Versie 2 – 01-01-2026

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**

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 8
Artikel 1.7: Milieubepalingen 9
Artikel 1.8: Officiële vlaggentekens 10
Artikel 1.9: Straffen 11
Artikel 1.10: Media- en beeldmateriaal 12
Sectie 2. DEELNAME AAN WEDSTRIJDEN 13
Artikel 2.1: Klassen/cilinderinhoud 13
Artikel 2.2: Inschrijving/deelname 14
Artikel 2.5: Tijdwaarneming 14
Artikel 2.6: Trainingen 15
Artikel 2.7: Fuik 15
Artikel 2.8: Start 16
Artikel 2.9: Kwalificatiemanches 17
Artikel 2.10: Rijtijden 17
Artikel 2.11: Rode vlag 18
Artikel 2.12: Resultaten en klasseringen 19
Artikel 2.13: Prijzengeld 19
Artikel 2.14: Bekerschema 19
Artikel 2.15: Kampioenswedstrijden 19
Artikel 2.16: Startnummers Interklasse 20
Artikel 2.17: Puntentelling 20
Artikel 2.18: Promotie/degradatie 21
Artikel 2.19: Europees Kampioenschap 21
Artikel 2.20: Protesten 23
Artikel 2.21: 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 27

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	Na-training:	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.

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. Een rijder kan geen startbewijs aanvragen op twee verschillende niveaus.
5. Het is niet toegestaan om op één wedstrijddag in twee klassen te rijden.
6. Een startbewijshouder mag tevens op alle rechten, die verbonden zijn aan het trainingsbewijs, aanspraak maken.

Aanvraag van de licentie

7. 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.
8. Een licentie moet voor afgifte door een gekozen vereniging geaccordeerd worden.
9. 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.
10. 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. Een trainingsbewijs is geldig tot het einde van het lopende jaar.

Aanvraag van de licentie

6. 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.
7. 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.

Wedstrijdpas-aanvraag voorafgaande aan de eerstvolgende wedstrijd

- Een wedstrijdpas-aanvraag dient voor donderdag 12.00 uur (behoudens erkende feestdagen) voorafgaande aan de wedstrijd ingediend én betaald te zijn.
- De wedstrijdpas 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.
- Een rijder mag geen wedstrijdpas aanvragen in een klasse lager dan het eigen startbewijs.
- Een rijder mag maximaal één klasse hoger dan het eigen startbewijs een wedstrijdpas aanvragen.
- De wedstrijdpas dient inclusief controlecode getoond te worden bij de inschrijving.
- Een wedstrijdpas kan niet op de wedstrijddag zelf worden afgesloten, dit moet digitaal vooraf.
- Er is geen maximum aan het aantal keer dat een rijder een wedstrijdpas mag aanvragen.

Daglicentie voor training

- 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

MX2 soloklasse	13 jaar
MX Open soloklasse	15 jaar
Damesklasse ***	13 jaar
Quad*	15 jaar
Zijspannen	14 jaar
Pitbikes **	11 jaar
Bromfietsklasse **	11 jaar
Junioren- en Seniorenklasse	13 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.
*** Deelname aan de damesklasse vanaf 13 jaar is alleen mogelijk op een 85cc of een MX2 motor. Deelname met een MX Open Solo motor is mogelijk vanaf 15 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.

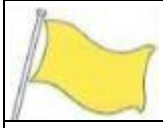
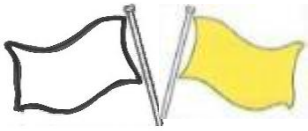
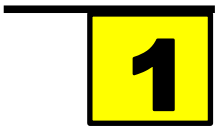
Bij overtreding van artikel 1.6, lid 2 t/m 17 kan een nader te bepalen strafoplegging volgen.

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 bril, 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 de MON of organiserende vereniging kan de wedstrijdleiding overgaan tot uitsluiting van deelname aan de rest van de wedstrijddag. De official kan in samenspraak met de 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:

Junioren	**Senioren**	**Nationalen**	**Inters**
A (leeftijd 13 t/m 19 jaar)	A (leeftijd 13 t/m 27 jaar)	MX 2	MX 2
B (leeftijd 20 t/m 29 jaar)	B (leeftijd vanaf 28 jaar)	MX Open	MX Open
C (leeftijd vanaf 30 jaar)		Zijspan	Zijspan
Dames			

De peildatum voor de maximale leeftijd is 1 januari van het seizoen.
Minimumleeftijd is gelijk aan de dag dat de betreffende rijder de leeftijd bereikt.

1. De volgende klassen rijden samen in één manche, maar worden apart geklasseerd:
   - Zijspan Nationalen en Zijspan Inters
   - MX2 en MX Open Nationalen
   - MX2 en MX Open Inters

2. Pitbike-klasse
   De pitbike-klasse kan door een club worden toegevoegd als de wedstrijd een bijzonder evenement betreft. Deelnemen kan met een start- of trainingsbewijs of met een daglicentie.
   Een pitbike moet voldoen aan: wielmaat: 10 inch t/m 14 inch

3. 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.

4. Junioren klasse & Senioren klasse
   Deelname aan de junioren/seniorenklasse kan zowel met een MX2 als een Open klasse motor. Deelname met een MX2 motor is mogelijk vanaf 13 jaar en Open Klasse vanaf 15 jaar (Zie artikel 1.4 voor de verdere leeftijdseisen)

Artikel 2.2: Klassen/cilinderinhoud
De toegestane cilinderinhoud bedraagt per klasse:

	Tweetaktmotoren	**Viertaktmotoren**
Bromfietsklasse	t/m 75cc	Niet toegestaan
Pitbike-klasse	Niet toegestaan	50 cc t/m 250cc
Damesklasse	85cc* t/m 250cc	150*cc t/m 450cc
MX 2	125cc t/m 250cc	175cc t/m 250cc
Open klasse (uitgezonderd open inters)	250cc t/m 500cc	350cc t/m 750cc
Open Inter klasse	125cc t/m 1000cc	175cc t/m 1000cc
Quad	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 op de cilinderinhoud (zowel 2-takt als 4-takt motoren). Voor alle klassen geldt de minimale wielmaat: voor 21 inch en achter 18 inch.

1. Elektrische motoren

Motoren aangedreven met een elektromotor mogen deelnemen aan trainingen en aan wedstrijden in de volgende klassen: MX Junioren (A, B en C), MX Senioren (A en B), MX Open Nationalen, MX Open Inters en Damesklasse.

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

9. 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.
10. 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

11. De wedstrijden worden bekendgemaakt op de officiële sportkalender.
12. 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.
13. 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.
14. De wedstrijdleiding is bevoegd de wedstrijdindeling aan te passen.

Artikel 2.6: 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
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 op basis van handgeschreven doorkomsten, dan 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:
   - Dames, Junioren en Senioren 2 ronden + 8 minuten
   - Inters en Nationalen 2 ronden + 10 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.

<u>Fuikopstelling voor tijdtraining</u>

Opstelling in de fuik is op basis van binnenkomst.

Fuikopstelling bij wedstrijden:

1. De uitslag van de tijdtraining (bij samengevoegde klassen 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
2. 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. Huisdieren zijn niet toegestaan in de fuik.
8. Roken is niet toegestaan in de fuik.
9. 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.
10. 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

Rijtijden per klasse bij (kwalificatie)manches en finales:	
Damesklasse	15 minuten + 1 ronde
Junioren A, B en C	15 minuten + 1 ronde
Veteranenklasse	15 minuten + 1 ronde
MX 2 en Open klasse Senioren + 125 cc Cup	17 minuten + 1 ronde
MX 2 en Open Nationalen	19 minuten + 1 ronde
MX 2 en Open Inters	21 minuten + 1 ronde
Quad	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.

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. De uitslag door de wedstrijdleiding gepubliceerd is leidend en niet de uitslag getoond op bijvoorbeeld mylaps.
3. 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.
4. Bij voortijdige beëindiging van een manche én als 2/3 (66%) van de wedstrijdtijd is verstreken, telt de voorlaatste ronde voor de puntentelling.
5. 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.
6. Deelnemers op een afvaardiging en daglicentie worden opgenomen in het dagklassement, maar tellen niet mee in de kampioensstand. Zij komen wel in aanmerking voor bekers en dag-premies.
7. Hulp van derden op de baan is verboden, behalve als deze in het belang van de veiligheid verleend wordt.
8. Wil een deelnemer geklasseerd worden, dan moet hij minimaal 2/3 (66%) van het door de winnaar afgelegde aantal ronden hebben verreden. Voor de Junioren, Veteranen/Damesklasse geldt dat er minimaal 1/3 (33%) van het aantal afgelegde ronden door de winnaar gereden moeten zijn.
9. Indien een rijder de overstap maakt naar een andere klasse dan blijven zijn kampioenspunten behaald in de eerdere klasse behouden.

Artikel 2.14: Prijzengeld

Prijzengeld wordt beschikbaar gesteld aan rijders in de klasse Zijspan Inters, MX Open Inters en MX2 Inters. Op basis van de kampioensstand wordt na het seizoen het prijzengeld uitbetaald aan de rijders per bank. Voor aanvang van het seizoen maakt MON het prijzenschema van het betreffende jaar bekend.

Artikel 2.15: Bekerschema

Junioren	3 bekers
Dames	3 bekers
Senioren	3 bekers
Nationalen	3 bekers
Inters	3 bekers
Zijspan Nationalen	3 x 2 bekers
Zijspan Inters	3 x 2 bekers

Artikel 2.16: 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.
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, Junioren, Senioren en Nationalen
Alle wedstrijden die worden verreden op zon- en feestdagen in de periode van 1 maart 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, Junioren, Senioren en Nationalen. 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 Zijspan Nationalen
Kampioenswedstrijden voor de Interklassen 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 2.17: 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 2.18: 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/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.
- 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.
- De prestaties op basis van deelname met een wedstrijdpas worden meegenomen in de beoordeling voor promotie/degradatie.

Promotie geschiedt:

1. Vanuit de klassen Junioren, Senioren, Nationalen.
2. Promotie vanuit de klasse Junioren en Senioren geschiedt voor minimaal de eerste drie rijders uit de eindstand van het kampioenschap.
3. Promotie vanuit de klasse Nationalen geschiedt voor minimaal de eerste rijder uit de eindstand van het kampioenschap.
4. Alle rijders die in een klasse ingedeeld zijn en waarbij een aantoonbaar klassenverschil tussen deze rijder en de rest van de rijders in de klasse bestaat, kunnen worden gepromoveerd. Het bepalen of er een aantoonbaar klassenverschil 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.
    a. Na het begin van de zomerstop worden geen nieuwe degradatieverzoeken meer in behandeling genomen voor het lopende seizoen.

Artikel 2.20: Europees Kampioenschap

Voor deelname aan wedstrijden tellend voor het EK worden rijders geselecteerd uit de Interklasse(n).

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

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.
2. EK-deelname is uitsluitend mogelijk in één klasse.
3. Mochten er geen of te weinig deelnemers zijn in een bepaalde klasse voor IMBA, dan vervalt de bepaling in artikel 2.12 A.4. Hierdoor gelden deze wedstrijden dus wederom voor het NK.
4. Rijders komen in aanmerking voor deelname op basis van deze selectie criteria.
    a. Als eerste geldt de actuele IMBA stand van het lopende seizoen 12 dagen voor de betreffende wedstrijd.
    b. De actuele kampioenstand twaalf dagen voor de betreffende wedstrijd.
5. Rijders dienen zich per wedstrijd aan te melden via de website van MON (Mijn MON), minimaal 14 dagen voor de IMBA wedstrijd.

6. Per wedstrijd zijn er minimaal 7 plekken beschikbaar voor rijders van MON. Deze worden 19 dagen voor de wedstrijd toegekend aan de deelnemers. Mochten er meer startplekken beschikbaar zijn, dan worden de rijders hierover geïnformeerd.

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.
2. EK deelname is uitsluitend mogelijk in één klasse
3. Mochten er geen of te weinig deelnemers zijn in een bepaalde klasse voor IMBA, dan vervalt de bepaling in artikel 2.12 A.4. Hierdoor gelden deze wedstrijden dus wederom voor het NK.
4. 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.
5. Rijders dienen zich per wedstrijd aan te melden via de website van MON (Mijn MON), minimaal 14 dagen voor de IMBA wedstrijd.
6. Per wedstrijd zijn er minimaal 6 plekken beschikbaar voor rijders van MON. Deze worden 19 dagen voor de wedstrijd toegekend aan de deelnemers. Mochten er meer startplekken beschikbaar zijn, dan worden de rijders hierover geïnformeerd.

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 aangemeld 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 2.21: 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 2.17 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 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 2.17 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 2.22: 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 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.

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 van vanaf 2024 eenzelfde maximale geluidsproductie voor crossmotoren. (gemeten volgende de 2meter Max methode). Deze norm geldt voor alle trainingen en alle wedstrijden.

A. <u>Algemeen</u>

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.

B. <u>Geluidmetingen:</u>

De metingen worden uitgevoerd volgens de 2 meter max. methode. MON aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor deze metingen.

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

C. <u>Grenswaarden volgens 2 meter max methode:</u>

Meting voor de race: Max. 111,0 dBa
Meting na de race: Max. 112,0 dBa

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

D. <u>Sancties bij geluidsovertredingen</u>

- 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.

E. 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 drie 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**
Junioren	Zwart	Wit
Senioren	Groen	Wit
Nationalen	Wit	Zwart
Inters	Geel	Zwart
Dames	Roze	Zwart

11. Plaats zo mogelijk het startnummer achter op het shirt.
12. Wijken de nummerborden af van dit reglement, dan verlaat de rijder als laatste de fuik. Dit geldt zowel voor de training als in de manches.
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: