Versie 2 1-1-2026

Jeugd MX Reglement 2026

Motorsport Organisatie Nederland
Veldweg 15A
5431 CH Cuijk

Tel.: 0485 – 31 50 80
Website: www.mon.nl
Email: info@mon.nl
IMBA: www.IMBA-MX.com

Versie 1

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- en crosscertificaat 8

Artikel 1.6: Bepalingen en gedragingen 9

Artikel 1.7: Milieubepalingen 9

Artikel 1.8: Officiële vlaggentekens 11

Artikel 1.9: Straffen 12

Artikel 1.10: Media- en beeldmateriaal 13

Sectie 2. DEELNAME AAN WEDSTRIJDEN 14

Artikel 2.1: Klassen/cilinderinhoud 14

Artikel 2.2: Klassen/cilinderinhoud 15

Artikel 2.3: Inschrijving/deelname 16

Artikel 2.6: Tijdwaarneming 16

Artikel 2.7: Trainingen 17

Artikel 2.8: Fuik 17

Artikel 2.9: Start 18

Artikel 2.10: Rijtijden 19

Artikel 2.11: Rode vlag 20

Artikel 2.12: Resultaten en klasseringen 20

Artikel 2.13: Bekerschema 21

Artikel 2.14: Kampioenswedstrijden 21

Artikel 2.15: Kwalificatiemanches 19

Artikel 2.16: Puntentelling 22

Artikel 2.17: Promotie 22

Artikel 2.18: Protesten 22

Artikel 2.19: Wedstrijden in het buitenland/afvaardingen 24

Sectie 3. TECHNISCH REGLEMENT 25

Artikel 3.1: Keuring 25

Artikel 3.2: Kleding 26

Artikel 3.3: Geluid 26

Artikel 3.4: Nummerborden 28

Versie 1

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 MX 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 2026 tot en met 31 december 2026.

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.

Wijzigingen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn in het blauw gemarkeerd.

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, onder regelgeving van MON
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 een half uur voor de eerste training aan en eindigt een half uur na de finish van de laatste manche

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

Op de website www.mon.nl wordt onder de optie 'Over MON' > 'Organisatie' een overzicht gegeven van de besturen, commissies en bondsbureaumedewerkers en de taken van deze instanties en personen. 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.

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.

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. Daglicentie (Licentie welke geldig is voor één dag)
2. Een licentieaanvraag dient voor donderdag 12.00 uur (behoudens erkende feestdagen) voorafgaande aan de eerstvolgende wedstrijd ingediend én betaald te zijn. Alle aanvragen kunnen digitaal via Mijn MON door de rijder zelf gedaan worden. Een licentie moet voor afgifte echter altijd door een gekozen vereniging geaccordeerd worden.
   Ook omzetting van het startbewijs en aanvraag van tweede en volgende startbewijzen, kunnen digitaal via de website van MON gedaan worden. Alle aanvragen worden pas na betaling in behandeling genomen.
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.
    a. Bij overschrijving van een licentie op eigen verzoek tijdens het kalenderjaar zal een bedrag aan administratiekosten worden berekend (zie website).
    b. Bij verlies van een licentie tijdens het kalenderjaar zal een bedrag aan administratiekosten worden berekend voor het aanmaken van een nieuwe licentie (zie website).
    c. 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.

Om in het bezit te komen van een licentie, dient de rijder een crosscertificaat te behalen, zie artikel 1.5.

Versie 1

A. Startbewijs

1. Een startbewijs is geldig voor ten hoogste één kalenderjaar.
2. Een startbewijs geeft het recht deel te nemen aan bondswedstrijden georganiseerd door de MON in het betreffende kalenderjaar.
3. 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.
4. Het is niet toegestaan om op één wedstrijddag in twee klassen te rijden.
5. Een startbewijshouder mag tevens op alle rechten, die verbonden zijn aan het trainingsbewijs, aanspraak maken.

Aanvraag van de licentie

6. Een licentieaanvraag dient voor donderdag 12.00 uur (behoudens erkende feestdagen) voorafgaand aan de eerstvolgende wedstrijd ingediend én betaald te zijn. Alle aanvragen kunnen digitaal via Mijn MON door de rijder zelf gedaan worden.
7. Een licentie moet voor afgifte door een gekozen vereniging geaccordeerd worden.
8. Ook omzetting van het startbewijs en aanvraag van tweede en volgende startbewijzen, kunnen digitaal via de website van MON gedaan worden. Alle aanvragen worden pas na betaling in behandeling genomen.
9. Bij promotie op eigen verzoek of bij promotie/degradatie op verzoek van MON worden geen administratiekosten voor het aanmaken van een nieuwe licentie berekend.

B. Trainingsbewijs

Met een trainingsbewijs kan de rijder:

1. verzekerd trainen op alle officiële motorcrosscircuits in Nederland
2. vanaf de leeftijd van 13 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.
5. Rijders mogen deelnemen aan maximaal 3 bondswedstrijden, inclusief de wedstrijd van de club via wie het trainingsbewijs is verstrekt. Rijders worden zowel opgenomen in de daguitslag als in de kampioensstand.
6. Een trainingsbewijs is geldig tot het einde van het lopende jaar.

Aanvraag van de licentie

7. Een licentieaanvraag dient gedaan te worden voordat een rijder gebruik maakt van zijn licentie door een circuit als rijder te betreden. Alle aanvragen kunnen digitaal via Mijn MON door de rijder zelf gedaan worden.
8. Een licentie moet voor afgifte door een gekozen vereniging geaccordeerd worden.

C. Daglicentie

Met een daglicentie kan worden deelgenomen aan één training of één wedstrijd.

Aanvraag op de wedstrijd

Bij uitzonderlijke evenementen kan het mogelijk zijn licenties op locatie aan te vragen. Dit is echter alleen het geval als het vermeld is bij de wedstrijdinformatie vanuit MON.

Digitale aanvraag voorafgaande aan de eerstvolgende jeugdwedstrijd

- Een daglicentie-aanvraag dient voor de aanvang van de training voorafgaand aan de wedstrijd ingediend en betaald te zijn.

- De daglicentie kan online aangevraagd worden via de website van MON.
- Deelname kan in alle klassen welke op de wedstrijddag zijn ingedeeld, indien er nog plek is.
- MON behoudt zich het recht voor om een aanvraag af te wijzen, dan wel de gekozen klasse te wijzigen.
- De daglicentie dient inclusief controlecode getoond te worden bij de inschrijving.
- Een daglicentie kan niet op de wedstrijddag zelf worden afgesloten.
- Men mag maximaal twee maal per jaar een daglicentie aanvragen om deel te nemen aan een bondswedstrijd van MON.

Daglicentie voor training & clubwedstrijd

- Een daglicentie-aanvraag dient voorafgaand aan de training aangevraagd te worden.
- Een licentie kan digitaal aangevraagd worden via de website van MON.
- Daglicentie dient inclusief controlecode getoond te worden bij de betreffende club.

Startgerechtigde leeftijden

A = 50cc Minimotoren	05 t/m 09 jaar *
B = Beginnersklasse 65cc	Zie leeftijd per klasse
C = Quad	09 t/m 16 jaar
D = Zijspan Jeugd	08 t/m 17 jaar **
E = Beginnersklasse 85/125cc	Zie leeftijd per klasse
F = 65cc Kleine wielen	06 t/m 11 jaar
G = 65cc Grote wielen	07 t/m 12 jaar
H = 85cc	10 t/m 15 jaar
I = 125cc Jeugd	13 t/m 17 jaar
J = Vrije klasse	13 t/m 70 jaar
K = Clubklasse	13 t/m 70 jaar
L = Pitbikes	11 t/m 70 jaar
M = Bromfietsklasse	11 t/m 70 jaar

* Rijders die voor de eerste keer een start- of trainingsbewijs aanvragen dienen een uittreksel uit het bevolkingsregister in te dienen samen met de aanvraag. In plaats van een uittreksel uit het bevolkingsregister kan ook een kopie van de ID kaart van jeugdige aanvrager ingediend worden.
** Het leeftijdsverschil tussen de rijder en bakkenist in de klasse Zijspan jeugd mag niet meer bedragen dan maximaal twee jaar.

1. Peildatum bij maximumleeftijd jeugdrijders is 1 januari van het lopende kalenderjaar.
2. Als kinderen een bepaald lichaamsgewicht / lengte hebben bereikt, dan is het mogelijk dispensatie aan te vragen bij het hoofdbestuur.

A. Jeugdrijders mogen een tweede startbewijs aanvragen in de klassen Junioren, Senioren, Nationalen of Inters zodra zij de startgerechtigde leeftijd van 13 jaar bereikt hebben. Jeugdrijders worden standaard minimaal ingedeeld in de seniorenklasse. Een rijder kan hierop dispensatie aanvragen.
B. De maximum leeftijd voor het verkrijgen van een jeugdlicentie is 17 jaar, bepalend hiervoor is de leeftijd die men heeft bereikt op 1 januari van het jaar.

Artikel 1.5: Medisch- en crosscertificaat

Om in het bezit te komen van een licentie dient de rijder een Crosscertificaat te bezitten. Dit is een vragenlijst over de gevaren en vereisten van motorcross, waarmee je aangeeft dat je kennis van de sport hebt. Dit crosscertificaat wordt afgenomen door een club- en/of MON-official die daarvoor is opgeleid,

rijders dienen daarvoor contact met hun club op te nemen. Een Crosscertificaat is geldig voor onbepaalde tijd.

Om in het bezit te komen van een licentie 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. (uitgezonderd quads en zijspandeelnemers, waarbij rijders alleen zelf mogen rijden in de juiste kleding met het dodemanskoord om en een helm dragend).
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.

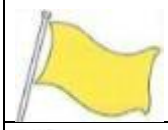
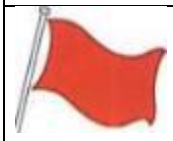
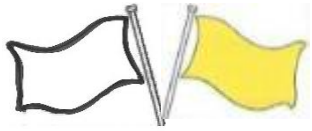
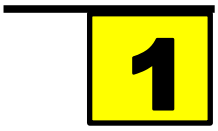
Artikel 1.7: Milieubepalingen

1. De rijder is verplicht milieubeschermende 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, ook als de tearoffs aan de motor of rijder verbonden blijven na gebruik.
5. Het gebruik van confetti en confetti-kanonnen is verboden, tenzij expliciet vermeld dat dit bij het betreffende circuit/club wel is toegestaan.
6. 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.
7. Het is niet toegestaan om vuurwerk (cat. F2 t/m F4), confettikanonnen e.d. af te steken voor, tijdens of na het evenement.

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

Artikel 1.8: Officiële vlaggentekens

Groene vlag of fluitsignaal	**Teken dat niet-rijders de fuik moeten verlaten en de motoren gestart kunnen worden.**
Zwart-wit geblokte vlag	**Finishvlag/Startvlag.**
Blauwe vlag	**Teken aan te dubbelen rijder om vrije doortocht te verlenen.**
 **Gele vlag Stilgehouden**	**Gevaar! Extra opletten, snelheid minderen.**
Gele vlag Gezwaaid	**Ernstig gevaar! Langzaam rijden, inhalen en springen verboden, de rijder moet zich voorbereiden om te stoppen.**
 **Rode vlag**	**Stopgebod! Wedstrijd wordt afgebroken. Langzaam naar de uitrit van de baan rijden.**
Witte vlag + gele vlag 	**Uitrit van de baan naar het rennerskwartier.** **Witte vlag geeft de uitgang aan.**
	Teken voor de betreffende rijder de wedstrijd te verlaten. **Zwarte vlag + bord met startnummer**
	**Laatste ronde**
	Aanvang Tijdtraining **Wordt alleen door de startmeester gehanteerd**
	15 sec voordat het starthek zal vallen **Wordt door de startmeester of door zijn assistent(e) gehanteerd.**
	Het starthek valt tussen de 5 en 10 sec, nadat het bord 5 sec getoond wordt. **Wordt door de startmeester of door zijn assistent(e) gehanteerd.**

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) Bij bedreiging, handtastelijkheden en/of belediging van officials van MON of organiserende vereniging kan de wedstrijdleiding overgaan tot uitsluiting van deelname aan de rest van de wedstrijddag. De official kan in samenspraak met MON een officieel protest indienen bij de strafcommissie en/of aangifte doen bij de politie.

    c) 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.

    d) 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 (schrapresultaat).

    e) Een officiële waarschuwing.

    f) Een berisping.

    g) Onvoorwaardelijke schorsing van minimaal één wedstrijd waarbij een 0-resultaat wordt toegekend dat geen schrapresultaat is.

    h) 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. De volgende overtredingen voeren tot maximaal de volgende bestraffingen:

Artikel	**Omschrijving**	**Straf**
Artikel 1.6 lid 14	Het zonder toestemming rijden buiten het circuit	5 plekken terug in de uitslag
Artikel 1.8	Het negeren van vlagsignalen tijdens training en/of wedstrijd	Diskwalificatie training/manche
	Niet voldoen aan het technisch reglement	Uitsluiting van deelname
	Onbehoorlijk gedrag	Uitsluiting van deelname
	Afwijkingen in het nummerbord (verkeerd nummer of verkeerde kleur)	Als laatste oprijden naar het starthek (zowel in training als bij de manches)

3. 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.

4. 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).

5. Het bestuur heeft het bondsbureau gemandateerd om uitvoering te geven aan dit artikel.

6. Opgelegde straffen gelden voor alle wedstrijden van MON en voor alle klassen.

7. Een 2de officiële waarschuwing leidt automatisch tot een schorsing vóór een wedstrijd.

8. Een officiële waarschuwing verjaart na een jaar.

9. 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 het MON bondsbureau of 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:

A. 50cc Minimotoren
B. Beginnersklasse 65cc
C. Quad
D. Zijspan jeugd
E. Beginnersklasse 85cc + 125cc B (alle maten wielen zijn toegestaan)**
F. 65cc Kleine wielen
G. 65cc Grote wielen
H. 85cc
I. 125cc Jeugd

** Klasse B (Beginners 65cc) en klasse E (Beginners 85cc-125cc) rijden enkel voor de daguitslag en niet voor een kampioenschap.

Bij beperkte deelname rijden de klassen A+B en F+G samen hun training en manches.

Trainingsbewijshouders in de jeugdklasse van de organiserende club (vermeld op het trainingsbewijs) kunnen op de eigen wedstrijd deelnemen in de klasse van het trainingsbewijs. Ze rijden voor de dagprijzen en NK punten.

De organisator heeft de keuze om, na goedkeuring en in overleg met de Sportcommissie en Jeugdcommissie, de volgende klasse toe te voegen tot een maximum van 3 klassen:

K. Vrije klasse
Deelname aan de Vrije klasse is open voor trainingsbewijshouders en startbewijshouders van 13 jaar en ouder in de klassen Dames, Junioren en Senioren en voor trainingsbewijshouders. Ook startbewijshouders van 36 jaar en ouder in de klassen Nationalen en Inters mogen deelnemen in de Vrije klasse. Voor de Vrije klasse is geen 2e startbewijs nodig, men rijdt op zijn normale licentie.

L. Clubklasse
De Clubklasse is alleen toegestaan op verzoek van de organiserende vereniging en als het programma het toelaat (om 09.00 uur beginnen met trainen en als er geen eindtijd aangegeven wordt). De Clubklasse vervangt hierbij de Vrije klasse.

M. Pitbikes
De pitbike klasse kan door een club worden toegevoegd als de wedstrijd een bijzonder evenement of een jeugdwedstrijd 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

N. Bromfietsklasse
De Bromfietsklasse kan door een club worden toegevoegd als de wedstrijd een bijzonder evenement of een jeugdwedstrijd betreft. Deelname is mogelijk met een start- of trainingsbewijs of met een daglicentie.

O. Het is toegestaan een nationale klasse toe te voegen, zoals benoemd in het MX Reglement voor de nationale wedstrijden. Deze klasse neemt deel onder normale voorwaarden (dus inclusief NK status). De Sportcommissie wijst de klasse aan, na overleg met de organiserende vereniging.

Naast alle bovengenoemde klassen is het mogelijk om in overleg met Jeugdcommissie en Sportcommissie een eigen invulling te geven aan de ruimte in het programma.

Artikel 2.2: Klassen/cilinderinhoud

De toegestane cilinderinhoud bedraagt per klasse:

De cilinderinhoud per klasse bedraagt:		**Tweetakt**	**Viertakt**
klasse A	50cc Minimotoren	t/m 50cc	Niet toegestaan
klasse C	Quad special	2takt watergekoeld t/m 85cc; 2takt blaster luchtgekoeld t/m 200cc	4takt watergekoeld t/m 150cc; 4takt YFM 250R luchtgekoeld t/m 250cc
klasse B+F en G	65cc	50cc t/m 65cc	Niet toegestaan
klasse E+H	85cc	60cc t/m 85cc	Niet toegestaan
klasse I	125cc Jeugd	80cc t/m 125cc	Niet toegestaan
klasse J	Vrije klasse	Vanaf 125cc	Vanaf 250cc
Klasse K	Bromfietsklasse	t/m 75cc	Niet toegestaan
Klasse L	Pitbike-klasse	Niet toegestaan	50 cc t/m 250cc
klasse D	Zijspan jeugd	Zie aanvullend reglement Kids & Sidecars	

(1) De Yamaha PW 85 motoren in een originele uitvoering worden bij de klasse 65cc versnellingen ingedeeld. Aangepaste PW 85 motoren worden bij de klasse 85cc geplaatst. Dit artikel wordt strikt nageleefd, waarbij de cilinderinhoud bepalend is voor de indeling.
(2) E-Bikes zijn toegestaan in trainingen en bij clubevenementen. Daarnaast kan de E-bike als aparte klasse worden toegevoegd aan bijzondere evenementen.
(3) E-Bikes kunnen deelnemen aan wedstrijden en worden ingedeeld op basis van de wiel- en bandenmaat van de motor.
(4) Deelname aan de klasse J is toegestaan voor deelnemers vanaf 13 jaar met een motor t/m 125cc tweetakt of t/m 250cc viertakt. Bij een hogere cilinderinhoud is deelname vanaf 15 jaar mogelijk.

Wiel- en bandenmaten:	**Minimaal:**	**Maximaal:**
Klasse A 50cc Minimotoren	voor 10 inch, achter 10 inch	voor 12 inch, achter 10 inch
Klasse B Beginnersklasse 65cc	voor 14 inch, achter 12 inch	voor 17 inch, achter 14 inch
Klasse C Quad special	voor 8 inch, achter 8 inch	voor 10 inch, achter 10 inch
Klasse E Beginnersklasse 85cc+ 125cc	voor 17 inch, achter 14 inch	voor 21 inch, achter 19 inch
Klasse F 65cc Kleine wielen	voor 14 inch, achter 12 inch	voor 14 inch, achter 12 inch
Klasse G 65cc Grote wielen	voor 15 inch, achter 13 inch	voor 17 inch, achter 14 inch
Klasse H 85cc	voor 17 inch, achter 14 inch	voor 19 inch, achter 16 inch
Klasse I 125cc Jeugd + Vrije klasse	voor 21 inch, achter 18 inch	voor 21 inch, achter 19 inch

Artikel 2.3: Inschrijving/deelname

1. Inschrijving voor wedstrijden geschiedt vooraf digitaal, via de website van MON. Inschrijven is mogelijk tot donderdagmiddag 12.00 uur voorafgaand aan de wedstrijd (tenzij anders vermeld op de website). De inschrijving is pas volledig nadat de betaling is afgerond.
2. Inschrijving op de wedstrijddag is mogelijk mits de klasse niet vol is. Hiervoor wordt een extra administratieve bijdrage van € 20,- gevraagd, bovenop het inschrijfgeld. Deze inschrijving geschiedt digitaal tot de training gestart is.
3. Het inschrijfbedrag wordt bepaald door de Algemene Leden Vergadering (ALV).
4. Wordt na de inschrijving afgezien van deelname, dan is de inschrijver verplicht zich af te melden bij het bondsbureau, 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.
5. Per inschrijver verstrekt de organiserende vereniging twee toegangsbewijzen.
6. Deelnemen aan de wedstrijd zonder inschrijving is verboden.
7. Deelname in een klasse is mogelijk:
    a. Met een geldige (dag)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.
8. 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 2.4 Afgelasting

1. 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.
2. Als een wedstrijd wordt afgelast vóór aanvang van de training, maar nadat de inschrijving heeft plaatsgevonden, dan wordt het volledige inschrijfgeld terugbetaald aan de rijders.

Artikel 2.5 Wedstrijdkalender / wedstrijdindeling

1. De wedstrijden worden bekendgemaakt op de officiële sportkalender.
2. Ingelaste wedstrijden dienen minimaal zes weken voor aanvang bekend te worden gemaakt via de reguliere kanalen. Afgelaste wedstrijden kunnen op een kortere termijn worden ingehaald.
3. Tijdens een jeugdwedstrijd komen standaard de klassen A t/m I aan de start.
4. De organisator heeft de keuze om na goedkeuring en in overleg met de sportcommissie een extra klasse toe te voegen (Klasse K t/m O). Het maximaal aantal bij te voegen klassen wordt door de sportcommissie bepaald.
5. De wedstrijdindeling wordt vooraf gepubliceerd op de website van MON. Daarnaast hangt de indeling zichtbaar op de jurybus/administratieruimte en in de fuik. De wedstrijdindeling kan altijd nog gewijzigd worden door de wedstrijdleiding. Na de trainingen bepaald de wedstrijdleiding de definitieve indeling voor de wedstrijddag.
6. De wedstrijdleiding is bevoegd de wedstrijdindeling aan te passen.

Artikel 2.6: Tijdwaarneming

Voor de tijdwaarneming wordt 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
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.
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 zal deze niet worden herstart.
B. 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, zal de uitslag worden opgemaakt aan de hand van handgeschreven doorkomsten aan de finishlijn indien mogelijk. Mocht het vanwege organisatorische gronden niet mogelijk zijn om de uitslag op te stellen aan de hand van handgeschreven doorkomsten, vervalt de uitslag van deze manche en/of dag.
   3) Bij II. zal er geen herstart plaatsvinden, maar wordt de voorlaatste ronde van de al verreden wedstrijdtijd als uitslag genomen.

Artikel 2.7: Trainingen

1. Deelname aan training is verplicht.
2. De training voorafgaand aan de wedstrijd is zowel bedoeld als baanverkenning maar ook als middel om de fuikopstelling te bepalen.
3. De duur van de tijdtraining is:
   - Klasse A, B, C, E, F, G 2 ronde + 6 minuten
   - Overige klassen 2 ronde + 8 minuten
4. 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)
5. 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.
6. Na-training is mogelijk in overleg met de wedstrijdleider en/of fuikmeester; maximaal één ronde na trainen voor de ordonnans. Degene die na traint mag de laatste rijder(s) van de klasse die op dat moment rijdt, niet inhalen.

Artikel 2.8: Fuik

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

Versie 1

Fuikopstelling voor tijdtraining
Opstelling in de fuik is op basis van binnenkomst.

Fuikopstelling bij wedstrijden:
De uitslag van de tijdtraining (bij samengevoegde klasse wordt de gecombineerde uitslag gebruikt) is bepalend voor de opstelling in de fuik voor de eerste en tweede manche (en eventueel volgende manches). Als het tijdwaarnemingssysteem niet beschikbaar is voor de tijdtraining wordt de fuikopstelling gedaan volgens de actuele kampioensstand. Op het moment dat er geen kampioensstand voorhanden is, wordt door middel van loting de positie in de fuik bepaald. (Eerste wedstrijd van het seizoen)

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.
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. Alleen de rijder is gerechtigd om, alleen achter het starthek 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. Er mag 1 helper bij het starthek aanwezig zijn om de rijder te helpen.
8. Huisdieren zijn niet toegestaan in de fuik.
9. Roken is niet toegestaan in de fuik
10. Direct na het fluitsignaal van de start- of fuikmeester dienen alle helpers het startgebied te verlaten.
11. Deelnemers met een 0-nummer moeten achteraan in de fuik plaatsnemen en rijden als laatste op naar het hek. Mochten er meerdere 0-nummers zijn gaat dit op volgorde van binnenkomst.

Artikel 2.9: 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. Opstellen achter het starthek begint wanneer er nog een ronde te rijden is in de voorgaande manche. Rijders die niet aanwezig zijn wanneer er opgesteld wordt, moeten achteraan aansluiten in de fuik.
3. Na positie te hebben gekozen achter het starthek is het niet meer toegestaan deze plaats vrij te maken voor een ander.
4. De rijders stellen zich vrijelijk op achter een poortje binnen de gemarkeerde ruimte, de tweede startrij wordt achter de markering geformeerd.
5. Zijspannen en Quads kiezen telkens positie achter twee rode of twee blanke starthekjes.
6. Alleen de rijder is gerechtigd om achter het starthek een spoortje te trappen totdat de start- of fuikmeester het fluitsignaal geeft.
7. Vóór het starthek mag zich niemand begeven.
8. De start geschiedt middels starthek of in geval van niet functioneren van het starthek met de vlag, enkele ogenblikken nadat de laatste rijder zich heeft opgesteld.
9. Door middel van een groene vlag of fluitsignaal wordt door de fuikmeester aan de startmeester kenbaar gemaakt dat de rijders start gereed zijn en dan dient het startgebied vrijgemaakt te worden.

10. 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.
11. 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.
12. Een rijder die een valse start veroorzaakt waardoor een herstart gegeven moet worden kan worden teruggezet naar de laatste plaats in de fuik of uitgesloten worden van deelname.
13. Bij het veroorzaken van meerdere valse starts volgt diskwalificatie.
14. Na een valse start gaan de rijders terug naar de fuik en nemen zij de plaats in die hen was toegewezen.

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

Artikel 2.10: 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.
- de derde aanwezige rijder volgens de kampioensstand start weer in de eerste kwalificatiemanche.
- de vierde aanwezige rijder volgens de kampioenstand start weer in de tweede kwalificatiemanche. Dit gaat door tot alle rijders die in de kampioenstand 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 loting.

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 2.11: Rijtijden

Klasse A 50cc Minimotoren	10 minuten + 1 ronde
Klasse B Beginners 65cc	10 minuten + 1 ronde
Klasse C Quad	12 minuten + 1 ronde
Klasse D Zijspan jeugd	12 minuten + 1 ronde
Klasse E Beginners 85cc+125cc	12 minuten + 1 ronde

Klasse F 65cc Kleine wielen	12 minuten + 1 ronde
Klasse G 65cc Grote wielen	12 minuten + 1 ronde
Klasse H 85cc	15 minuten + 1 ronde
Klasse I 125cc Jeugd	17 minuten + 1 ronde
Klasse J Vrije klasse	15 minuten + 1 ronde
Klasse K Clubklasse	15 minuten + 1 ronde

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

Artikel 2.12: Rode vlag

A. Training

Bij 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.

B. Manche

Afhankelijk van het moment waarop de rode vlag wordt getoond, gelden de volgende procedures:

A. Minder dan 2 volledige ronden gereden:
- Er volgt direct een herstart, rijders gaan direct terug naar de fuik.
- Alle rijders mogen deelnemen aan de herstart, mits zij technisch in staat zijn en geen diskwalificatie hebben opgelopen.
- De herstart betreft de volledige oorspronkelijk geplande tijd
- De startvolgorde is gelijk aan de oorspronkelijke start.
- Wisselen van motor is niet toegestaan

B. Tussen 2 ronden en 66% van de geplande wedstrijdtijd:
- Er volgt een herstart na een pauze van minimaal 20 minuten.
- Alle rijders mogen deelnemen aan de herstart, mits zij technisch in staat zijn en geen diskwalificatie hebben opgelopen.
- De herstart betreft de volledige oorspronkelijk geplande wedstrijdtijd.
- De startvolgorde is gelijk aan de oorspronkelijke start.
- Wisselen van motor is toegestaan

C. 66% of meer van de tijd voltooid:
- De wedstrijd wordt niet hervat.
- De uitslag wordt bepaald op basis van de laatste volledige ronde die alle rijders hebben voltooid vóór het tonen van de rode vlag.

3. Algemene Bepalingen
- De wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor om af te wijken van bovenstaande procedures indien de veiligheid of het wedstrijdverloop dit vereist.
- Rijders die betrokken zijn bij het incident dat leidde tot de rode vlag kunnen worden uitgesloten van herstart.
- Op verzoek van de wedstrijdleiding en/of de dokter, moet een deelnemer zich eerst melden bij de dokter voor een medische beoordeling voordat de deelnemer mag deelnemen aan de herstart.

Artikel 2.13: 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.
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 bekers en premies.
5. Deelnemers op een afvaardiging worden wel opgenomen in het dagklassement en de kampioensstand en komen in aanmerking voor bekers en premies.
6. Hulp van derden op de baan is verboden, behalve als deze in het belang van de veiligheid verleend wordt.
7. Wil een deelnemer geklasseerd worden, dan moet hij minimaal 2/3 (66%) van het door de winnaar afgelegde aantal ronden hebben verreden. In de 50cc klasse en de beginnersklasse geldt dat een deelnemer minimaal 1/3 van het door de winnaar afgelegde aantal ronden moet hebben gereden.
8. Rijd een rijder alleen in de klasse, dan vervalt de 66% regel.
9. Indien een rijder de overstap maakt naar een andere klasse dan blijven zijn kampioenspunten behaald in de eerdere klasse behouden.
10. 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 2.15: Bekerschema

Bekerschema	
50cc Minimotoren	3 bekers
Beginnersklasse 65cc	3 bekers
Quad	3 bekers
Zijspan jeugd	Bekers volgens opgave
Beginnersklasse 85cc + 125cc	3 bekers
65cc Kleine wielen	3 bekers
65cc Grote wielen	3 bekers
85cc	3 bekers
125cc Jeugd	3 bekers
Vrije klasse	3 bekers

Artikel 2.16: Kampioenswedstrijden

Het kampioenschap van de Jeugd start op 1 maart en 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.
5. De uitreiking van kampioensbekers geschiedt tijdens de jaarlijkse kampioenenhuldiging. Per klasse worden drie prijzen uitgereikt.

B: Kampioenschappen voor de klassen A, C, D, F, G, I en J

De klassen A, C, D, F, G, I en J rijden om het kampioenschap van Nederland. Voor het kampioenschap tellen alle wedstrijden, die in de periode van 1 maart t/m 31 oktober verreden worden met uitzondering van de vooraf door de ALV vastgestelde vakantieperiode.
Let op, Klasse B (Beginners 65cc) en Klasse E (Beginners 85cc + 125cc) rijden enkel voor de dag uitslag en niet voor een kampioenschap.

Artikel 2.18: Puntentelling

De puntentelling is als volgt:

1e plaats 60 punten	11e plaats 33 punten	21e plaats 20 punten	31e plaats 10 punten
2e plaats 54 punten	12e plaats 31 punten	22e plaats 19 punten	32e plaats 9 punten
3e plaats 50 punten	13e plaats 29 punten	23e plaats 18 punten	33e plaats 8 punten
4e plaats 47 punten	14e plaats 27 punten	24e plaats 17 punten	34e plaats 7 punten
5e plaats 45 punten	15e plaats 26 punten	25e plaats 16 punten	35e plaats 6 punten
6e plaats 43 punten	16e plaats 25 punten	26e plaats 15 punten	36e plaats 5 punten
7e plaats 41 punten	17e plaats 24 punten	27e plaats 14 punten	37e plaats 4 punten
8e plaats 39 punten	18e plaats 23 punten	28e plaats 13 punten	38e plaats 3 punten
9e plaats 37 punten	19e plaats 22 punten	29e plaats 12 punten	39e plaats 2 punten
10e plaats 35 punten	20e plaats 21 punten	30e plaats 11 punten	40e 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 2.19: Promotie

Promotie uit de beginnersklasse gebeurt op aangeven van de sportcommissie. Sportcommissie kan rijders promoveren naar hun respectievelijke klassen als de presentaties hier aanleiding voor geven.

Artikel 2.21: 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 2.13 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, € 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 laatst 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 schuldbekentenis. 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 2.13 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 2.22: Wedstrijden in het buitenland/afvaardingen

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.

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 art. 3.4 nummerborden.
12. Overige scherpe uitsteeksels zijn verboden.

Quads:

1. De maximaal toegestane breedte van de quads in de klassen Quad standaard en Quad special is als volgt:
   - De totale maximale breedte quad bedraagt 115 cm, 5% tolerantie is toegestaan.
   - Het verschil in wielmaat tussen het voor- en achterwiel mag niet meer bedragen dan drie inch.
   - Er is geen maximale balhoofdhoogte.
2. Bij een achteras uit een geheel voldoet één rem voor beide achterwielen.
3. Aan beide zijden tussen de wielen moet een staaf aangebracht worden om te voorkomen dat de wielen in elkaar haken.
4. 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.
5. Een bumper moet aan de voorzijde gemonteerd worden om te voorkomen dat de wielen in elkaar haken.
6. Er dienen nerfbars ter hoogte van de hiel van het spatbord gemonteerd te zijn.
7. Opklapbare en goed functionerende voetsteunen en beschermroosters onder de voetsteunen zijn verplicht.
8. Een goed functionerend stroomonderbrekingscontact.

Zijspannen:

Zijspanbeugels mogen niet buiten de bak uitsteken.

1. Gietwielen dienen te worden afgeschermd.
2. Een goed functionerend stroomonderbrekingscontact.

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.
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

KNMV en MON hanteren met ingang vanaf 2024 eenzelfde maximale geluidsproductie voor crossmotoren (gemeten volgens de 2 meter Max methode). Deze norm geldt voor alle trainingen en alle wedstrijden.

Algemeen

Motoren, die met een defecte uitlaat of geluiddemper rijden dienen zo spoedig mogelijk uit de wedstrijd te worden genomen d.m.v. een zwarte vlag + bord met rijnummer. De rijder wordt niet geklasseerd.

Geluidmetingen**:**

De metingen worden uitgevoerd volgens de 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.

Grenswaarden volgens 2 meter max methode:

1) Voor de training maximaal **111 dBa**
   De jeugd 50-65-85cc maximaal **110 dBa**

2) Na de training en/of manche maximaal **112 dBa**
   De jeugd 50-65-85cc maximaal **111 dBa**

Dit geluidlimiet is de gemeten waarde inclusief 2,0 dBa voor meetonnauwkeurigheid (d.m.v. weersomstandigheden etc.).

Versie 1

Sancties bij geluidsovertredingen

- Geluid na de race tot 1 dBa teveel > Officiële geluidswaarschuwing
- Geluid na de race van 1 tot 3 dBa teveel > 5 plaatsen terug in de uitslag van de huidige manche
- Geluid na de race vanaf 3 dBa teveel > Diskwalificatie van de huidige manche

Naast bovenstaande dient de rijder de gehele dag al laatste de fuik te verlaten.
Na alle bovenstaande sancties is een herkeuring verplicht voor de volgende manche/wedstrijd.

Overige bepalingen

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

b. Het gebruik van rubber of kunststof hulpstukken voor betere demping is verboden.

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

d. Eerder opgelegde geluid-gerelateerde straffen blijven staan gedurende een jaar na constatering van de laatste overtreding van het geluid.

e. Alleen een MON-geluidsofficial mag de meting uitvoeren en daarbij de gashendel bedienen.

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

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

h. Op een wedstrijddag kan ook **voor** aanvang van de trainingen één volledige klasse worden gekeurd, volgens de 2 meter max. methode. Is de geluidsproductie van de motor hoger dan de norm (meting voor de race), dan wordt de motor niet goedgekeurd. De rijder krijgt wel de gelegenheid om zijn motor in orde te maken.

i. Na een training/manche zullen er willekeurig enkele rijders worden geselecteerd om hun motor op geluid te laten keuren volgens de 2 meter max methode.

j. Bij het niet verschijnen op de geluidmeting na uitnodiging, volgt altijd een diskwalificatie voor de betreffende manche. De rijder wordt hiervan op de hoogte gebracht middels een mail van het bondsbureau. Mocht dit de laatste manche van toepassing zijn, dan zal de rijder de motor moeten laten goedkeuren voor de eerstvolgende wedstrijd voordat er getraind mag worden.

k. Rijders die zijn geselecteerd voor een geluidmeting dienen verplicht hier medewerking aan te verlenen. Weigering van een verplichte meting betekent diskwalificatie. De rijder mag pas deelnemen als het geluid van de motor is goedgekeurd.

Bij een overtreding van de geluidnormen volgens de 2 meter max. methode, volgen eerder gemelde straffen.

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. Een startnummer mag uit maximaal 3 cijfers bestaan.
3. Alle nummerborden moeten worden voorzien van het (gelijke) rijnummer (Als op het startbewijs)
4. Geperforeerde nummerborden zijn verboden vanwege de slechte leesbaarheid.
5. Zogenaamde sier- en/of schaduwcijfers zijn niet toegestaan. De beoordeling van afwijkende cijfers komt uitsluitend toe aan MON-officials.
6. 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.
7. 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.
8. De cijfers van de startnummers dienen zo groot mogelijk en duidelijk leesbaar te zijn.
9. Minimale afmetingen van het MON-logo: 25x40 mm (hxb).
10. 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:

Klasse	**Kleur nummerplaat**	**Kleur cijfer**
50cc Minimotoren	Wit	zwart
65cc Kleine wielen	Zwart	Wit
65cc Grote wielen	Blauw	Wit
85cc	Wit	Zwart
125cc Jeugd	Zwart	Wit
Quad	Zwart	Wit

11. De beginnersklasse rijdt met de kleur nummerplaat en cijfers corresponderend aan de cilinderinhoud en wielmaat.
12. Plaats zo mogelijk het startnummer achter op het shirt.
13. 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: