

## ***DMSB Indoor-Supercross-Reglement 2025/26***

Stand: **10.11.2025** – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

### **INHALTSVERZEICHNIS**

1. Allgemeines
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Durchführung
5. Flaggensignale
6. Wettbewerb

## **1. Allgemeines**

### **1.1**

Alle Stadioncross/Hallencross-Rennen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM/FIM Europe durchzuführen.

### **1.2**

Bei diesen Rennen, die als Freiluft- oder Hallen-Veranstaltung durchgeführt werden können, darf die Fahrfläche ausschließlich aus natürlichen Materialien (Sand, Erde etc.) bestehen. Bei einem Hallencross kann sich die Fahrfläche auch aus unterschiedlichen künstlichen Materialien (Holz, Estrich, Beton, Asphalt etc.) zusammensetzen.

## **2. Klasseneinteilung**

Ausgeschrieben werden können die Klassen

- SX1  
mit Solo- Motorrädern  
über 100 – 125 ccm 2T und über 175 – 250 ccm 4T,  
über 175 – 250 ccm 2T und über 290 ccm – 450 ccm 4T,  
über 290 – 500 ccm 2T und über 475 – 650 ccm 4T
- SX2  
mit Solo-Motorrädern über 100 – 125 ccm 2T und über 175 – 250 ccm 2T/4T
- SX125  
mit Solo-Motorrädern über 85 ccm bis 125ccm mit 2-Takt Motoren
- SX3  
mit Solo-Motorrädern über 65 ccm bis 85ccm mit 2-Takt Motoren (Groß- od. Kleinrad)
- SX4  
mit Solo-Motorrädern über 50 ccm bis 65ccm mit 2-Takt Motoren
- SX5  
mit Solo-Motorrädern mit Solo- Motorrädern bis 50 ccm mit 2-Takt Motoren und Elektromotorräder der Typen KTM SX-E5, Husqvarna EE-5 und GasGas MC-E5  
bis max. 10kW der Klasse A: (60V DC & 30V AC (rms) (pulsierend DC < 60V))

In den Klassen SX3, SX4, SX5 muss die Strecke dem Leistungsvermögen der Starter dieser Klasse angepasst sein. Außerdem kann ein Sprungverbot für einzelne Passagen vom Schiedsrichter erlassen werden.

### **3. Teilnehmer**

Zugelassen werden Fahrer werden mit

- A-Lizenz (SX1, SX2)
  - B-Lizenz (SX2, SX125, SX3)
  - J- Lizenz Klassen (SX125, SX3, SX4, SX5)
  - C-Lizenz Klassen (SX3, SX4, SX5)
  - RaceCard Klassen (SX4, SX5)
- die nach den Trainingsläufen innerhalb von 120% der Rundenzeit des besten Fahrers der jeweiligen Klasse platziert sind.

In den Jugendklassen sind folgende Fahrer zugelassen:

- SX125 von 14 bis 18 Jahren
- SX3 von 12 bis 16 Jahren
- SX4 von 8 bis 13 Jahren
- SX5 von 6 (Stichtagsregelung) bis 10 Jahren

Sofern nach anders angegeben gilt jeweils die Jahrgangsregelung.

### **4. Durchführung**

#### **4.1. Streckenführung / Sicherheitseinrichtungen**

##### **4.1.1**

##### **Mindeststreckenlänge**

- Indoor Supercross Veranstaltungen = 250 m

##### **4.1.2**

##### **Befahrbare Mindestbreite**

Ca. 4 m. Soweit sich jedoch bei Hallenveranstaltungen die Nutzung baulich vorgegebener engerer Passagen (Tore, Gänge etc.) nicht vermeiden lässt, kann die befahrbare Mindestbreite an diesen Stellen auf 2 m reduziert werden. Unabhängig hiervon darf die Strecke jedoch keine sich plötzlich verengenden Abschnitte enthalten.

##### **4.1.3**

##### **Durchfahrtshöhe**

Ca. 3 m. Bei Hallenveranstaltungen kann diese Durchfahrtshöhe auf 2 m reduziert werden, wenn sich die Nutzung baulich niedrigerer Passagen nicht vermeiden lässt. In diesen Fällen darf die Anfahrstrecke zu den niedrigeren Durchfahrten aber keinerlei Sprünge, Wellen oder sonstige Hindernisse aufweisen.

##### **4.1.4**

##### **Startbereich**

Vorgeschrieben ist ein Startgitter in einer Breite von mind. 10 m und max. 20 m.

Eine hintere Barriere ist vorgeschrieben.

Die Aufstellung der Fahrer in mehr als zwei Startreihen ist nicht gestattet.

Die Länge der Startgeraden sollte ca. 15 bis 40 m betragen.

Befindet sich die Startanlage im Streckenverlauf und wird im Trainings- oder Rennbetrieb überfahren, dürfen keine spitzen oder scharfkantigen Teile der Startanlage herausragen. Wenn dies aus konstruktiven Gründen nicht anders möglich ist, müssen diese Teile der Anlage so abgedeckt werden, dass keine Verletzungsgefahr besteht.

##### **4.1.5**

##### **Ziellinie**

Die Ziellinie wird mit Hilfe einer Flagge, einer Linie auf dem Boden oder einem Pfosten auf der der Zeitnahme/Rundenzählung gegenüberliegenden Seite kenntlich gemacht.

## **4.2 Strecke**

Als Fahrbahnbegrenzung muss beidseitig eine ausreichende Kette von Ballen aus Stroh oder anderem stoßdämpfenden Material aufgestellt sein. Sollte die baulichen Gegebenheiten der Strecke dies erfordern, so kann der Schiedsrichter bei der Streckenbesichtigung Anpassungen in Teilsektionen anordnen.

### **4.2.1**

#### **Beleuchtung**

Bei Nachtveranstaltungen sowie bei Hallenveranstaltungen ohne ausreichendes Tageslicht hat der Veranstalter dafür Sorge zu tragen, dass die gesamte Strecke mit mind. 100 Lux ausgeleuchtet ist. Für ausreichende Beleuchtung des Fahrerlagers sowie aller Organisationsräume und der organisatorischen Einrichtungen hat dieser ebenfalls Sorge zu tragen.

### **4.2.3**

#### **Be- und Entlüftung**

Bei Hallenveranstaltungen muss der Veranstalter im Interesse der Zuschauer, der Fahrer und der Mitarbeiter der Organisation für notwendigen Be- und Entlüftung sorgen.

## **4.3 Sicherheitseinrichtungen für Zuschauer**

Zwischen den Zuschauern und der Strecke muss sich eine Sicherheitszone von mindestens 3 m (Hallenveranstaltungen mind. 1,5 m) befinden. Diese Zone muss auf der Seite der Zuschauer durch einen ausreichend hohen, massiven und geschlossenen Zaun begrenzt sein. Wenn die erste Zuschauerreihe über dem Streckenniveau liegt und dadurch ein wirksamer Schutz für die Zuschauer besteht, kann auf die Sicherheitszone verzichtet werden. Die Sicherheit und die Abgrenzung der Zuschauer zur Strecke (baulich und überwachend) obliegt dem Veranstalter. Für ausreichenden Brandschutz im Fahrerlager und an der Strecke ist (insbesondere bei Hallenveranstaltungen) Sorge zu tragen.

## **4.4 Streckenabnahme**

Soweit es sich um die Benutzung einer nicht-permanenten Strecke handelt, beschränkt sich die Abnahme auf eine Besichtigung, die vom DMSB eingesetzten Schiedsrichter der Veranstaltung in Begleitung des Rennleiters und, wenn möglich, eines erfahrenen Fahrers, mindestens 4 Stunden vor Trainingsbeginn durchgeführt wird.

Ggf. erforderliche Änderungen an der Strecke/Streckenführung müssen vor Trainingsbeginn abgeschlossen sein.

## **4.5 Technische Bestimmungen / Technische Abnahme**

Jeder Fahrer kann der Technischen Abnahme im Rahmen einer Veranstaltung pro Wettbewerb 2 Motorräder der entsprechenden Klasse vorführen, die dann wahlweise von ihm eingesetzt werden können.

Ein Motorradtausch während eines Laufes, auch zwischen den Fahrern, ist nicht zulässig.

## **4.6 Sportwarte**

Alle Veranstaltungen werden nach dem Schiedsrichtersystem organisiert und durchgeführt. Für diese Veranstaltungen werden folgenden Personen eingesetzt:

- Schiedsrichter (Chief Referee)
- Renndirektor (Race Director)
- Rennleiter (Clerk of the Course),
- Leiter der Streckensicherung (Safety Officer)
- Es kann ein Obmann Flaggen- und Lichtzeichen (Safety Officer LightFlags) eingesetzt werden.

Der Schiedsrichter und der Renndirektor werden vom DMSB benannt. Der Renndirektor unterstützt den Schiedsrichter und Rennleiter in der Durchführung des sportlichen Ablaufs.

#### **4.6.1**

##### **Chef Referee**

Er ist das höchste Kontroll- und Entscheidungsorgan für den sportlichen Ablauf der Veranstaltung und dafür verantwortlich, dass alle Bestimmungen des DMSB eingehalten werden. Er ist jedoch nicht verantwortlich für die Organisation der Veranstaltung und hat nur die hier festgelegten exekutiven Pflichten.

Er muss mindestens 6 Stunden vor Trainingsbeginn bis zur Erledigung seiner Pflichten nach dem Abschluss des Trainings bzw. nach dem Ende der Veranstaltung anwesend sein.

Gemeinsam mit dem Rennleiter muss er vor Beginn des Trainings die Strecke inspizieren.

Er muss sicherstellen, dass der Rennleiter sofort über all seine Entscheidungen informiert wird, die den Ablauf des vorgesehenen Programms beeinflussen, z.B. Wiederholung eines Laufes, Ausschluss eines Fahrers, Verschiebung oder Abbruch der Veranstaltung etc.

Er muss u. U. alle weiteren Aktivitäten stoppen, bis seine Entscheidungen ausgeführt sind und sichergestellt ist, dass die Gründe für diese Entscheidungen und evtl. sich daraus ergebende Verzögerungen durch den Sprecher den Zuschauern bekannt gegeben wurden. Nur er kann einen Lauf abbrechen und u. U. eine Wiederholung anordnen sowie, falls notwendig, eine Veranstaltung unterbrechen oder verschieben bzw. veranlassen, dass diese abgesagt oder abgebrochen wird. Bevor er eine solche Entscheidung trifft, muss er den Rennleiter anhören, wenn Witterungseinflüsse maßgebend sind.

Er kann Fahrer, Bewerber sowie jeden vom DMSB lizenzierten und bei der Veranstaltung eingesetzten Sportwart, dessen Verhalten sie aufgrund eigener Wahrnehmungen oder aufgrund einer Meldung als strafwürdig ansehen, mit einer Verwarnung, Geldstrafe, Nichtzulassung, Wertungsstrafe, Ausschluss von der weiteren Teilnahme oder Wertungsausschluss bestrafen. Geldstrafen können ausgesprochen werden:

- bis zu EUR 1000,- in den Inter-/A-Lizenzklassen bzw.
- bis zu EUR 500,- in den B-, J- Lizenzklassen

Unsportliches, aggressives oder rücksichtsloses Verhalten von Fahrern oder Teammitgliedern gegenüber anderen Personen (Fahrern, Mechanikern, Teammitgliedern, Offiziellen, Organisatoren, Helfern, Zuschauern, Presse etc.) können mit den gleichen Strafmaßnahmen geahndet werden. Die einzelnen Strafen können auch kombiniert festgesetzt werden. Außerdem kann er auch von der dem Rennleiter zustehenden Strafbefugnis gem. DMSG-Gebrauch machen.

#### **4.6.3**

##### **Proteste**

Proteste müssen dem entweder dem Rennleiter, dem Renndirektor oder dem Rennsekretär übergeben werden.

Ein Protest, der sich auf einen Irrtum bezieht oder ein Vorkommnis betrifft, welches das Ergebnis eines Laufes beeinflussen kann, an dem der betreffende Fahrer beteiligt war oder teilnehmen soll, muss, bevor er oder evtl. andere beteiligte Fahrer die Wartezone für seinen / ihren nächsten Lauf verlassen, eingelegt werden. Sollte sich der Protest auf ein Ereignis im letzten Lauf eines Wettbewerbs beziehen, so muss er innerhalb von 10 Minuten nach Beendigung dieses Laufes eingelegt werden. Wird ein Protest zunächst mündlich eingereicht, so muss er spätestens innerhalb von 15 Minuten schriftlich bestätigt werden.

## **5. Flaggensignale / Lichtzeichen**

Neben den im DMSB-Motocross-Reglement aufgeführten Flaggen und deren Gebrauch sind zusätzlich folgende Flaggen und deren Handhabung einzusetzen:

- Weiße Flagge:

Mit dieser Flagge stillgehalten wird die jeweils letzte Runde angezeigt.

Als Ersatz oder Ergänzung für Flaggen sind auch Lichtzeichenanlagen zulässig, die in Absprache mit dem Schiedsrichter eingesetzt werden.

## **6. Wettbewerb**

### **6.1 Training**

Vorgeschrieben sind ein freies Training und ein Zeittraining.

Um zum Rennen zugelassen zu werden, muss jeder Fahrer mindestens 3 Runden in einem der Trainings am Veranstaltungs-Wochenende gefahren haben. Wenn die Strecke im Laufe des Wettbewerbs verändert wurde, muss allen Fahrern die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Besichtigungsrunde eingeräumt werden.

## **6.2 Startvorgang**

Wenn sich alle Fahrer mit ihren Motorrädern an der Startlinie mit laufendem Motor aufgestellt haben, wird vom Starter für 10 Sekunden das >10-Sekunden<-Zeichen gezeigt. Nach Ablauf dieser Zeitspanne zeigt er das >5-Sekunden<- Zeichen und das Startgitter wird nach Ablauf von 5 – 10 Sekunden ausgelöst. Die Startauslösung darf für die Fahrer nicht wahrnehmbar sein.

## **6.3 Durchführungsschema**

### **6.3.1**

Die Wettbewerbe in der Klasse SX1 und SX2 werden gemäß dem Durchführungsschema in zwei Qualifikationsrennen, einem Hoffnungslauf und einem Finale durchgeführt. Die Starterzahlen und Qualifikationen müssen aus der Veranstaltungsausschreibung ersichtlich sein. Das genaue Durchführungsschema für die Klassen SX125, SX3, SX4 und SX5 wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

### **6.3.2**

Bei der Durchführung muss in jedem Fall gewährleistet sein, dass Fahrer, die sich nicht direkt für die nachfolgende Runde qualifizieren, eine zweite Chance erhalten. Soweit dies sichergestellt ist und die gemäß Abnahmeprotokoll zulässige Starterzahl hierdurch nicht überschritten wird, kann für jeden Lauf einer nachfolgenden Runde eine so genannte „Wild Card“ an jeweils einen Fahrer vergeben werden, der sich in dem vorgenannten Lauf nicht für die nachfolgende Runde qualifizieren konnte. Die wiederholte Vergabe einer „Wild Card“ an den gleichen Fahrer im Verlauf des Wettbewerbs ist nicht gestattet.