van de netto-stand voor het kampioenschap
29	Schorsing:	uitsluiting van deelname aan een nader te bepalen aantal wedstrijden
30	SMI:	Sportmedische Instellingen kunnen zelfstandig (Sportmedische Adviescentra, SMA) of in ziekenhuizen gevestigd zijn (Sportgeneeskundige afdeling, SGA) Sportmedische Instellingen (SMI)
31	Startgebied:	het startgebied is een gebied van 5 meter gerekend vanaf het starthek naar achteren
32	UEM:	Union Européenne de Motocyclisme
33	Uitsluiting:	niet mogen deelnemen aan de nog te rijden manche(s) op een wedstrijddag
34	Wedstrijddag	Een wedstrijddag vangt aan bij het openen van de inschrijving en eindigt na de huldiging

### **Artikel 1.2: Toepassing**

Dit reglement is van toepassing op motorcrosswedstrijden, trainingen en andere evenementen georganiseerd onder de regelgeving van MON. In gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleiding en/of het hoofdbestuur van MON.

### **Artikel 1.3: Organisatie, commissies & samenwerkingsverbanden**

Naast het bestuur en de medewerkers op het bondsbureau kent MON de volgende commissies:

- Sportcommissie
- Jeugdcommissie
- Evenementencommissie
- Commissie Veiligheid en Circuit
- Commissie voor Geluid en Milieu
- Strafcommissie
- Materiaalcommissie
- Medische commissie

Op de website [www.mon.nl](http://www.mon.nl) wordt onder de optie Informatie MON een overzicht gegeven van de besturen, commissies en bondsbureau medewerkers en de taken van deze instanties en personen.

## Versie 0.1

MON is lid van de International Motor Bike Association (IMBA). De IMBA is een overkoepelende motorsport organisatie waarbij tien Europese landen zijn aangesloten. Het IMBA-secretariaat is gevestigd in Duitsland. In grote lijnen heeft IMBA het recht en de plicht om voor haar leden leidend en regelend op te treden in de motorsport in de meest algemene zin van het woord. Concreet bepaalt IMBA dus het beleid en de regels die samenhangen met de Europese Motorcross competitie. Voor meer informatie zie : [www.imba-mx.com](http://www.imba-mx.com).

In samenwerking met de Koninklijke Nationale Motorsport Vereniging (KNMV) is een convenant gesloten om het geluid in de motorsport terug te dringen. Meer daarover in sectie 3 artikel 3.3.

Met diverse commerciële partners zijn afspraken gemaakt voor wat betreft reclame-uitingen en sponsoring. Een overzicht van de actuele partners en sponsoren is te vinden op de MON website ([www.mon.nl/MON\\_partners/sponsoren.html](http://www.mon.nl/MON_partners/sponsoren.html)).

### **Artikel 1.4: Licenties**

1. Om deel te kunnen nemen aan wedstrijden en/of trainingen die onder regelgeving van MON vallen dient men in het bezit te zijn van een van de volgende licenties:
  - a. Startbewijs
  - b. Trainingsbewijs
  - c. Introductiestartbewijs
  - d. Daglicentie (Licentie welke geldig is voor één dag)
2. Een licentiaanvraag dient voor donderdag 12.00 uur (behoudens erkende feestdagen) voorafgaande aan de eerstvolgende wedstrijd ingediend én betaald te zijn. Alle aanvragen en verzoeken dienen te geschieden via het secretariaat van de vereniging waarbij de aanvrager is aangesloten. De bewijshouder kan zelf digitaal zijn bewijs aanvragen en online betalen via de website van MON. Ook een omzetting van het startbewijs en aanvraag van tweede en volgende startbewijzen kan de bewijshouder zelf digitaal via de website aanvragen en direct online betalen.
3. Deelnemers zijn verplicht tijdens trainingen en/of wedstrijden hun licentie of daglicentie op verzoek te tonen aan het bevoegd gezag (officials van de organiserende vereniging en MON-officials).
4. De houder van een licentie of daglicentie wordt te allen tijde verantwoordelijk gesteld voor het gebruik daarvan.
5. Een door MON uitgegeven licentie of daglicentie mag alleen gebruikt worden door de persoon op wiens naam deze is uitgegeven.
6. Licentiehouders verklaren door ondertekening van het aanvraagformulier voor een licentie, kennis genomen te hebben van de reglementen en zich er strikt aan te houden.
7. Bij overschrijving van een licentie op eigen verzoek tijdens het kalenderjaar zal een bedrag aan administratiekosten worden berekend (zie website).  
Bij verlies van een licentie tijdens het kalenderjaar zal een bedrag aan administratiekosten worden berekend voor het aanmaken van een nieuwe licentie (zie website).  
Bij promotie op eigen verzoek of bij promotie/degradatie op verzoek van MON worden geen administratiekosten voor het aanmaken van een nieuwe licentie berekend.
8. Levert een rijder een licentie in, dan vervallen alle rechten verbonden aan deze licentie. Er vindt geen restitutie van de licentiekosten plaats.
9. Ongeacht de aangegeven klasse op de licentie is een rijder gerechtigd te trainen op elk type voertuig, zolang dat aan dit reglement voldoet en de rijder het voertuig volgens dit reglement mag besturen.
10. Om een licentie voor de Damesklasse te verkrijgen dient de aanvrager van het vrouwelijk geslacht te zijn.

### **Crosscertificaat**

Om in het bezit te komen van een licentie dient de rijder een Crosscertificaat te bezitten. Een Crosscertificaat kan verkregen worden door het afleggen van een certificering. De certificering wordt afgenomen door een clubofficial die daarvoor is opgeleid. Een Crosscertificaat is geldig voor onbepaalde tijd.

### **A. Startbewijs**

Om te kunnen deelnemen aan bondswedstrijden dient de rijder in het bezit te zijn van een door MON uitgegeven geldig startbewijs.

1. Een startbewijs is geldig voor ten hoogste één kalenderjaar.
2. Een rijder kan meerdere startbewijzen aanvragen. Bij aanvraag van twee of meer startbewijzen hoeft de aanvrager niet aan te geven in welke klasse hij zijn eerste startbewijs wil hebben. Zijn er op een dag twee of meer wedstrijden waaraan hij kan deelnemen dan is de rijder vrij om te beslissen waar hij rijdt.
3. Het is niet toegestaan om op één wedstrijddag in twee klassen te rijden.
4. Een startbewijshouder mag tevens op alle rechten, die verbonden zijn aan het trainingsbewijs, aanspraak maken.

### **B. Trainingsbewijs**

Met een trainingsbewijs kan de rijder:

1. verzekerd trainen op alle officiële motorcrosscircuits in Nederland (goedgekeurd door MON of de KNMV)
2. vanaf de leeftijd van 15 jaar deelnemen in de Vrije Klasse, indien de organiserende vereniging deze klasse toevoegt aan een officiële MON jeugdwedstrijd
3. deelnemen aan club- en regiowedstrijden waarvoor MON een dekkingsbewijs voor de verzekering heeft afgegeven
4. deelnemen aan bijzondere evenementen onder regelgeving van MON, zoals de Wintercross, de Veteranencross, maïsplakwedstrijden, etc.

Een trainingsbewijs is geldig voor ten hoogste één kalenderjaar.

### **C. Introductiestartbewijs**

Met een introductiestartbewijs kan worden deelgenomen aan maximaal twee MON wedstrijden per kalenderjaar. Een introductiestartbewijs kan worden aangevraagd in de klassen:

1. Dames
2. Veteranen
3. MX 2 Junioren
4. Open Junioren
5. Quad Nationalen
6. Zijspan Nationalen
7. als bakkenist van een Zijspan Inter

Verder gelden voor een introductiestartbewijs dezelfde reglementen als voor een regulier startbewijs (zie A).

### **D. Daglicentie**

Met een daglicentie kan worden deelgenomen aan één training of één wedstrijd, niet zijnde een bondswedstrijd (uitgezonderd Zijspan Nationalen en Zijspan Inters), zonder dat men in het bezit is van een licentie, indien voor die wedstrijd de mogelijkheid bestaat om met een daglicentie te rijden. Een daglicentie kan op de wedstrijddag of training op vertoon van een geldige legitimatie worden afgesloten en alleen bij trainingen of bijzondere evenementen en bij sommige club- of regiowedstrijden.

## Versie 0.1

Bij de klasse zijspan Nationalen en Zijspan Inters kan deelgenomen worden aan een bondswedstrijd met een daglicentie. Een combinatie, die deelneemt met een daglicentie, wordt alleen opgenomen in de daguitslag en ontvangt dus geen punten voor het kampioenschap.

### Startgerechtigde leeftijden

Alle solo klassen	15 jaar
Damesklasse	15 jaar
Veteranenklasse	45 jaar
Quad Nationalen & Inters*	15 jaar
Zijspannen	15 jaar
Pitbikes **	11 jaar
Bromfietsklasse **	11 jaar

\* Deelname aan de Quad klasse is mogelijk vanaf 14 jaar voor quads met een maximale cilinderinhoud van 144cc tweetakt of 250cc viertakt.

\*\* Pitbikes en Bromfietsklasse kunnen alleen bij een bijzonder evenement worden toegevoegd.

### Artikel 1.5: Medisch Certificaat

Om in het bezit te komen van een (introductie)startbewijs is een medische goedkeuring voor de motor terreinsport vereist. Hierbij wordt de individuele gezondheid en de geschiktheid om te bewegen/sporten beoordeeld. Om medische goedkeuring te verkrijgen moet een rijder een eigen verklaring invullen bij aanvraag van de licentie. Bij medische afwijkingen, volgt een beoordeling door de Medische commissie van MON.

### Artikel 1.6: Bepalingen en gedragingen

1. MON erkent geen enkele aansprakelijkheid voor schade geleden door rijders, zowel materieel als immaterieel, opgelopen tijdens trainingen of wedstrijden.
2. De rijder dient zich bij alle activiteiten zo te gedragen dat de belangen van MON, verenigingen en de motorsport in het algemeen niet worden geschaad.
3. Een rijder kan voor de gedragingen van zijn/haar supporter(s) en/of helper(s) aansprakelijk worden gesteld.
4. De rijder dient te allen tijde de aanwijzingen van dienstdoende officials en medewerkers van de organiserende vereniging op te volgen.
5. Beledigen van officials en medewerkers van de vereniging en/of handtastelijkheden jegens officials en medewerkers van de vereniging is verboden.
6. Moedwillig hinderen, onverantwoordelijk rijgedrag of overgaan tot handtastelijkheden is niet toegestaan.
7. Het wisselen van machine of bakkenist tijdens de manche, kwalificatiemanche of finale is niet toegestaan.
8. Wanneer een zijspanrijder zijn bakkenist verliest is hij verplicht te stoppen.
9. Het is (ook voor rijders) ten strengste verboden zich te bevinden tussen de dubbele afzetting of zich op andere verboden plaatsen te bevinden.
10. Het is rijders verboden alcohol, drugs, doping of medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden te gebruiken voor en/of tijdens de wedstrijden.
11. De rijder is verplicht de wedstrijd te hervatten op de plaats waar de baan werd verlaten.
12. Indien de wedstrijd niet kan worden voortgezet, dan dient de machine direct buiten de afzettingen te worden geplaatst.
13. Rijden in tegengestelde richting is verboden.
14. Het is ten strengste verboden om zonder uitdrukkelijke toestemming van de wedstrijdleiding van MON buiten het circuit te rijden.



## Versie 0.1

15. Rijden in het rennerskwartier met scooters, minibikes, bromfietsen en dergelijke is ten strengste verboden. Rijders van betreffende overtreders worden hiervoor aansprakelijk gehouden.
16. Tijdens het rijden mag geen kauwgom worden gebruikt.
17. De aanwezigheid van loslopende huisdieren op circuit en rennerskwartier is ten strengste verboden.
18. Het is de rijders verantwoordelijkheid om een brandblusser paraat te hebben in zijn of haar voertuig op het rennerskwartier.

Bij overtreding van artikel 1.6, lid 2 t/m 17 kan een nader te bepalen strafoplegging volgen.

### Artikel 1.7: Milieubepalingen

1. De rijder is verplicht milieubescherpende maatregelen te nemen ter voorkoming van uitlekken in de bodem van olie en/of benzine.
2. De rijder is te allen tijde tijdens MON-wedstrijden en trainingen verplicht gebruik te maken van een goedgekeurde milieumat of motormat (minimale afmetingen 160 x 100 cm (LxB)). Na gebruik dient men de mat te deponeren bij een erkend chemisch afvaldepot onder vermelding van "oliehoudende stoffen".
3. Het afspuiten van motoren of andere voorwerpen is alleen toegestaan op of in het door de organisator aangewezen en duidelijk kenbaar gemaakt(e) gebied of voorziening. Het is te allen tijde verboden chemische middelen te gebruiken bij het reinigen van motoren. Indien geen afspuitplaats voorhanden is, is het afspuiten van motoren zonder toestemming van de organisatie verboden.
4. Rijden met tearoffs en/of bioflippers is verboden.
5. Bij het aftanken moeten de volgende veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen:
  - a. Motor afzetten
  - b. Niet tanken bij open vuur
  - c. Niet roken
  - d. Geen mobieltje in de directe omgeving
  - e. Aftanken m.b.v. een tuit, trechter of een zogenaamde rapid fuel tank
  - f. Brandblusser binnen handbereik houden.

Bij overtreding van artikel 1.7 kan een nader te bepalen strafoplegging volgen.

### Artikel 1.8: Officiële vlaggentekens

Groene vlag/fluitsignaal	Teken dat niet-rijders de fuik moeten verlaten en de motoren kunnen worden gestart
Zwart-wit geblokte vlag	Finishvlag/startvlag
Zwarte vlag + zwart bord met daarop startnummer van de rijder	Teken voor de betreffende rijder om de wedstrijd te verlaten
Geel bord met zwart cijfer "1"	Aanduiding laatste ronde
Blauwe vlag	Teken aan te dubbelen rijder om vrije doortocht te verlenen
Gele vlag (stilgehouden)	Gevaar! Extra opletten, snelheid minderen, inhalen en springen verboden
Gele vlag (gezwaaid)	Ernstig gevaar, langzaam rijden, inhalen en springen verboden; de deelnemer moet zich voorbereiden om te stoppen
Rode vlag	Stopgebod! Onmiddellijk stoppen, wedstrijd wordt afgebroken.
Witte vlag	Uitrit van baan naar rennerskwartier

## Versie 0.1

Bij overtreding van artikel 1.8 kan een nader te bepalen strafoplegging volgen waarbij het negeren van een vlagsignaal tenminste wordt bestraft met diskwalificatie.

### **Artikel 1.9: Straffen**

1. Overtreding van artikelen uit dit reglement kan leiden tot een of meer van de volgende straffen:
  - a) Uitsluiting van deelname voor de rest van de wedstrijddag, al dan niet met behoud van de reeds behaalde punten op die betreffende wedstrijddag.
  - b) Diskwalificatie: uit de training of manche nemen met toekenning van een 0-resultaat voor de betreffende manche. Dit 0-resultaat is niet aftrekbaar voor een eventueel kampioenschap.  
Het negeren van de vlagsignalen (artikel 1.8) tijdens training en/of wedstrijd wordt te allen tijde tenminste bestraft met diskwalificatie uit de betreffende manche waarin de overtreding is geconstateerd.
  - c) Verwijdering uit de uitslag van de verreden manche(s) op de betreffende wedstrijddag met toekenning van een 0-resultaat dat aftrekbaar is voor een eventueel kampioenschap (schrapsresultaat).
  - d) Een officiële waarschuwing.
  - e) Een berisping.
  - f) Onvoorwaardelijke schorsing van minimaal één wedstrijd waarbij een 0-resultaat wordt toegekend dat geen schrapsresultaat is.
  - g) Voorwaardelijke schorsing van minimaal één wedstrijd voor een nader te bepalen periode; deze schorsing wordt ten uitvoer gebracht als de rijder zich gedurende deze periode wederom schuldig maakt aan hetzelfde strafbaar feit.
2. Bij constatering van het zonder toestemming rijden buiten het circuit (artikel 1.6, lid 14) volgt uitsluiting van deelname voor de rest van de dag plus verwijdering uit de uitslag van die dag.
3. Het negeren van de vlagsignalen (artikel 1.8) tijdens training en/of wedstrijd wordt te allen tijde tenminste bestraft met diskwalificatie uit de betreffende manche waarin de overtreding is geconstateerd.
4. Strafmaatregelen kunnen worden opgelegd naar aanleiding van constatering van een strafbaar feit door een official of naar aanleiding van behandeling door de Strafcommissie, volgens het strafreglement van MON.
5. Straffen worden opgelegd door de Strafcommissie, tenzij de straf wordt opgelegd en ten uitvoer wordt gebracht op de betreffende wedstrijddag. In dat geval neemt de wedstrijdleider en/of het hoofdbestuur een beslissing over strafoplegging en de strafmaat. De rijder kan hiertegen protest indienen (artikel 2:13).
6. Het bestuur heeft het bondsbureau gemandateerd om uitvoering te geven aan dit artikel.
7. Opgelegde straffen gelden voor alle wedstrijden van MON en voor alle klassen.
8. Een 2<sup>de</sup> officiële waarschuwing leidt automatisch tot een schorsing vóór een wedstrijd.

9. Een officiële waarschuwing verjaart niet, dat wil zeggen dat bij een 2<sup>e</sup> officiële waarschuwing in een daarop volgend seizoen alsnog een schorsing plaatsvindt.
10. Straffen opgelegd door de bij MON aangesloten vereniging worden binnen redelijke grenzen door MON gerespecteerd voor zover zij voortvloeien uit de in dit reglement opgenomen gedragingen (artikel 1.6) en milieubepalingen (artikel 1.7). Uitgesloten van overname door MON zijn straffen door verenigingen opgelegd n.a.v. geschillen op administratief of financiële vlak.

**Artikel 1.10: Media- en beeldmateriaal**

1. Het is MON toegestaan gebruik te maken van beeldmateriaal gemaakt op MON-evenementen zonder toestemming van de betreffende rijder.
2. Rijders kunnen geen enkele aanspraak maken op enige vergoeding van gemaakt beeldmateriaal tijdens de MON-evenementen.
3. MON is vrij regelingen te treffen tot het maken of laten maken van tv-opnamen tijdens haar wedstrijden.
4. Indien een rijder geen toestemming geeft aan het maken van beeldmateriaal, kan hij dit aan de wedstrijdleiding kenbaar maken, die zorg draagt dat beeldmateriaal van de desbetreffende persoon niet gepubliceerd wordt.  
De rijder geeft aan in welke klasse en onder welk startnummer hij/zij deelneemt.
5. Fotografen en andere personen die TV opnamen maken, moeten zich voor aanvang van het evenement gemeld hebben bij de wedstrijdleiding.  
Fotografen moeten herkenbaar zijn middels een hesje en worden met naam en telefoonnummer genoteerd, zodat in het geval van punt 4 de fotograaf op de hoogte gesteld kan worden.

## Sectie 2. DEELNAME AAN WEDSTRIJDEN

### Artikel 2.1: Klassen/cilinderinhoud

Alle licentiehouders motorcross worden ingedeeld in een van onderstaande klassen:

Juniores	Seniores	Nationals	Inters
MX 2	MX 2		MX 2 Nationals/Inters
MX Open	MX Open	MX Open	MX Open
Damesklasse		Quad	Quad
Veteranen (45+)		Zijspan	Zijspan
125cc Cup			

- De volgende klassen rijden samen in één manche, maar worden apart geklasseerd:
  - Quad Nationals en Quad Inters
  - Zijspan Nationals en Zijspan Inters
  - Damesklasse en Veteranen
- Veteranen  
 Vanaf 45 jaar.  
 Vanaf 45 jaar t/m 50 jaar is deelname alleen mogelijk voor rijders, die afgelopen twee seizoen geen licentie hebben gehad in de klasse Nationals of Inters.  
 Vanaf 50 jaar is deelname vrij.
- Pitbike-klasse  
 De pitbike-klasse kan door een club worden toegevoegd als de wedstrijd een bijzonder evenement betreft. Deelname is mogelijk met een start- of trainingsbewijs of met een daglicentie.  
 Een pitbike moet voldoen aan: wielmaat: 10 inch t/m 14 inch
- Bromfietsklasse  
 De Bromfietsklasse kan door een club worden toegevoegd als de wedstrijd een bijzonder evenement betreft. Deelname is mogelijk met een start- of trainingsbewijs of met een daglicentie.
- E-Bikes  
 E-bikes zijn toegestaan in trainingen en bij clubevenementen. Daarnaast kan de E-bike als aparte klasse worden toegevoegd aan een bijzonder evenement. Deelname aan wedstrijden in een reguliere wedstrijdklasse kan alleen geschieden na toestemming van de Sportcommissie.

De toegestane cilinderinhoud bedraagt per klasse:

	Tweetaktmotoren	Viertaktmotoren
Bromfietsklasse	t/m 75cc	Niet toegestaan
Pitbike-klasse	Niet toegestaan	50 cc t/m 250cc
Damesklasse	85*cc t/m 250cc	150*cc t/m 450cc
125 cc Cup	t/m 125cc	Niet toegestaan
MX 2	125cc t/m 250cc	175cc t/m 250cc
Veteranenklasse	125cc t/m 500cc	175cc t/m 750cc
Open klasse	250cc t/m 500cc	350cc t/m 750cc
Quad Nationals & Inters	125cc t/m 1000cc	175cc t/m 1000cc
Zijspan	350cc t/m 1000cc	350cc t/m 1000cc

\* De minimale wielmaat is voor 18 inch, achter 15 inch.

Voor alle motoren is een tolerantie van 5% toegestaan (zowel 2-takt als 4-takt motoren).

## Artikel 2.2: Inschrijving/deelname

Inschrijftijden	Vanaf
Alle klassen	08.00 – 08.45 uur

Afwijkende inschrijftijden worden bekendgemaakt via de reguliere kanalen.

1. Inschrijving geschiedt op de wedstrijddag op vertoon van een geldige licentie.
2. Het inschrijfbedrag wordt bepaald door de Algemene Leden Vergadering (ALV).
3. Wordt na de inschrijving afgezien van deelname dan is de inschrijver verplicht zich met zijn licentie af te melden bij de wedstrijdleiding of administratie. Het inschrijfgeld wordt niet terugbetaald. Wil de inschrijver na de afmelding alsnog deelnemen, dan moet hij zich persoonlijk met licentie opnieuw aanmelden.
4. Per inschrijver verstrekt de organiserende vereniging twee toegangsbewijzen.
5. Inschrijven zonder machine of deelnemen aan de wedstrijd zonder inschrijving is strafbaar.
6. Voor een na-inschrijving worden administratiekosten in rekening gebracht (zie website).
7. Indien een wedstrijd wordt afgelast na aanvang van de trainingen (ongeacht het aantal klassen dat op het moment van afgelasting heeft getraind), wordt er géén inschrijfgeld terugbetaald aan de rijders en/of bakkenisten.
8. Als een wedstrijd wordt afgelast vóór aanvang van de training, maar nadat de inschrijving heeft plaatsgehad, dan wordt het volledige inschrijfgeld terugbetaald aan de rijders.
9. Deelname in een klasse is mogelijk:
  - a. Met een geldige licentie in de betreffende klasse.
  - b. Met een officiële afvaardiging van bij IMBA aangesloten bonden.
  - c. Voor startbewijshouders van de organiserende clubs met een tweede of volgend startbewijs of met een "0" nummer.
10. De wedstrijden worden bekendgemaakt op de officiële sportkalender.
11. Ingelaste wedstrijden dienen zo mogelijk minimaal twee weken voor aanvang bekend te worden gemaakt via de reguliere kanalen.
12. De wedstrijdindeling hangt zichtbaar op de jurybus/administratieruimte en in de fuik.
13. De wedstrijdleiding is bevoegd de wedstrijdindeling aan te passen.
14. Rijders die door MON worden ingedeeld op een bepaald niveau, mogen niet op een ander niveau (lager) rijden via een afvaardiging van een aangesloten IMBA-bond.

## Artikel 2.3: Tijdwaarneming

Voor de tijdwaarneming wordt er gebruik gemaakt van transponders.

1. Iedere rijder is verplicht om voor aanvang van trainingen en wedstrijden een functionerende en goed opgeladen transponder te plaatsen op de motorfiets waarmee wordt deelgenomen. Dit geldt ook voor rijders met een 0-nummer en rijders met een trainingsbewijs in de Vrije klasse. Transponderregistratie is nodig voor een correcte geluidsmeting.
2. Het goed functioneren en opladen van de transponder is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer.
3. De transponder dient op een deugdelijke wijze gemonteerd te worden op de linker- of rechter voorvork van de motorfiets, gebruikmakend van de bijgeleverde montagebeugel. Quads en zijspannen dienen de transponder zodanig te bevestigen dat storing van het transpondersignaal door framebuizen e.d. voorkomen wordt.
4. Voor aanvang van de training zal in de fuik gecontroleerd worden of de transponder functioneert door een signaal af te geven. Bij deze controle kan geen uitspraak worden gedaan over de sterkte van dit signaal.

## Versie 0.1

5. Bij constatering tijdens de training of manche van een niet goed functionerende of onvoldoende opgeladen transponder zal geprobeerd worden, zoveel als mogelijk, de deelnemer hiervan in kennis te stellen.

Indien het elektronisch tijdwaarnemingssysteem uitvalt, gelden de volgende regels:

- A. Als het elektronisch tijdwaarnemingssysteem uitvalt tijdens de tijdtraining van de Inters in de eerste tellende wedstrijd van het seizoen dan zal de opstelling in de fuik voor de eerste tien rijders plaatsvinden op basis van de eindstand van het kampioenschap van het jaar daarvoor. De overige deelnemers stellen zich op volgens loting.
  - B. Als het elektronisch tijdwaarnemingssysteem uitvalt tijdens de tijdtraining van de Inters in de tweede of latere wedstrijd dan zal de opstelling in de fuik plaatsvinden op basis van de stand in het actuele kampioenschap.
  - C. Als het elektronisch tijdwaarnemingssysteem uitvalt tijdens een wedstrijd, zal deze worden afgevlagd. Daarna zijn er twee mogelijkheden:
    - I. Er is minder dan 2/3 van de wedstrijdtijd verstreken
    - II. Er is meer dan 2/3 van de wedstrijdtijd verstreken
- 1) Bij I. zal er een herstart van die klasse plaatsvinden, echter zo mogelijk pas na 30 minuten. In die 30 minuten wordt getracht het tijdwaarnemingssysteem te herstellen. Als het systeem eerder gerepareerd is kan er eerder gestart worden. Als het lukt om het systeem te repareren wordt de volledige wedstrijdtijd die er voor die klasse staat, verreden waarbij het tijdwaarnemingssysteem de uitslag bepaalt.
  - 2) Lukt het niet om het systeem te herstellen, dan wordt de manche ook opnieuw verreden en zal de uitslag worden opgemaakt aan de hand van handgeschreven doorkomsten aan de finishlijn.
  - 3) Bij II. zal er geen herstart plaatsvinden, maar wordt de voorlaatste ronde van de al verreden wedstrijdtijd als uitslag genomen.

### Artikel 2.4: Trainingen

Deelname aan training is verplicht.

<b>Training - Tijdtraining</b>	<b>Vanaf</b>
Alle klassen	09.00 uur

1. De training voorafgaand aan de wedstrijd is bedoeld als baanverkenning.
2. Bij gele zwaaiende vlag/ongeval tijdens een training geeft de arts of de wedstrijdleider aan of de training stopgezet moet worden. Indien 2/3e van de trainingstijd verstreken is bij het geven van de rode vlag wordt de training niet opnieuw gehouden. Bij minder dan 2/3e wordt de training opnieuw gestart voor de volle trainingstijd. Indien mogelijk 1 klasse tussenvoegen, als dat niet mogelijk is minimaal 10 minuten pauze inlassen.
3. De tijdsduur van een training is 9 minuten voor alle klassen, uitgezonderd de klassen die een tijdtraining rijden.
4. De tijdtraining is enkel voor rijders uit de klassen:
  - Inters (en Zijspan Nationalen en Quad Nationalen omdat deze samen rijden met de Inters) De tijdsduur van de tijdtraining is twee ronden en 13 minuten. De eerste twee ronden daarvan is een vrije training. De laatste 13 minuten bestaan uit een tijdtraining. Als de eerste rijder twee ronden heeft afgelegd wordt de tijdtraining gestart. Dit wordt aangegeven door middel van het T-bord bij de finish.
5. Het is toegestaan om meerdere motoren te gebruiken tijdens een training. Alle motoren dienen technisch gekeurd te zijn. Daarnaast mag er alleen gewisseld worden in de daarvoor bestemde plaats (pitstraat-fuik-startterrein)

6. Proefstarts zijn alleen op het startterrein toegestaan, indien andere rijders niet in gevaar worden gebracht. Is er een lint of andere afzetting gespannen over het startterrein, dan zijn proefstarts verboden.
7. Natraining is mogelijk in overleg met de wedstrijdleider en/of fuikmeester; maximaal één ronde natraining voor de ordonnans. Degene die natraint mag de laatste rijder(s) van de klasse die op dat moment rijdt, niet inhalen.

### **Artikel 2.5: Fuik**

Voordat een rijder zich naar de startlijn begeeft, stelt hij zich op in de fuik.

#### **Fuikopstelling bij trainingen:**

De opstelling is bij trainingen volgens binnenkomst in de fuik.

#### **Fuikopstelling bij wedstrijden die niet meetellen voor het kampioenschap:**

1. Voor de klassen Junioren, Senioren en Nationalen is de opstelling voor de eerste manche volgens loting.
2. Voor de klassen Junioren, Senioren en Nationalen is de opstelling voor de tweede manche volgens klassering in de eerste manche.
3. Voor de categorie Inters is de uitslag van de tijdtraining bepalend voor de opstelling in de fuik van de eerste en tweede manche en eventueel volgende manches.

#### **Fuikopstelling bij wedstrijden die meetellen voor het kampioenschap:**

1. Voor de klassen Inters (maar ook Quad Nationalen en Zijspan Nationalen) is de uitslag van de tijdtraining bepalend voor de opstelling in de fuik van de eerste en tweede manche en eventueel volgende manches. Als het tijdwaarnemingsstelsel niet beschikbaar is voor de tijdtraining wordt de fuikopstelling gedaan volgens de wijze als beschreven in artikel 2.3.
2. Bij alle eerste kampioenswedstrijden van de Dames, MX2 Junioren, Senioren en Nationalen en MX Open Junioren, Senioren en Nationalen is de opstelling in de eerste manche volgens loting. Bij de volgende manche gebeurt dit volgens klassering in de eerste manche.
3. Ingaande de tweede kampioenswedstrijd is de opstelling voor de klassen Veteranen, Dames, MX2 Junioren, Senioren en Nationalen en MX Open Junioren, Senioren en Nationalen volgens de stand in het actuele kampioenschap. Deelnemers zonder punten stellen op volgens loting. De opstelling in de tweede manche vindt plaats volgens de klassering van de eerste manche.
4. Deelnemers met "0"-nummers loten niet mee; zij verlaten in alle manches als laatste de fuik.

#### **Fuikopstelling bij A- en B-kwalificatiemanches:**

1. Voor de klassen Junioren, Senioren en Nationalen maar ook Dames en Veteranen kunnen er kwalificatiemanches met bijbehorende finales worden verreden.
2. Wordt een wedstrijd verreden met kwalificatiemanches en A- en B-finalemanches, dan wordt door de wedstrijdleiding bepaald hoeveel deelnemers er in de A- en B-finalemanches zullen starten. De klassering uit de kwalificatiemanches is hierbij tellend.

#### **Fuikopstelling bij samenvoeging van twee of meer klassen:**

Bij samengevoegde klassen is de fuikopstelling als volgt: om en om opstellen volgens de stand van het actuele kampioenschap. De opstelling in de tweede manche is volgens klassering in de eerste manche van de eigen klasse.

#### **Gedragingen in de fuik**

1. Het fuiknummer moet door de rijder persoonlijk worden getrokken bij de ingang van de fuik, in wedstrijdtenue en met machine.
2. Het ruilen van fuiknummers is verboden.

## Versie 0.1

3. Na het tonen van de groene vlag of geven van een fluitsignaal, kunnen de motoren worden gestart.
4. Indien een rijder in de fuik niet naar het starthek kan oprijden vanwege een defect aan zijn machine, dan heeft hij recht op maximaal 3 minuten uitstel. De rijders achter hem dienen te wachten. Is na die 3 minuten het euvel niet verholpen, dan mogen de andere rijders oprijden.
5. Alle rijders (dus geen helpers) zijn gerechtigd om, achter het starthek (dus niet ervóór), een spoortje te trappen totdat de start- of fuikmeester het fluitsignaal geeft.
6. Er mag 1 helper in de fuik aanwezig zijn om de motor van de rijder vast te houden.
7. Direct na het fluitsignaal van de start- of fuikmeester dienen alle helpers de fuik te verlaten. Als iedereen vertrokken is mag er naar het starthek gereden worden. Er mogen zich geen helpers ophouden in het gebied tussen de fuik en het starthek.

### **Artikel 2.6: Start**

1. Er wordt gestreefd per manche, kwalificatiemanche, finalemanche én training niet meer dan 46 maar met een absoluut maximum van 52 (zijspan en quads 30 met een maximum van 36) deelnemers aan de start toe te laten.
2. Na positie te hebben gekozen achter het starthek is het niet meer toegestaan deze plaats vrij te maken voor een ander.
3. De rijders stellen zich vrijelijk op achter een poortje binnen de gemarkeerde ruimte, de tweede startrij wordt achter de markering geformeerd.
4. Zijspannen en Quads kiezen telkens positie achter twee rode of twee blanke starthekjes.
5. Vóór het starthek mag zich niemand begeven.
6. De start geschiedt middels starthek, elastiek of vlag, enkele ogenblikken nadat de laatste rijder zich heeft opgesteld.
7. Door middel van een groene vlag of fluitsignaal wordt door de fuikmeester aan de startmeester kenbaar gemaakt dat de rijders startgereed zijn en dan dient het startgebied vrijgemaakt te worden.
8. Indien een rijder aan het starthek problemen krijgt met zijn machine dient hij dat kenbaar te maken aan de startmeester door het opsteken van zijn hand. De rijder heeft daarna recht op 1 minuut om het euvel te verhelpen. Is na die minuut het euvel niet verholpen dan kan de startprocedure in gang gezet worden.
9. Nadat de groene vlag getoond is, wordt gedurende 15 volle seconden een "15" seconden teken getoond, het hek valt tussen de 5 en 10 seconden nadat het "5" seconden teken getoond wordt. Het "5" seconden teken blijft omhoog totdat het starthek valt.
10. Een rijder die een valse start veroorzaakt waardoor een herstart gegeven moet worden kan worden teruggezet naar de laatste plaats in de fuik.
11. Bij het veroorzaken van meerdere valse starts volgt diskwalificatie.
12. Na een valse start gaan de rijders terug naar de fuik en nemen zij de plaats in die hen was toegewezen.
13. Als een wedstrijd door een val of ongeval moet worden stilgelegd, dan mag de veroorzaker bij bewezen opzet niet aan de herstart van de betreffende manche deelnemen.

De wedstrijdleiding is bevoegd om uit overwegingen onder meer op het gebied van veiligheid anders te beslissen ten aanzien van de startprocedure.

### **Artikel 2.7: Kwalificatiemanches**

#### Indeling van de kwalificatiemanches

Op het moment dat er besloten wordt om kwalificatiemanches te rijden, zal de groep worden opgesplitst in tweeën op basis van de kampioensstand in de desbetreffende klasse:

- de eerste aanwezige rijder volgens de kampioenstand start in de eerste kwalificatiemanche.
- de tweede aanwezige rijder volgens de kampioenstand start in de tweede kwalificatiemanche.



## Versie 0.1

- de derde aanwezige rijder volgens de kampioensstand start weer in de eerste kwalificatiemanche.
- de vierde aanwezige rijder volgens de kampioensstand start weer in de tweede kwalificatiemanche.

Dit gaat door tot alle rijders die in de kampioensstand voorkomen zijn ingedeeld. Alle rijders die niet op de kampioensstand voorkomen worden daarna willekeurig verdeeld over de twee kwalificatiemanches.

Opstelling in de fuik bij de kwalificatiemanches geschiedt op basis van de kampioensstand en rijders die niet voorkomen in de kampioensstand op basis van "nummertje trekken".

### Aantal rijders in de A-finale

In de A-finale zullen 50% van het aantal aanwezige rijders van start gaan. Het aantal wordt naar boven afgerond op een even getal, zodat uit beide kwalificatiemanches evenveel rijders in de A-finale starten. De overige rijders starten in de B-finale.

Opstelling in de fuik bij de A-finale en B-finale geschiedt op basis van de uitslagen in de kwalificatiemanches.

Worden er kwalificatiemanches en finalemanches gereden, dan is de klassering in de finalemanche bepalend voor de punten die worden toegekend in het kampioenschap. De punten worden verdeeld over de deelnemers uit de A- en B-finalemanches. De winnaar uit de B-finalemanche wordt één positie lager geklasseerd dan de laagst geklasseerde rijder uit de A-finalemanche.

## **Artikel 2.8: Rijtijden**

<b>Rijtijden per klasse bij (kwalificatie)manches en finales:</b>	
Damesklasse	15 minuten + 1 ronde
MX 2 en Open klasse Junioren	15 minuten + 1 ronde
Veteranenklasse	15 minuten + 1 ronde
MX 2 en Open klasse Senioren + 125 cc Cup	17 minuten + 1 ronde
MX Open Nationalen	19 minuten + 1 ronde
MX 2 Nationalen/Inters en Open Inters	21 minuten + 1 ronde
Quad Nationalen en Inters	18 minuten + 1 ronde
Zijspan Nationalen en Inters	18 minuten + 1 ronde

De wedstrijdleiding is bevoegd de rijtijden te wijzigen. Deelnemers worden hiervan tijdig in kennis gesteld.

Bij voortijdige beëindiging van een manche door de wedstrijdleiding is het voor het toekennen van punten noodzakelijk dat er minimaal 2/3 (66%) van de rijtijd genoemd in minuten verreden is.

Na een rode vlag situatie vindt er een herstart plaats indien nog niet 2/3 (66%) van de manche is verreden. Indien mogelijk wordt er 1 klasse tussengevoegd voordat de herstart plaatsvindt. Als dat niet mogelijk is minimaal 10 minuten pauze.

## **Artikel 2.9: Resultaten en klasseringen**

1. De elektronische tijdwaarneming is bepalend voor de uitslag. De finishpaal, die de finishplaats markeert, wordt bij voorkeur geplaatst op de positie waar de elektronische tijdwaarneming plaatsvindt. Indien er geen elektronische tijdwaarneming plaatsvindt of niet mogelijk is, is de positie van de finishpaal bepalend voor de uitslag.
2. Bij uitval van het elektronische tijdwaarnemingssysteem én als er geen handmatige jurering beschikbaar is dan kan de wedstrijdleiding besluiten om een manche of complete wedstrijd niet-tellend te laten zijn.

## Versie 0.1

3. Bij voortijdige beëindiging van een manche én als 2/3 (66%) van de wedstrijdtijd is verstreken, telt de voorlaatste ronde voor de puntentelling.
4. Deelnemers met een "0"-nummer worden in zijn geheel niet opgenomen in het dagklassement en de kampioensstand en komen niet in aanmerking voor bekens en premies.
5. Deelnemers op een afvaardiging worden wel opgenomen in het dagklassement en de kampioensstand en komen in aanmerking voor bekens en premies
6. Om geklasseerd te worden dient men zonder hulp van derden de finish te passeren.
7. Wil een deelnemer geklasseerd worden, dan moet hij minimaal 2/3 (66%) van het door de winnaar afgelegde aantal ronden hebben verreden. Voor de Damesklasse geldt, dat alle rijders die gefinisht zijn d.m.v. het passeren van de finishvlag met machine en in de verplichte kleding geklasseerd worden.
8. Indien een rijder de overstap maakt naar een andere klasse dan blijven zijn kampioenspunten behaald in de eerdere klasse behouden.

### **Artikel 2.10: Prijzegeld**

1. Een rijder die in een manche van een klasse Zijspan Inters of MX Open Inters een top 10- klassering behaalt, heeft recht op premiegeld. Dus uitgesloten zijn Zijspan Nationalen en MX 2 Nationalen/Inters.
2. Afhalen van premiegeld geschiedt uitsluitend door de rechthebbende op vertoon van zijn startbewijs tot maximaal 20 minuten na afloop van de laatste manche van zijn klasse.
3. Het premiegeld moet door de organiserende vereniging worden uitgegeven aan de rijders. Dit gebeurt door een afgevaardigde van de vereniging bij de jurybus.
4. Niet afgehaalde premies worden teruggegeven aan de organiserende vereniging.
5. Rijders die een plaats bij de eerste drie hebben behaald dienen hun premie samen met de beker af te halen tijdens de prijsuitreiking.
6. Als een rijder na afloop van de wedstrijd zijn behaalde beker niet persoonlijk afhaalt tijdens de prijsuitreiking, dan kan hierop later geen aanspraak meer gemaakt worden.

### **Artikel 2.11: Bekerschema**

Junioren	3 bekens
Dames	3 bekens
Senioren	3 bekens
Nationalen	3 bekens
Inters	3 bekens
Zijspan Nationalen	3 x 2 bekens
Zijspan Inters	3 x 2 bekens
Quad Nationalen	3 bekens
Quad Inters	3 bekens
Veteranen	3 bekens
125cc Cup	3 bekens

### **Artikel 2.12: Kampioenswedstrijden**

Het kampioenschap wordt als volgt verreden:

#### **A: Algemeen**

1. Voor het bepalen van de netto eindstand worden de twee slechtste mancheresultaten van de bruto eindstand afgetrokken. Is een deelnemer geschorst of gediskwalificeerd voor een of meerdere manches, dan mogen deze niet worden afgetrokken.
2. Indien een rijder besluit zich niet in te schrijven voor een wedstrijd dan kan die wedstrijd als een schrapresultaat gelden.

3. Bij een gelijk aantal punten is het aantal mancheoverwinningen beslissend, daarna het aantal tweede plaatsen enz. Is er dan nog geen beslissing, dan is het resultaat van de laatste manche in de cyclus bepalend.
4. De kampioensstatus van een kampioenswedstrijd vervalt indien drie dagen voor of na deze wedstrijd een door IMBA aangemelde wedstrijd wordt verreden in diezelfde klasse. Let op: dit geldt niet voor Zijspan Nationalen en Quad Nationalen.
5. Mocht er geen deelname zijn van rijders die aangegeven hebben aan alle IMBA wedstrijden in een bepaalde klasse deel te nemen, dan wordt de NK status alsnog toegekend aan die wedstrijd.
6. De uitreiking van kampioensbekers geschiedt tijdens de jaarlijkse kampioenenhuldiging. Per klasse worden drie prijzen uitgereikt.

### **B: Kampioenschappen voor Dames, Veteranen, Junioren, Senioren, Nationalen en 125cc Cup**

Alle wedstrijden die worden verreden op zon- en feestdagen in de periode van 1 april t/m 31 oktober, behoudens de bijzondere evenementen en wedstrijden tijdens de door MON vastgestelde vakantieperiode, tellen mee voor de kampioenschappen in de klassen Dames, Veteranen, Junioren, Senioren, Nationalen en 125cc Cup. Per jaar zullen ook maximaal 2 wedstrijden per klasse ingedeeld worden op zaterdag die meetellen voor het kampioenschap.

### **C: Nederlands kampioenschap voor Interklassen & Nationaal kampioenschap voor Quad Nationalen + Zijspan Nationalen**

Kampioenswedstrijden voor de Interklassen, Quad Nationalen en Zijspan Nationalen worden verreden op zon- en feestdagen in de periode van 1 maart t/m 31 oktober, behoudens de door de ALV vastgestelde vakantieperiode. Aanvullend zullen per jaar zullen maximaal 2 wedstrijden per klasse ingedeeld worden op zaterdag.

#### **Artikel 2.13: Startnummers Interklasse**

De tien hoogst geklasseerde rijders in de Interklassen hebben het volgende jaar recht op het startnummer horend bij de plaats die zij behaald hebben in het eindklassement, corresponderend met de uit te geven nummers in die klasse, indien ze in dezelfde klasse blijven rijden. Wordt hier door de rijder vóór 1 december van het voorgaande jaar geen gebruik van gemaakt, dan mag het nummer opnieuw worden uitgegeven.

#### **Artikel 2.14: Puntentelling**

De puntentelling is als volgt:

1 <sup>e</sup> plaats 60 punten	11 <sup>e</sup> plaats 33 punten	21 <sup>e</sup> plaats 20 punten	31 <sup>e</sup> plaats 10 punten
2 <sup>e</sup> plaats 54 punten	12 <sup>e</sup> plaats 31 punten	22 <sup>e</sup> plaats 19 punten	32 <sup>e</sup> plaats 9 punten
3 <sup>e</sup> plaats 50 punten	13 <sup>e</sup> plaats 29 punten	23 <sup>e</sup> plaats 18 punten	33 <sup>e</sup> plaats 8 punten
4 <sup>e</sup> plaats 47 punten	14 <sup>e</sup> plaats 27 punten	24 <sup>e</sup> plaats 17 punten	34 <sup>e</sup> plaats 7 punten
5 <sup>e</sup> plaats 45 punten	15 <sup>e</sup> plaats 26 punten	25 <sup>e</sup> plaats 16 punten	35 <sup>e</sup> plaats 6 punten
6 <sup>e</sup> plaats 43 punten	16 <sup>e</sup> plaats 25 punten	26 <sup>e</sup> plaats 15 punten	36 <sup>e</sup> plaats 5 punten
7 <sup>e</sup> plaats 41 punten	17 <sup>e</sup> plaats 24 punten	27 <sup>e</sup> plaats 14 punten	37 <sup>e</sup> plaats 4 punten
8 <sup>e</sup> plaats 39 punten	18 <sup>e</sup> plaats 23 punten	28 <sup>e</sup> plaats 13 punten	38 <sup>e</sup> plaats 3 punten
9 <sup>e</sup> plaats 37 punten	19 <sup>e</sup> plaats 22 punten	29 <sup>e</sup> plaats 12 punten	39 <sup>e</sup> plaats 2 punten
10 <sup>e</sup> plaats 35 punten	20 <sup>e</sup> plaats 21 punten	30 <sup>e</sup> plaats 11 punten	40 <sup>e</sup> plaats 1 punt

1. Deze telling wordt per manche toegepast voor zowel het dagklassement als het kampioensklassement en is van toepassing op alle klassen.

2. Dagklassement: in het dagklassement wordt de deelnemer met het hoogst aantal behaalde punten winnaar. Eindigen rijders gelijk in punten dan is het resultaat van de laatste manche doorslaggevend.

## **Artikel 2.15: Promotie/degradatie**

### **Algemeen**

- Rijders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt zijn vrijgesteld van promotie, m.u.v. de eerste drie (bij de klasse Nationalen alleen de eerste) uit de eindstand van het kampioenschap of bij uitzonderlijk presteren.
- Verzoeken tot degradatie vanuit een bepaalde klasse worden slechts in behandeling genomen wanneer een coureur gedurende 12 maanden in die klasse is uitgekomen en aan 50% van de wedstrijden in dat jaar heeft deelgenomen.
- Rijders die voor de eerste keer een startbewijs aanvragen en nog niet eerder een licentie hebben gehad, worden onder voorbehoud in de aangevraagde klasse ingedeeld.
- Rijders die niet deelgenomen hebben aan het voorseizoen, kunnen tijdens de kampioensperiode alsnog worden overgezet/gepromoveerd.
- Jeugdrijders die promoveren worden apart beoordeeld.

#### **Promotie geschiedt:**

1. Vanuit de klassen Junioren, Senioren, Nationalen.
2. Promotie vanuit de klasse Junioren en Senioren geschiedt voor de eerste drie rijders uit de eindstand van het kampioenschap.
3. Promotie vanuit de klasse Nationalen geschiedt voor de eerste rijder uit de eindstand van het kampioenschap.
4. Alle rijders die in een klasse ingedeeld zijn en waarbij een aantoonbaar klasseverschil tussen deze rijder en de rest van de rijders in de klasse bestaat, kunnen worden gepromoveerd. Het bepalen of er een aantoonbaar klasseverschil is, gebeurt mede met behulp van het tijdwaarnemingssysteem.
5. Bij onderbezetting van een hogere klasse, zullen rijders met het hoogste gemiddeld aantal punten, behaald in het lopende seizoen en/of in het voorgaande seizoen, worden overgeplaatst totdat de gewenste bezetting is bereikt.
6. Op eigen verzoek na goedkeuring door MON.

#### **Degradatie geschiedt:**

1. Bij overbezetting van een klasse.
2. Op verzoek van MON.
3. Op verzoek van de rijder, schriftelijk ingediend via en met instemming van de vereniging waarvan de rijder lid is en na goedkeuring van MON.

## **Artikel 2.16: Europees Kampioenschap**

Voor deelname aan wedstrijden tellend voor het EK worden rijders geselecteerd uit de Interklasse(n) die in het Nederlands kampioenschap van het voorafgaande jaar een plaats bij de eerste tien in het eindklassement hebben behaald. De selectie geschiedt als volgt:

### **A. Voor de Dames-, MX2- en Open klasse:**

#### **Voor deelname aan alle EK wedstrijden:**

1. De Europees kampioen komt automatisch in aanmerking om zijn titel te verdedigen in het daarop volgend jaar in dezelfde klasse als waarin hij kampioen is geworden. Mocht deze rijder op basis van de NK-stand niet geselecteerd zijn voor het daarop volgende jaar, dan wordt hij als vierde rijder toegevoegd.
2. EK-deelname is uitsluitend mogelijk in één klasse.

## Versie 0.1

3. De eerste drie rijders van het team komen uit de eerste tien van het eindklassement van het kampioenschap van het vorige jaar. Rijders dienen schriftelijk aan te geven aan het EK te willen deelnemen.
4. Selectie van de vierde en volgende rijders vindt plaats in de periode tussen aanvang van het seizoen en veertien dagen voor de eerste EK-wedstrijd van het nieuwe seizoen. Rijders dienen schriftelijk aan te geven aan het EK te willen deelnemen.
5. Mocht er geen enkele deelnemer in een bepaalde klasse zijn, dan vervalt de bepaling in artikel 2.12 A.4. Hierdoor gelden deze wedstrijden dus wederom voor het NK.

### **Voor incidentele deelname**

6. Eventuele niet ingevulde plaatsen in het team kunnen worden opgevuld door incidentele deelname van rijders. Rijders komen in aanmerking voor deelname op basis van deze selectie criteria:
  - a. Als eerste geldt de actuele IMBA stand van het lopende seizoen twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.
  - b. De actuele kampioenstand twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.

### **B. Voor de Zijspanklasse:**

1. De Europees kampioen komt automatisch in aanmerking om zijn titel te verdedigen in het daarop volgend jaar in dezelfde klasse als waarin hij kampioen is geworden. Mocht deze rijder op basis van de NK-stand niet geselecteerd zijn voor het daarop volgende jaar, dan wordt deze als vierde rijder toegevoegd.
2. EK deelname is uitsluitend mogelijk in één klasse
3. De eerste drie combinaties van het team komen uit de eerste tien van het eindklassement van het kampioenschap van het vorige jaar. Rijders dienen schriftelijk aan te geven aan het EK te willen deelnemen.
4. Selectie van de vierde en volgende combinaties vindt plaats in de periode tussen aanvang van het seizoen en veertien dagen voor de eerste EK-wedstrijd van het nieuwe seizoen. Rijders dienen schriftelijk aan te geven aan het EK te willen deelnemen.
5. Mocht er geen enkele deelnemer in een bepaalde klasse zijn, dan vervalt de bepaling in artikel 2.12 A.4. Hierdoor gelden deze wedstrijden dus wederom voor het NK.

### **Voor incidentele deelname**

6. Eventuele niet ingevulde plaatsen in het team kunnen worden opgevuld door incidentele deelname van rijders. Rijders komen in aanmerking voor deelname op basis van deze selectie criteria:
  - a. Als eerste geldt de actuele IMBA stand van het lopende seizoen twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.
  - b. De actuele kampioenstand twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.

### **Overige bepalingen:**

1. Deelnemers aan het EK dienen rekening te houden met toekenning van een nummer dat afwijkt van het nationale startnummer.
2. De Europees kampioen van een voorafgaand seizoen heeft automatisch recht op deelname en op het voeren van nummer "1" tijdens de EK-wedstrijden in dezelfde klasse waarin hij Europees kampioen is geworden.
3. Heeft een rijder getekend voor IMBA dan kan hij bij afmelding niet deelnemen aan welk ander evenement dan ook.
4. Selectie voor deelname aan door IMBA erkende internationale wedstrijden geschiedt op volgorde van de voor het EK geselecteerde rijders.

5. Alle rijders, ook welke geen Nederlandse nationaliteit hebben, maar door IMBA geaccepteerd worden (zie IMBA reglement), mogen voor Nederland uitkomen tijdens IMBA-wedstrijden.

## **Artikel 2.17: Protesten**

### **A. Protesten algemene informatie**

Voordat een protest kan worden ingediend, dient eerst indien mogelijk een gesprek plaats te vinden tussen de protestant en de beschuldigde in aanwezigheid van een MON-official, die hoor en wederhoor toepast en bemiddelt met als doel tot een oplossing van het geschil te komen. In het geval MON partij is, zal een onafhankelijke derde het gesprek voeren. Mocht de protestant desondanks toch besluiten formeel protest in te dienen, dan gelden onderstaande bepalingen.

1. Het indienen van protesten is voorbehouden aan: rijders, MON-officials en bestuurders van de organiserende vereniging. Voor minderjarigen dienen protesten te worden ingediend door een ouder of voogd.
2. Protesten en de reactie hierop door de beschuldigde moeten schriftelijk op een officieel formulier, verkrijgbaar bij de jurybus, aansluitend aan het voornoemde gesprek worden ingevuld en ingediend bij de wedstrijdleiding.
3. Protesten worden verder behandeld door de strafcommissie op basis van het strafreglement van MON.

### **B. Protesten tegen cilinderinhoud**

Protesten tegen cilinderinhoud kunnen worden ingediend door iedereen genoemd onder 2.17 lid A.1, inclusief MON zelf. In alle gevallen dient er een protestformulier ingevuld te worden.

Motoren kunnen steekproefsgewijs gecontroleerd worden om vast te stellen of de cilinderinhoud voldoet aan de regels. Dat kan echter alleen als er een protest is ingediend.

1. Bij een protest dient de protestant € 200,- te betalen indien het een 2takt motor betreft en € 400,- indien het een 4takt motor betreft. Blijkt het protest ongegrond, dan betaalt de protestant alle kosten. Blijkt het protest gegrond dan zijn alle kosten voor de eigenaar van de motor en de protesteerder krijgt zijn borg terug. De verdeling van de kosten is als volgt: € 150,- (of € 350,- bij 4takt) gaat naar de controleur en € 50,- gaat naar de MON-official die bij de controle aanwezig moet zijn.
2. De rijder kan altijd zijn wedstrijd uitrijden. Pas na afloop wordt bekend gemaakt welke motor er wordt verzegeld voor controle.  
Tussen het moment van bekendmaken van het protest en de daadwerkelijke controle, zal de motor worden gemarkeerd om te garanderen dat de motor in dezelfde staat is als tijdens de laatste verreden manche. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van:
  - Verzegeling van verschillende onderdelen van de motor.
  - Het aanbrengen van een markeringsspray (DNA).
3. Blijkt de motor te voldoen aan de richtlijnen dan gebeurt er verder niets. Blijkt de motor niet te voldoen aan de richtlijnen dan volgt diskwalificatie voor de betreffende wedstrijd waar de motor werd verzegeld en schorsing voor de eerstvolgende wedstrijd,. Als de motor in de laatste kampioenswedstrijd van het seizoen na controle incorrect wordt bevonden dan wordt de rijder geschorst voor de eerste kampioenswedstrijd van het daaropvolgende seizoen.
4. Indien een motor gecontroleerd moet worden, zal de controle altijd in het bijzijn van de eigenaar plaatsvinden. De eigenaar mag zelf bepalen bij welke erkende motorzaak hij de controle wil laten plaatsvinden. Bij de controle zal een official van MON aanwezig zijn om toe te zien of de controle correct verloopt.
5. De controle moet plaatsvinden in de week na de wedstrijd waarin de motor werd verzegeld.
6. Indien de eigenaar zijn motor niet wil laten controleren zal dat worden opgevat als een schuldbekenenis. De straf is gelijk aan die als ware de controle uitgevoerd en de motor incorrect bevonden.

7. Bij een tweede veroordeling voor hetzelfde vergrijp wordt de betreffende rijder wederom gediskwalificeerd voor de wedstrijd waar de motor werd verzegeld en wordt hij geschorst voor de eerstvolgende twee kampioenswedstrijden. Als de motor in de laatste kampioenswedstrijd van het seizoen na controle incorrect wordt bevonden dan wordt de rijder geschorst voor de eerste kampioenswedstrijd van het daaropvolgende seizoen.
8. Bij een derde overtreding van hetzelfde vergrijp wordt de betreffende rijder wederom gediskwalificeerd voor de wedstrijd waar de motor werd verzegeld en wordt hij geschorst voor de rest van het seizoen.
9. Bij diskwalificatie verliest men de behaalde kampioenspunten van de betreffende wedstrijd.
10. Iedereen genoemd onder 2.17 lid A.1 kan nog steeds een protest indienen. Men hoeft dus niet te wachten totdat een verdachte motor een keer aan de beurt is. De huidige regeling zoals beschreven bij **A. Protesten algemene informatie** blijft van kracht.
11. Na afloop van een protestprocedure wordt er altijd een rapport opgemaakt waarin wordt vastgelegd welk protest het betrof (het protestformulier wordt als bijlage toegevoegd aan het dossier), wat de uitkomst was, wie de betrokkenen waren (protestant, rijder, eigenaar van de motor, MON-official, monteur die de controle verricht en motorzaak waar de controle plaatsvond).

#### **Artikel 2.18: Wedstrijden in het buitenland/afvaardigen**

MON is aangesloten bij IMBA, waardoor het mogelijk is met een verzekering voor het buitenland, hierna afvaardiging genoemd, deel te nemen aan wedstrijden van organisaties aangesloten bij IMBA. De prijs van een afvaardiging staat vermeld op de website.

Het is alleen toegestaan bij een buitenlandse bond op afvaardiging mee te doen, als de rijder bij MON geen startgelegenheid heeft op dezelfde dag.

Om deel te nemen aan de wedstrijd in het buitenland dient een aanvraag ingediend te worden voor 12.00 uur op donderdag voor de wedstrijd. De aanvraag moet worden ingediend via de website van MON.

#### **Artikel 2.19: Toon Klomp Bokaal**

Om voor de Toon Klomp-bokaal in aanmerking te komen dient een rijder het gehele betreffende seizoen een startbewijs bij MON te hebben. De wisselbekers worden uitgereikt aan de winnaars van het dagklassement bij de Inters en Nationalen. Wint een rijder de bokaal drie maal dan wordt deze rijder eigenaar van de bokaal.

## Sectie 3. TECHNISCH REGLEMENT

### Artikel 3.1: Keuring

Iedere rijder is verplicht in volledig wedstrijdtenue de machine(s) vóór de training te laten keuren bij de daarvoor aangewezen official, e.e.a. met niet draaiende motor.

Hierbij wordt speciaal gelet op:

#### A. Machine algemeen:

1. Losse spaken, wielen, bouten en/of moeren
2. Speling op voorvork en/of balhoofd
3. Een deugdelijke stuurbeschermer
4. Een goedwerkende voor- en achterrem
5. Ronde knoppen aan rem- en koppelingshendels
6. Deugdelijke en goed zichtbare nummerplaten en cijfers
7. Onverantwoorde banden, bijv. schoepbanden ononderbroken in een lijn met een profieldiepte van meer dan twee centimeter, banden met spikes
8. Voor- en achterwielen moeten voldoende zijn afgeschermd
9. Werkende transponders
10. Het opklappen van de voetsteunen
11. Nummerplaten conform A.3.4
12. Overige scherpe uitsteeksels zijn verboden

#### Quads:

1. De diameter van het achterwiel mag maximaal 10 inch zijn, er zijn geen bepalingen voor de maat van het voorwiel.
2. De voertuigbreedte mag maximaal 135 cm zijn.
3. Eventuele voertuigverbreding is alleen toegestaan d.m.v. wielblokken voor en achter of verbrede achteras.
4. Bij een achteras uit een geheel voldoet één rem voor beide achterwielen.
5. Aan beide zijden tussen de wielen moet een staaf aangebracht worden om te voorkomen dat de wielen in elkaar haken.
6. Achter de zitting moet zich een bumper bevinden, de lengte en de breedte van de bumper moet eindigen boven het achterste deel van het kettingtandwiel.
7. Een bumper moet aan de voorzijde gemonteerd worden om te voorkomen dat de wielen in elkaar haken.
8. Er dienen nerfbars t.h.v. de hiel van het spatbord gemonteerd te zijn.
9. Opklapbare en goed functionerende voetsteunen en beschermroosters onder de voetsteunen zijn verplicht.
10. Een goed functionerend stroomonderbrekingscontact is een vereiste.

#### Zijspannen:

1. Zijspanbeugels mogen niet buiten de bak uitsteken.
2. Gietwielen dienen te worden afgeschermd.
3. Een goed functionerend stroomonderbreking contact is een vereiste.

Machines die niet aan de voorschriften voldoen, een gevaar opleveren voor anderen of niet ter keuring zijn aangeboden, worden niet tot de training en wedstrijd toegelaten.

#### B. Overig:

1. Machines die tijdens de wedstrijd gebreken vertonen, kunnen dan wel moeten uit de wedstrijd worden genomen.
2. Is een rijder uit de wedstrijd genomen, dan dient hij zich voor de volgende manche te melden bij de wedstrijdleiding voor herkeuring van zijn machine en kleding.



Versie 0.1

3. Wordt deelgenomen met machines met verlichting, dan dient die afdoende te zijn afgeplakt.
4. Telecommunicatie met de rijder en/of motor is verboden.

Brildragende deelnemers worden geadviseerd een sportbril te dragen met plastic lenzen.

### **Artikel 3.2: Kleding**

De volgende uitrustingsstukken zijn verplicht:

1. Een shirt met lange mouwen van geschikt materiaal. Puur nylon is niet toegestaan vanwege het gevaar van verbranding van de huid.
2. Een degelijke, goed sluitende en goed passende helm. Spoilers op de helm plaatsen is verboden, tenzij het originele uitvoeringen van de fabrikant betreft.
3. Een crossbroek gemaakt van geschikt materiaal.
4. Een bodyprotector. Een bodyprotector moet van deugdelijk materiaal zijn samengesteld en de borst en de rug beschermen.
5. Hoog gesloten laarzen van deugdelijk materiaal.
6. Deugdelijke handschoenen.
7. Een nekbrace wordt sterk aanbevolen.

Het dragen van wapperende sjaaltjes, los hangend haar of haar opgebonden in een onder de helm uitstekende staart is verboden.

Het is niet toegestaan sieraden (ringen, halskettingen, oorbellen, enz.) te dragen tijdens het rijden.

### **Artikel 3.3: Geluid**

De KNMV en MON hanteren met ingang van 1 januari 2011 een zelfde maximale geluidsproductie voor crossmotoren van 94 dB(A) (gemeten volgens de Dynamische meetmethode). Deze norm geldt voor alle trainingen en alle wedstrijden met uitzondering van het ONK van de KNMV en wedstrijden verreden onder regelgeving van de FIM, UEM.

### **Algemeen**

Motoren die met een defecte uitlaat of geluiddemper rijden dienen direct uit de wedstrijd te worden genomen d.m.v. een zwarte vlag + bord met rijnummer.

### **Circuitmetingen:**

Circuitmetingen kunnen worden uitgevoerd volgens onderstaande wijzen:

1. Draadloos meetsysteem (Munisense):  
voor het automatisch meten van de geluidsproductie tijdens wedstrijden en trainingen.
2. Dynamische methode
3. 2 Meter max methode

Voor metingen uitgevoerd volgens de 2 Meter max methode aanvaardt MON geen enkele aansprakelijkheid m.b.t. schade aan motoren en/of uitrusting.

Een omschrijving betreffende de uitvoering van bovenstaande geluidmeetmethodes wordt opgenomen in het protocol Commissie Geluid en beschikbaar gesteld ter inzage.

De maximale geluidsproductie voor deelnemers is vastgesteld volgens onderstaande tabel:

<b>Methode</b>	<b>Limiet (dB(A))</b>
Draadloos meetsysteem (Munisense)	94.0
Dynamische methode	94.0
2 Meter Max methode	112.0

**Grenswaarden en strafmaatregelen volgens 2 Meter max methode:**

1. Heeft men voor de eerste training 113,0 dB(A) of hoger, dan mag men niet trainen. De motor mag wel in orde gemaakt worden.
2. Na training of manche tussen 114,0 en 115,0 dB(A) een officiële waarschuwing.
3. Na de training of manche boven de 115,0 dB(A) volgt diskwalificatie voor de betreffende training of manche

**Overige bepalingen**

A. Tegen de vaststelling van een geluidsovertreding is geen protest mogelijk.

B. Na een diskwalificatie zal de rijder zijn motor de 2 volgende wedstrijden waaraan hij wil deelnemen voor deelname moeten aanbieden voor een keuring volgens de 2 Meter max methode. Pas na goedkeuring mag hij deelnemen.

C. Bij de 2 Meter max methode wordt gemeten tot 1 cijfer achter de komma.

D. Eerder opgelegde geluidgerelateerde straffen blijven staan gedurende een jaar na constatering van de laatst geconstateerde overtreding van het geluid.

E. Van alle overtredingen zal een registratie worden bijgehouden. Bij meerdere overtredingen kan er een schorsing voor meerdere wedstrijden volgen.

F. Mogelijke wijzigingen in het geluidsreglement die voortvloeien uit het afgesloten convenant tussen beide motorcrossbonden mogen door de commissie Geluid i.s.m. het hoofdbestuur tussentijds worden doorgevoerd. Hierover zal duidelijk worden gecommuniceerd met de verenigingen, bijv. d.m.v. publicatie op de MON-website en/of door het uitdelen van flyers bij de inschrijving.

Op een wedstrijddag, kan voor aanvang van de trainingen, 1 volledige klasse worden gekeurd volgens de 2 Meter max methode.

Na 2 officiële waarschuwingen volgt een schorsing voor 1 wedstrijd. Na een schorsing mag pas weer aan de wedstrijden worden deelgenomen als de motor gecontroleerd is op het geluid en aan de normen voldoet.

Op een wedstrijddag kan ook gemeten worden met het Munisense systeem en/of de dynamische methode. Deze methodes worden gebruikt als screening. Rijders, die volgens deze methodes te veel geluid maken kunnen opgeroepen worden om hun motor volgens de 2 Meter max methode te laten meten. Bij overtreding van de geluidsnormen volgens de 2 Meter max methode volgen straffen als eerder vermeld.

**Artikel 3.4: Nummerborden**

1. Elke machine dient voorzien te zijn van drie nummerborden: één aan de voorkant, één aan de linker- en één aan de rechterzijde. Quads voeren een extra nummerplaat, bevestigd aan de achterzijde, haaks aan de stootbeugel en in de lengterichting van de machine.
2. Geperforeerde nummerborden zijn verboden vanwege de slechte leesbaarheid.
3. Zogenaamde sier- en/of schaduwcijfers zijn niet toegestaan. De beoordeling van afwijkende cijfers komt uitsluitend toe aan MON-officials.
4. Het is verplicht om een sticker met het MON-logo op de voornummerplaat te hebben. Plaatsing op de zijplaten is gewenst, maar niet verplicht. MON stickers zijn bij de MON-jurybussen tegen betaling verkrijgbaar. De leveranciers van nummerstickers kunnen deze ook bedrukken op de stickersets.

## Versie 0.1

5. Reclame mag alleen boven de cijfers worden geplaatst met een maximale hoogte van 30 mm (zie schets). Er mag géén reclame worden geplaatst aan de zijkanten en de onderkant van de voornummerplaat.
6. De cijfers van de startnummers dienen zo groot mogelijk en duidelijk leesbaar te zijn.
7. Minimale afmetingen van het MON-logo: 25x40 mm (hxb).
8. Alle nummerborden dienen voorzien te zijn van een leesbaar cijfer. Enkel het voornummerbord dient verplicht de juiste kleur van de klasse te hebben. Het voornummerbord van de motor moet dus worden voorzien van een cijfer en achtergrond in de volgende kleuren:

<b>Klasse</b>	<b>Kleur nummerplaat</b>	<b>Kleur cijfer</b>
Junioren	Zwart	Wit
Senioren	Groen	Wit
Nationalen + 125cc Cup	Wit	Zwart
Inters	Geel	Zwart
Veteranen	Blauw	Wit
Dames	Roze	Zwart
No Fear Energy Cup	Geel	Zwart

\* MX2 Nationalen-Inters dienen een geel voornummerbord te hebben, met zwarte cijfers.

9. Plaats zo mogelijk het startnummer achter op het shirt.
10. In de klassen met een kampioenschap mag de leider van de bruto kampioenstand rijden met een rood nummerbord aan de voorzijde van de motor (dit is niet verplicht). Bepalend hiervoor is de bruto stand voor aanvang van de eerste manche.

Voorbeeld rode nummerplaat:

