

Norges Motorsportforbund

SPELALREGLEMENT

Motocross og Speedcross 2018

Avdeling Norges Motorsykkelforbund
Sist revidert jan 2018



INNHold

Fellesdelen

Konkurransereglementet

NM reglement

NC reglement

Banereglement

Teknisk Reglement

INNHOOLDSFORTEGNELSE

Fellesdelen til spesialreglementene

Vedtatt MC seksjonsstyret 10. april. 2014, revidert i tråd med nytt datasystem febr 2016

Endringer vedtatt januar 2018 i uthevet skrift

1. ANSVAR OG MYNDIGHET	11
2. DEFINISJONER	11
2.1 SPESIALREGLEMENTER (SR)	11
2.1.1 Regler for Norgesmesterskap og Norgescup (NM/NC regler)	11
2.1.2 Teknisk reglement (TEKR)	11
2.1.3 Banereglement (BR)	11
2.2 ANDRE BESTEMMELSER (AB)	11
3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB	12
3.1 ENDRINGER I SR	12
3.2 EVENTUELLE FORANDRINGER ELLER TILLEGG I AB	12
4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER	12
5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE	12
5.1 JURYEN	13
5.2. JURYLEDERS PLIKTER.....	13
5.3 STEVNELEDEREN (I BÅT OGSÅ KALT OOD)	13
5.4 TEKNISK KONTROLLANT.....	14
5.5 TIDTAKERE	14
5.6 MILJØKONTROLLANT.....	14
5.7 JURYSEKRETÆR.....	15
5.8 ANDRE STEVNEFUNKSJONÆRER	15
6. DELTAKERE	15
6.1 LISENS OG LISENSKURS.....	15
6.2 UTØVERES PLIKT TIL Å OVERHOLDE REGLEMENTER	16
6.3 ANSVARSHAVENDE	16
6.4 UTØVER	17
6.5 FORSIKRINGER	17
6.6 FOLKETRYGDEN	18
7. KONKURRANSEDOKUMENTER OG PÅMELDING	18
7. 1 TILLEGGSREGLER.....	18
7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse	18
7.1.2. Arrangementsnummer	18
7.1.3 Tilleggsreglenes innhold	18
7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene.....	18
7.2 AKKREDITERINGER	18
7.3 PÅMELDINGER	19
7.4 AVVISNING AV PÅMELDINGER	19
7.5 UTEBLIVELSE FRA EN KONKURRANSE	19
7.6 REFUSJON AV STARTAVGIFT OG KANSELLERING AV EN PÅMELDING	19
7.7 ETTERANMELDINGER.....	20
8. UNDER KONKURRANSEN	20
8.1 OFFISIELLE SIGNALER	20
8.2 FARLIGE KJØRETØY/FARTØY.....	20

8.3 UØNSKET ADFERD.....	20
8.4 FAKTA AVGJØRELSE.....	20
9. ETTER KONKURRANSEN	20
9.1 RESULTATLISTE.....	21
9.2 FORLATE ARENAEN	21
SPESIALREGLEMENT FOR MOTOCROSS OG SPEEDCROSS	23
NMFs RACE DIRECTOR (RD)	23
15 INNLEDNING, PRINSIPPER OG GENERELT	23
15.1. DEFINISJON AV MOTOCROSS OG SPEEDCROSS.....	24
15.2 TITLER.....	24
15.2.1 Norgesmesterskaps (NM) øvelser og klasser	24
15.2.2 Norgescup (NC) øvelser og klasser	25
15.3 TILLEGGSKLASSER I FORBINDELSE MED STATUSLØP.....	25
16 ØVELSER, MOTORSYKKLER, KLASSER OG LISENSER	25
16.1 ØVELSER.....	25
16.1.1 Antall startende i MX 85 ccm	25
16.1.2 Mosjonsklasse - Breddeklasser.....	25
16.1.3 Old Boys.....	25
16.2 MOTORSYKKEL.....	25
16.3 KLASSER	25
16.4 LISENSER	26
17. BANEN	26
17.1 SIKKERHET	26
17.2 KJØRERS DEPOT / PARKERINGSDEPOT	26
17.3 BANEDEPOT	27
17.4 KRYSSING AV KONTROLLINJA / MÅLLINJA	27
17.5 TIDTAKING OG RUNDETELLING.....	27
18 ARRANGEMENT	27
18.1 INNSJEKK OG AVSLUTNING.....	27
18.2 TILLEGGSREGLER	27
18.3 PÅMELDING OG ETTERANMELDING.....	28
18.3.1 Antall startende i en konkurranse	28
18.4 AKSEPT AV PÅMELDING.....	28
18.5 IKKE STARTENDE I ET STEVNE	29
18.6 UTØVERS BESKYTTELSE	29
18.7 ADMINISTRATIV KONTROLL.....	29
18.8 TEKNISK GODKJENNING / VERIFIKASJON	29
18.9 KAMERA PÅ MOTORSYKKEL (ON-BOARD KAMERA)	30
18.10 BANEKONTROLL/GODKJENNING	30
18.11 TRENING OG STARTTRENING	30
18.12 FØRERMØTE.....	30
18.13 KVALIFISERING	31
18.14 RESULTAT FRA TIDSKVALIFISERING, KVALIFISERINGSHEAT, SEMIFINALER, SISTE SJANSE OG ANDRE HEAT.	32
18.15 STILLHET I DEPOT.....	32
18.16 OPPVARMING.....	32
18.17 VENTESONEPROSEDYRER.....	32
18.18 STARTREKKEFØLGE.....	33
18.19 STARTGRIND PROSEDYRER.....	34
18.20 STOPP AV HEAT	34

18.21 UTØVERS OG MEDHJELPERNES/TEAMMEDLEMMERS OPPFØRSEL UNDER TRENINGEN, KVALIFISERINGENE OG HEATENE	35
18.22 OFFISIELLE SIGNALER.....	36
18.23 RESULTAT	38
18.24 PRESENTASJON OG PUBLISERING.....	38
18.25 SAMMENLAGT POENG I ALLE KONKURRANSER.....	39
18.26 PROTESTER	40
18.27 STØYMÅLING ETTER KONKURRANSEN.....	40
18.28 SLUTTKONTROLL/VERIFIKASJON	40
18.29 KOSTNADER TIL DEKNING AV MASKINKONTROLL PÅ EN MOTORSYKKEL	40
18.30 DRIVSTOFFKONTROLL	40
18.31 ANTI-DOPING- OG ALKOHOLKONTROLL	41
18.32 NIFS REGLER OG FORORDNINGER	41
18.33 ÆRESRUNDE.....	41
18.34 SEIERSSEREMONI.....	41
18.35 PRESSEKONFERANSE	41
18.36 PREMIERING.....	41
20 NORSK MESTERSKAP FOR MOTOCROSS.....	43
20.1 TITTEL OG GENERELT	43
20.2 ØVELSER OG KLASSER	43
20.3 HEATLENGDE.....	43
20.4 TILLEGGSKLASSER	43
20.5 LISENSER	43
20.6 TILLEGGSREGLER	44
20.7 IKKE STARTENDE I ET STEVNE	44
20.8 PÅMELDING OG ETTERANMELDING.....	44
20.9 MØTE MELLOM ARRANGØR OG JURY	44
20.10 TRENING OG STARTTRENING	44
20.11 TIDSKVALIFISERING	45
20.12 STARTGRIND PROSEDYRER.....	46
20.13 SAMMENLAGTPOENG.....	46
20.14 PREMIERING.....	46
20.15 TIDSSKJEMA FOR NM.....	46
21 NORSK MESTERSKAP FOR SPEEDCROSS	46
21.1 TITTEL OG GENERELT	46
21.1.1 Norsk Mesterskap i Speedcross	47
21.1.2 Norgesmesterskaps klasser	47
21.1.3 Tilleggsklasser	47
21.2 LISENSER	47
21.3 TILLEGGSREGLER	47
21.4 PÅMELDING OG ETTERANMELDING.....	47
21.4.1 Ikke startende i et stevne	48
21.5 STARTGRIND PROSEDYRER	48
21.6 BANEN	48
21.7 MØTE MELLOM ARRANGØR OG JURY	48
21.8 TRENING OG STARTTRENING	48
21.9 KVALIFISERING FOR NM SPEEDCROSS	49
21.9.1 Kvalifisering, semifinaler, siste sjanse og finale	49
21.9.4 Startprosedyre	49
21.9.5 Kjøreoppsett	49
21.10 PREMIERING OG SAMMENLAGTPOENG I NM SPEEDCROSS	49
21.10.1 Premiering	49
21.10.2 Sammenlagtpoeng i NM speedcross	49

22 NM LAG	50
22.0 FORORD	50
22.1 DELTAGERE, KLASSE OG SAMMENSETNING AV LAG	50
22.1.1 Tilleggsregler	51
22.2 PÅMELDING	51
22.3 STARTKONTINGENT	51
22.4 STARTNUMMER, NUMMERPLATER OG LAGDRAKTER	51
22.5 KVALIFISERING LØRDAG	52
22.6 LØPETS GJENNOMFØRING OG RESULTATBEREGNING	53
22.7 VALG AV SYKKEL	54
22.8 FRAMKJØRING TIL START	54
22.8.1 Fremkjøringsrekkefølge til start ved kvalifiseringsheat:	54
22.8.2 Fremkjøringsrekkefølge til start ved finaleheat/B-finale siste sjanse:	55
22.9 RESERVER	55
23 NORGESKUP (NC) FOR MOTOCROSS	57
23.1 TITTEL OG GENERELT	57
23.2 ØVELSER OG KLASSE	57
23.3 HEATLENGDE	57
23.4 TILLEGGSKLASSE	57
23.5 LISENSER	57
23.6 TILLEGGSREGLER	58
23.7 IKKE STARTENDE I ET STEVNE	58
23.8 PÅMELDING OG ETTERANMELDING	58
23.9 MØTE MELLOM ARRANGØR OG JURY	58
23.10 TRENING OG STARTTRENING	58
23.11 TIDSKVALIFISERING	58
23.12 STARTGRIND PROSEDYRER	59
23.13 SAMMENLAGTPOENG	60
23.14 PREMIERING	60
23.15 TIDSSKJEMA OPPSETT	60
Retningslinjer for Norgescup	60
047 BANEREGLEMENT FOR KONKURRANSE OG TRENINGSBANER KATEGORI A, B, C OG D	62
047.0 FORORD	62
047.1 NMFs GODKJENNINGSBESTEMMELSER	62
047.1.1 Inspeksjon	62
047.1.2 Banekategorier	63
047.1.3 Homologisering/Godkjenning	64
047.1.4 Kontroll	64
047.2 BANEOMRÅDET	65
047.2.1 Generelt	65
047.2.2 Adkomst	65
047.2.3 Høyttalersystem	65
047.2.4 STRØM	65
047.2.5 Vakthunder	65
047.3 BANETRASE	65
047.3.1 Banelengde	66
047.3.2 Banebredde	66
047.3.3 Antall kjørere	66
047.3.4 Fri høyde	67
047.3.5 Hastighet	67
047.3.6 Sikkerhetssone og banemarkering for utøvere	67
047.3.7 Hopp	68

047.3.8 Rolling waves.....	68
047.3.9 Dobbelt hopp.....	69
047.3.10 Tilstøtende baner	69
047.3.11 Flaggposter.....	70
047.3.12 Banedepo.....	70
047.3.13 Sikring av hindringer.....	71
047.3.14 Bruk av bildekk i banetraseen	71
047.3.15 Vanningssystem.....	71
047.3.16 Løpskontor/ sekretariat.....	71
047.3.17 Publikumsområder	72
047.3.18 Sikkerhetssoner for publikum	72
047.4 STARTOMRÅDET.....	72
047.4.1 Startområdet	72
047.4.2 Startlette	73
047.4.3 Startgrind	73
047.4.4 Plassering av startgrind.....	74
047.4.5 Ventesone.....	75
047.5 MÅLOMRÅDET	75
047.5.1 Mållinje.....	75
047.5.2 Tidtaking og rundetelling	75
047.5.3 TV og tidtakingsområde	75
047.5.4 Podieområde/seierspall.....	76
047.5.5 Lukket område, Park Fermé.....	76
047.6 UTØVERDEPOT	76
047.6.1 Utøverdepot	76
047.6.2 Depotkontor/løpslederkontor/løpskontor.....	76
047.6.3 Teknisk kontroll post.....	77
047.6.4 Juryrom/ stevnelederkontor.....	77
047.6.5 Området for vasking av sykler.....	77
047.6.6 Testbane kategori A bane.....	78
047.6.7 Sanitæranlegg	78
047.6.8 Pressekontor.....	78
047.6.9 Dopingtestlokale	78
047.6.10 Parkeringsplass.....	79
047.7 NØDHJELPSITUASJONER.....	79
047.7.1 Førstehjelpsservice	79
047.7.2 Legehjelp	79
047.7.3 Brannvernsveiledning	80
047.8 GENERELL VEILEDNING.....	81
BANEVEDLEGG 1	83
BANEVEDLEGG 2:	85
01 TEKNISK REGLEMENT	88
01.01 INNLEDNING	88
01.03 KONSTRUKSJONSFRIHET	88
01.05 KATEGORIER OG GRUPPER MOTORSYKLER	88
01.07 KLASSER.....	89
01.11 MÅLING AV SLAGVOLUM	90
11.11 Konvensjonell to eller firetakts motor	90
11.13 Rotasjonsmotorer.....	90
11.15 Wankelmotorer	90
01.17 BRUK AV KOMPRESSOR (TURBO).....	90
01.18 TELEMETRY	91
01.19 MOTORSYKKELENS VEKT OG BALLAST.....	91

01.21 ANGIVELSE AV FABRIKAT	91
01.23. DEFINISJON AV PROTOTYPE	92
01.25 GENERELLE BESTEMMELSER.....	92
25.01 <i>Bruk av Titan og lette legeringer</i>	92
25.03 <i>Aluminium</i>	92
25.06 <i>Antall sylinder</i>	92
25.07.....	92
01.26 DEFINISJON PÅ RAMME PÅ SOLO MOTORSYKLER	92
01.27 STARTANORDNING	93
01.29 BESKYTTELSE AV ÅPEN TRANSMISJON	93
29.01.....	93
29.04.....	93
01.31 EKSOSRØR	93
31.01.....	93
31.02.....	93
31.03.....	93
31.04.....	93
01.33 STYRE	93
33.01.....	93
33.02.....	94
33.03.....	94
33.04.....	94
33.06.....	94
33.07.....	94
33.08.....	94
33.09.....	94
01.35 KONTROLLHÅNDTAK	94
35.01.....	94
35.03.....	94
35.04.....	94
01.37 GASSHÅNDTAK	94
37.01.....	94
37.02.....	95
37.03.....	95
01.39 FOTHVILEREN	95
39.01.....	95
39.02.....	95
01.41 BREMSER	95
41.01.....	95
41.02.....	95
01.43 SKJERMER OG HJULBESKYTTELSE	95
43.01.....	95
43.02.....	95
43.04.....	96
43.05.....	96
43.07.....	96
01.45 KÅPER	96
01.46 STØTDEMPER	96
47.01.....	96
47.02.....	96
47.03 <i>Begrensning på hjulstørrelsen for:</i>	96
01.49 DEKK	96
49.01.....	96
49.03.....	97
01.50 TILLEGGSREGLER FOR ELEKTRISKE SYKLER (GRUPPE J)	97

<i>Da det ikke er opprettet konkurransereglement for elektrisk drevne motorsykler i motocross i Norge enda, skal reglene i FIMs tekniske reglement, artikkel 50 i den generelle delen, legges til grunn så langt det er relevant for motocross, om man ønsker å gjennomføre aktiviteter.</i>	<i>97</i>
01.53 TILLEGGSREGLER FOR SIDEVOGN	97
53.01.....	97
53.06.....	97
53.07.....	97
53.09.....	97
53.10.....	98
53.11.....	98
53.12.....	98
53.17.....	98
01.55 NUMMERPLATE	98
55.03.....	98
55.04.....	98
55.05 Frontnummerplaten	98
55.06 Sidenummerplatene	99
55.08.....	99
55.09.....	99
55.10.....	100
55.12 Nummerplate farger.....	100
01.61 DRIVSTOFF, OLJE OG KJØLEMEDIA	101
<i>Alle motorsykler kan kun benytte blyfritt drivstoff, slik disse reglene er generelt forstått.</i>	<i>101</i>
01.65 KJØREUTSTYR	101
65.01 Klær og beskyttelse.....	101
65.02 Fottøy	102
65.03 Hansker.....	102
65.04 Øyebeskyttelse	102
01.67 BRUK AV HJELM	102
01.69 KRAV TIL HJELMER	102
69.01.....	102
69.02.....	102
69.03.....	103
69.04.....	103
01.70 INTERNASJONALE REGISTRERTE GODKJENNINGSMERKER.....	103
01.73 NASJONALE HJELMFARGER	103
01.75 FIMS MERKE	103
01.76 NUMMERVESTER.....	103
76.01.....	104
76.02.....	104
76.03.....	104
76.04.....	104
76.05.....	104
76.06.....	104
76.07.....	104
76.08.....	104
01.77 TEKNISK KONTROLL	104
77.01 Forberedelse	104
77.02 Verifikasjon	104
01.78 FARLIGE SYKLER	107
01.79 STØYKONTROLL	107
79.01 Prosedyre.....	107
79.02 Oppsett.....	108
79.02 Lydkontroll under og etter konkurransen	111
79.4 Gjeldende støygrenser.....	111

79.12 Ikke godkjente kjøretøy	112
1.80 RETNINGSLINJER FOR BRUK AV STØYMÅLINGS-UTSTYR.....	112
80.01 Funksjonærer.....	112
80.02 Kalibrator.....	112
80.03 Korreksjoner	112
80.04 Temperatur.....	112
80.05 Avgjørelser.....	112
Skjema 1 E Motocross	113
Skjema 2: L Diagram.....	114
Skjema 3: Styre.....	115
Skjema 4.1: O Plate front 1.....	116
Skjema 4.2 - O Plate front 2.....	117
Skjema 5 – Sidevogn.....	118
Skjema 6: Lydmåling.....	119
Skjema 7: Kontroll av hjelmens passform og størrelse.....	120
Skjema 8: International hjelmstandard	121

FELLESEDELEN

Dette er en felles del for alle grener, og skal være første del av alle greners spesialreglement. Det er ikke anledning til å gjøre grenvise endringer eller tillegg i denne delen. Ved behov for endringer, må det gjøres i egne bestemmelser i den grenvise spesialdelen. Eventuelle endringer i denne fellesdelen må vedtas i Seksjonsstyrene, og alle seksjonens reglement må oppdateres tilsvarende.

1. ANSVAR OG MYNDIGHET

Forbundsstyret (FS) har ansvaret for at det til enhver tid forefinnes gyldige reglementer som nevnt under. Forbundsstyret kan delegere ansvaret for godkjenning av reglementer som nevnt under § 2 til nærmeste underliggende ledd.

Forbundsstyret er eneste myndighet i NMF som kan godkjenne nye grener, nye statusklasser og reglementer for nasjonale statuskonkurranser. Forbundsstyret kan også vedta avvikling av grener og nasjonale statusklasser.

2. DEFINISJONER

Følgende definisjoner brukes i NMF:

2.1 Spesialreglementer (SR)

Spesialreglementer er spesifikke regler som gjelder en eller flere grener, øvelser eller kategorier av konkurranser, og kommer i tillegg til reglene nedfelt i NKR. Bestemmelser i spesialreglementene kan ikke fravike prinsippene i NKR.

2.1.1 Regler for Norgesmesterskap og Norgescup (NM/NC regler)

Regler for avvikling av NM og NC er en del av grenens spesialreglement, men kan fravike det øvrige reglementet når det gjelder konkurranseform og premiering.

2.1.2 Teknisk reglement (TEKR)

Teknisk reglement er en del av spesialreglementet og skal angi hvilke tekniske regler som gjelder for alle kjøretøy/fartøy i hver enkelt gren. Hvor intet er angitt i det nasjonale tekniske reglement i en gren, vil det internasjonale tekniske reglement for grenen gjelde.

2.1.3 Banereglement (BR)

Banereglement er en del av spesialreglementet og skal angi hvilke banespesifikke regler som gjelder for alle konkurranse- og treningsbaner i hver enkelt gren. Banereglementene skal bygge på banereglementene i de respektive internasjonale forbund så langt dette er mulig. Hvor intet er angitt i det nasjonale banereglement i en gren, vil de internasjonale forbunds banereglement for grenen gjelde.

2.2 Andre bestemmelser (AB)

Utfyllende regler laget av NMF eller NIF som kommer i tillegg til NKR og spesialreglementene.

3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB

Dette kapittelet regulerer hvilke organisasjonsledd som kan vedta endringer og tillegg i Spesialreglementer og Andre Bestemmelser og rutiner for vedtak og ikrafttredelse.

3.1 Endringer i SR

Grenansvarlig utarbeider forslag til Seksjonsstyret, som fatter endelig vedtak om endringer og tillegg. Unntak fra dette er regulert i kapittel 1.

Endringer og tillegg i SR skal vedtas senest 31. januar og tre i kraft fra den tid Seksjonsstyret bestemmer. For typiske vintergrener skal forandringer være godkjent og tre i kraft senest 1. september.

Endringer og tillegg med bakgrunn i sikkerhet, force majeure eller vesentlige endringer i internasjonale reglement etter disse fristene kan tre i kraft i løpet av året, men ikke mindre enn en uke etter at vedtaket er publisert sammen med dato for iverksettelse.

I de tilfeller hvor endringene medfører avvikling av klasser eller vesentlige endringer av TEKR for en klasse, bør endringene først tre i kraft fra 1. januar minst 1 år etter at vedtaket er fattet og publisert.

3.2 Eventuelle forandringer eller tillegg i AB

Forbundsstyret fatter vedtak om endringer i AB. Endringer trer i kraft fra den tid FS bestemmer, og publiseres sammen med dato for iverksettelse.

4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER

Ved faste motorsportsanlegg skal det alltid foreligge en dokumentmappe hvor alle godkjenninger og kvitteringer forefinnes. Denne skal fremlegges for kontroll ved forlangende av kontrollmyndighet.

Alle klubber tilsluttet NMF skal betale en årlig klubbkontingent og forsikringsavgift. Kontingenten og forsikringsavgiften dekker klubbens approbasjonsavgift og ansvarsforsikring for bane/anlegg og arrangement. Avgiftens størrelse vedtas av FS for hvert enkelt år. Dokumentasjon på disse betalingene skal til enhver tid kunne fremvises ved trening eller arrangement.

Ved approbasjon av konkurranser senere enn fastsatt frist skal klubben ilegges en tilleggsavgift. Forbundsstyret bestemmer hvert år frist for approbasjon og størrelse på tilleggsavgiften.

Ved avlysning av approberte konkurranser kan Forbundsstyret ilegge en avgift avhengig av tidspunkt, omstendigheter og konkurransens status.

5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE

Beskrivelse av funksjonærer og andres ansvarsområder.

5.1 Juryen

Juryleder ved Norgesmesterskap må inneha gyldig jurylederlisens. Leder av juryen ved andre statuskonkurranser og åpne konkurranser må minst inneha gyldig jury A-lisens.

NMF-opptatt jurymedlem ved nasjonale statuskonkurranser må minst inneha gyldig jury B-lisens. Klubbens jurymedlem må minst inneha gyldig stevnelederlisens.

5.2. Juryleders plikter

Juryleder sammenkaller til jurymøter i henhold til tilleggsreglene og eventuelt ekstraordinært jurymøte om han/hun finner dette nødvendig. Juryleder leder jurymøtet som skal påse følgende:

Foreta eventuelle nødvendige forandringer av tilleggsreglene (TR) etter kunngjøringen og forsikre seg om at alle deltakere har blitt informert om endringene, se bestemmelser i NKR.

- Konkurransens sekretær skal avgi rapport om at alle deltakerne og lisenspliktige funksjonærer har sine respektive lisenser, medlemskort og dokumentene for kjøretøy/fartøy i orden.
- Stevneleder skal avgi rapport om at alle forholdsregler er tatt for at konkurransen kan avvikles på en tilfredsstillende måte
- Rapport om den sikkerhetsmessige og medisinske standarden ved arrangementet
- Kontroll av den offisielle tillatelsen fra lokale myndigheter og NMF til å avholde arrangementet, og arrangørens ansvarsforsikring.

Ved slutten av hver konkurransedag skal juryleder sammenkalle til et jurymøte for å gjennomgå rapporter fra stevneleder, sekretær og eventuelt andre ledende funksjonærer.

Ved slutten av konkurransen, i løpet av juryens siste møte, skal juryleder sammen med stevneleder skrive under konkurransens-offisielle resultatlister. Sammen med juryens sekretær skal han/hun også skrive under alle referater fra jurymøtene.

Ved statuskonkurranser skal jurylederen legge inn alle dokumenter, herunder eventuelle protester i forbindelse arrangementet i SAS innen 72 timer etter arrangementets avvikling.

5.3 Stevnelederen (i båt også kalt OOD)

Stevnelederen er juridisk ansvarlig for arrangementet og er ansvarlig for en behørig og effektiv avvikling av konkurransen. Han/hun kan ikke være et stemmeberettiget medlem av juryen eller være lagleder.

Stevneleders viktigste oppgaver er:

- Å sørge for at banen er i god forfatning, påse at alle funksjonærer er til stede og er klare til å utføre sine funksjoner og påse at sikkerheten inklusive sanitetstjenesten er i orden.
- Å kontrollere deltakernes identitet og påse at deltakernes kjøretøy/fartøy er riktig nummerert, samt å forvisse seg om at det ikke er noe som forhindrer en utøver i å delta i konkurransen, som f.eks. suspensjon, diskvalifikasjon eller annet.
- Å utsette en konkurranse hvis det er viktig for sikkerheten eller i andre tilfeller av "force majeure", ev. å fortsette med utbedringer av baneforholdene. Han/hun kan eventuelt

stoppe et løp før tiden eller avlyse deler av/hele løpet av sikkerhetsmessige grunner eller force majeure.

- Å nekte en utøver eller et kjøretøy/fartøy å delta i en konkurranse på bakgrunn av reglementer eller av sikkerhetsmessige hensyn.
- Å forvisse seg om at NMFs regler følges, og han/hun kan ilegge sanksjoner mot deltakere så langt reglementer tillater eller foreslå sanksjoner ovenfor juryen.
- Å sørge for å få fjernet fra banen og dens umiddelbare nærhet alle personer som unnlater å følge ordre fra en funksjonær i tjeneste.
- Å underrette juryen om alle avgjørelser som skal tas eller allerede er tatt, og om alle protester som er overlevert til ham/henne.
- Å skaffe til veie alle rapporter fra tidtakere og andre utøvende funksjonærer, og all den informasjon som er nødvendig for å kunne legge fram sin rapport for juryen. Dessuten skal han/hun sørge for å få godkjent konkurransens resultater.

Stevneleder kan ilegge sanksjoner i henhold til NKR, Sanksjonsreglementet og/eller SR. Stevneleder/ dommer kan ilegge advarsel, tids/prikk/poengsanksjon, bot eller diskvalifikasjon fra et heat eller del av konkurransen. Men stevneleder kan ikke under noen omstendighet ilegge høyere bot enn kr. 2000,- eller diskvalifisere en utøver fra hele konkurransen.

Slike sanksjoner skal alltid rapporteres til juryen. Er forseelsen så alvorlig at stevneleder anser at sanksjonen skal være strengere enn han/hun har kompetanse til å ilegge, skal saken alltid overlates til juryen som så skal avgjøre om forholdet skal avgjøres av juryen eller oversendes til NMF. Anser juryen at forholdet er så graverende at saken skal oversendes NMF, skal juryen fatte vedtak om diskvalifikasjon og informere den saken gjelder, om at forholdet rapporteres til NMF med innstilling på at saken skal ha en strengere sanksjon enn juryen kan ilegge.

Etter konkurransen skal stevneleder sørge for at alle skriftlige rapporter og godkjente resultatlister sendes NMF innen 72 timer.

5.4 Teknisk kontrollant

Teknisk kontrollant oppnevnes av arrangørklubben, og har som oppgave å se til at konkurransekjøretøyet/fartøyet, utstyr og bekledning er i overensstemmelse med nasjonale regler samt tilleggsreglene. Han/hun skal forestå eventuelle etterkontroller pålagt av juryen. Teknisk kontrollants oppgave varer helt fra tidspunkt for teknisk kontroll starter og til all protesttid er utløpt og eventuelle protester er ferdigbehandlet.

5.5 Tidtakere

Tidtagerne ved statuskonkurranse eller rekordforsøk oppnevnes av arrangør og må være godt kvalifisert til å bruke tidtakerutstyr og resultatprogram.

5.6 Miljøkontrollant

Ved nasjonale statuskonkurranser kan NMF oppnevne en miljøkontrollant. Miljøkontrollantens oppgaver er:

- Å forsikre seg om at Miljøreglementet blir fulgt.
- Å ha tilgang til all informasjon om arrangementet, og kan gi anbefalinger både før, under og etter arrangementet til stevneleder og juryleder om alle sider ved arrangementet som er av miljømessig betydning.

- Å delta i åpne jurymøter, men uten å ha stemmerett.
- Å rapportere til juryen om miljømessige forhold og å utarbeide skriftlig rapport, evt. på fastsatt skjema. Rapporten sendes NMFs administrasjon.

5.7 Jurysekretær

Stevneleder skal stille til rådighet en egen jurysekretær for juryen. Jurysekretæren skal føre protokoll fra alle jurymøter og ellers utføre de oppgaver juryleder finner nødvendig. Jurysekretær skal ikke inneha andre oppgaver samtidig med denne oppgaven (under samme arrangement). Jurysekretæren skal benytte PC for å utføre oppgaven.

Protokollene skal gi en detaljert beskrivelse av alle sanksjoner som er ilagt, avgjørelser i forbindelse med alle protester som er mottatt (kopi av protester skal vedlegges), detaljer omkring eventuelle ulykker, eventuelle uregelmessigheter, juryens vurdering av arrangementet og andre forhold som kan være verd å nevne.

Sammen med juryleder skal sekretæren skrive under alle protokoller fra jurymøtene.

5.8 Andre stevnefunksjonærer

Andre stevnefunksjonærer er underlagt stevneleders ansvar, og skal utføre de oppgaver stevneleder har tildelt vedkommende. Slike funksjonærer har ingen selvstendig myndighet til å ilagge sanksjoner, men skal rapportere alle nødvendige hendelser til stevneleder. Slike funksjonærer kan også bli pålagt å avgi forklaringer til juryen når juryen finner dette nødvendig.

6. DELTAKERE

Beskrivelse av deltakere.

6.1 Lisens og lisenskurs

Alle som kjører med kjøretøy/fartøy i regi av en klubb tilsluttet NMF skal løse lisens. Dette er enten lisenser som kan løses ved frammøte og gjennomgå en sikkerhetsopplæring eller lisens hvor man må gjennomføre lisenskurs/debutantkurs og godkjent legesjekk inkl. en egenerklæring.

For alle årslisenser skal lisenssøknad utfylles på standardisert skjema. Skjemaet skal være signert, greninstruktør, utøver selv og eventuelle foresatte dersom utøveren er under 18 år. Lisenssøknader sendes av søker til NMF enten pr mail eller pr post.

Lisenssøker skal fra det året de fyller 13 år først gjennomføre og bestå NMFs E-læringsmodul for lisens. Så skal lisenssøknad utfylles og sendes inn til NMF sammen med egenattest over helsetilstand. Alle skal fra det året en fyller 13 år også sende inn NMFs skjema for legeerklæring utfylt av lege. NMF registrerer søknaden i Sportsadministrasjonssystemet SAS. Når alle forhold knyttet til søknaden er godkjent kan lisenssøkeren logge inn i SAS og velge lisenstype og betale for valgt lisens.

For utøvere i aldersgruppene 5 —12 år

For denne aldersgruppen kreves det at en forelder/foresatt gjennomfører E-læringskurset. Deretter følger samme prosedyre som beskrevet i leddet ovenfor dog slik at de i denne

aldersgruppen sammen med lisenssøknaden kun skal sende inn egenattest over helsetilstand. Fra det året lisensinnehaver av barnelisens fyller 13 år må vedkommende følge de generelle regler som gjelder i avsnittet ovenfor

Kravene til medisinske egenerklæringer og legeerklæringer i forbindelse med lisensiering er beskrevet i NMFs Medisinsk Reglement.

Deltagere som fra før ikke har hatt lisens eller det er mer enn 5 år siden vedkommende sist løste lisens, kan i opplæringsøyemed løse opplæringslisens. Slike lisenser kan kun benyttes i opplæringsøyemed under instruksjon. Opplæringslisens kan ikke benyttes i åpen konkurranse, oppvisning, lukket konkurranse eller vanlig trening. Ytterligere informasjon og fremgangsmåten er beskrevet på NMFs hjemmeside www.nmfsport.no

Gjeldende bare for Radiostyrt motorsport

For å løse en Radiostyrt Motorsport lisens er det kun gyldig klubbmedlemskap som kreves av utøveren. Denne lisensen kjøpes direkte i SAS av utøveren selv. For nærmere beskrivelse av detaljer relatert til alder og gyldighet se grenens SR og Barneidrettsforskriften.

6.2 Utøveres plikt til å overholde reglementer

Enhver deltaker forplikter seg ved deltakelse på enhver form for trening eller fra det tidspunkt det er levert en påmelding til en konkurranse, å følge de reglementer som gjelder for deltakelse i trening eller konkurranser underlagt NMF. Ved ethvert brudd på trenings- og/eller konkurransereglene kan deltakeren bli ilagt sanksjoner i tråd med reglene i sanksjonsreglementet. Hvor kompetansen til å ilegge sanksjoner ikke spesifikt er lagt til stevneleder er det juryen som har myndighet til å ilegge sanksjoner eller sende saken videre til NMF for behandling i henhold til bestemmelsene i sanksjonsreglementet. Hvor det foreligger brudd på NIFs lov kan NMF behandle saken selv om juryen ikke har behandlet forholdet.

For trening utenom konkurranse kan sikkerhetsleder bortvise utøvere som ikke retter seg etter hans/hennes anvisninger. For hendelser av mer alvorlig karakter som kan føre til strengere sanksjoner, skal hendelsen behandles av organisasjonsleddets styre i henhold til NMFs sanksjonsreglement, eventuelt NIFs lov.

6.3 Ansvarshavende

Ved trening (utenom konkurranser), oppvisninger, rekrutteringsaktivitet og konkurranser skal utøvere under 16 år ha med seg en ansvarshavende person (foreldre eller annen myndig person). Den ansvarshavende kan ikke delta i samme trening/konkurranse, med mindre annet er angitt i grenens spesialreglement.

Den ansvarshavende skal være medlem i en NMF-tilsluttet klubb. Vedkommende skal kunne dokumentere kjennskap til regelverket gjennom enten

- gyldig utøver- eller funksjonærlisens, eller
- å fremlegge annet kompetansebevis på gjennomgått teori tilsvarende lisenskurs, eller

- å signere på en erklæring der vedkommende erklærer å kjenne til gjeldende regler og forplikter seg til å følge disse.

Utøver og ansvarshavende er ansvarlig for at utøverens kjøretøy/fartøy og personlig utstyr er i reglementert forfatning i henhold til forskrifter og teknisk reglement.

Den ansvarshavende skal i likhet med utøveren rette seg etter gjeldende reglement, tilleggsregler, banereglement og lignende.

Brudd på disse bestemmelsene kan medføre startforbud, treningsforbud, utelukkelse eller annen sanksjon eller straff mot utøvere eller den ansvarshavende.

Den ansvarshavende skal ha ansvar for kun en utøver under konkurranser. Under trening, oppvisning og rekrutteringstiltak kan ansvarshavende ha ansvar for to utøvere.

NMFs Treningsreglement regulerer vilkår for unntak fra kravene om ansvarshavende ved treningsleirer og treningssamlinger.

For øvrig gjelder NMFs treningsreglement for organisering, treningsledelse og ansvarsforhold ved trening i regi av NMF tilsluttet klubb.

6.4 Utøver

Dette punktet gjelder i konkurranser, trening til konkurranser og i treninger utenom konkurranser eller på annet sted underlagt NMFs jurisdiksjon.

En lisensiert utøver uansett lisenstype er til enhver tid underlagt de lover og regler som gjelder for NMF, se også NKR pkt. 3.

En utøver plikter å yte sitt beste og opptre på en rettskaffen måte, samt følge de sportslige regler og forordninger som gjelder og etterkomme beskjeder og pålegg fra funksjonærer, NMF, NIF og andre som har myndighet til de i henhold til reglementene og forskriftene.

Uønsket adferd i ord eller handling eller annet brudd på regelverk som nevnt i denne bestemmelse kan sanksjoneres i henhold til sanksjonsreglementet.

En utøver er også ansvarlig for sine teammedlemmer og hjelpere. Utøveren plikter å være fysisk og mentalt skikket til å delta.

En utøver plikter å påse at kjøretøy/fartøy og utstyr til enhver tid tilfredsstiller kravene i teknisk reglement.

En utøver som starter i en konkurranse, men som ikke gjør et ærlig forsøk på å kjøre etter beste evne, skal utelukkes fra konkurransen og kan ilegges sanksjon av juryen.

6.5 Forsikringer

En utøver er forsikret når alle formaliteter er i orden og når utøveren har betalt riktig lisens, kjører på godkjent bane/område, i regi av en klubb tilsluttet NMF og at aktiviteten er ledet av en sikkerhetsleder eller stevneleder.

Forsikringen er i henhold til forsikringsdekningen for den aktuelle lisenstype vedkommende har betalt for angjeldende år.

For alle NMFs grener som har aktive barn under 13 år gjelder NIFs forsikringsvilkår for alle barn i Norsk Idrett.

6.6 Folketrygden

En utøver må også være registrert og tilhøre folketrygden for at forsikringen skal gjelde. For utenlandske førere må disse ha lisens som dekker minimumskravene til det internasjonale forbund eller norske myndigheter setter som krav.

7. KONKURRANSEDOKUMENTER OG PÅMELDING

Følgende dokumenter og påmeldingsregler gjelder.

7. 1 Tilleggsregler

7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse

Stevneleder skal sørge for å fylle ut tilleggsregler for alle åpne konkurranser og statuskonkurranser. Disse skal være registrert i SAS senest 60 dager før konkurransen.

Ved for sent innkommet TR kan tilleggsavgift tilkomme.

7.1.2. Arrangementsnummer

Alle arrangement i regi av NMF, konkurranser og oppvisninger, skal ha et arrangementsnummer tildelt av NMF. Arrangementsnummer blir gitt i tilleggsreglene når tilleggsreglene blir godkjent. Godkjente tilleggsregler med arrangementsnummer skal legges ved søknad om polititillatelse. Uten dette arrangementsnummer er arrangementet ikke godkjent av NMF og vil ikke gå inn under forsikringsordningen.

NMF oversender utfylte tilleggsregler til grenansvarlig eller den vedkommende har bemyndiget, for godkjenning.

7.1.3 Tilleggsreglenes innhold

TR skal settes opp i samsvar med standard mal for vedkommende gren. TR må eventuelt inneholde antall startende som tillates i hver konkurranse og angivelse av frammøtetid, tid for teknisk kontroll og førermøter. TR skal videre angi eventuell påmeldingsavgift samt eventuell avgift for ikke å ha meldt avbud.

7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene

Godkjente TR vil være tilgjengelige for alle påmeldte utøvere i SAS, dog senest 10 dager før konkurransen.

7.2 Akkrediteringer

Enhver arrangør kan kreve at presse akkrediterer seg. Akkreditert presse skal gis vilkår som gjør det mulig for ham/henne å utføre sine profesjonelle oppgaver. Akkrediterte pressefolk skal skriftlig forplikte seg til å rette seg etter regler, vilkår og begrensninger som arrangøren

har for å ivareta sikkerheten og gjennomføringen av arrangementet. Presseakkreditering utstedes på egen risiko. Respekteres ikke pålegg fra arrangøren vil dette medføre øyeblikkelig inndragelse av akkrediteringen.

7.3 Påmeldinger

Påmeldinger til konkurranser skjer i SAS. Påmeldingsfristen er 15 dager før konkurransen om ikke annet er bestemt i egne reglement eller TR.

Påmeldingen skal enten skje til hver enkelt konkurranse, eller som en seriepåmelding.

7.4 Avvisning av påmeldinger

Individuelle påmeldinger kan bli avvist, enten av den føderasjonen som har utstedt utøverens lisens, NMF eller arrangøren, under forutsetning av at TR og de respektive regler for vedkommende gren følges. Arrangøren kan også avvise eller ikke godkjenne en påmelding dersom påmeldingen mangler vesentlige opplysninger.

Skriftlig beskjed om en avvisning må sendes til utøveren senest 72 timer etter påmeldingsfristens utløp.

En utøver som mener at påmeldingen har blitt uriktig avvist, kan protestere i overensstemmelse med reglene i vedkommende gren.

NMF kan avvise en påmelding eller nekte en utøver deltakelse, når en konkurranse kolliderer med et Norgesmesterskap eller representasjonskjøring for Norge. NMF kan også forby utøvere å delta på konkurranse samme dag eller inntilliggende dager for utøvere som er tatt ut til representasjonskjøring. Mot beslutninger som nevnt i dette ledd kan det ikke protesteres eller appelleres. Dette gjelder påmelding til andre arrangement enn NM, og vil gjelde alle typer konkurranser og stevner i Norden eller andre internasjonale arrangement, både konkurranser, show og oppvisninger

7.5 Uteblivelse fra en konkurranse

En utøver, som er påmeldt i en konkurranse og ikke kan delta, må melde avbud i SAS. Dersom avbudsgrunnen inntreffer kort tid før konkurransen starter, må utøver informere arrangøren om avbudet så snart som mulig og oppgi en akseptabel og gyldig grunn.

Hvis utøveren ikke melder avbud, eller hvis grunnen som gis erklæres ugyldig, kan stevnelederen legge sanksjon i henhold til gjeldende regelverk.

En utøver som ikke deltar i en konkurranse utøveren er påmeldt til, og som samme dag deltar i en annen konkurranse uten å ha fått godkjennelse fra arrangøren eller NMF, får sin lisens automatisk suspendert i inntil to uker. NMF skal innen suspensjonens utløp ha behandlet saken og tatt beslutning på om det skal ilegges en administrativ forføyning.

7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding

De avgifter som er betalt for deltakelse i en konkurranse skal beholdes av arrangøren hvis utøveren blir utelukket for brudd på reglementet. Uteblivelse fra et arrangement uten korrekt avbudsmelding før konkurransesstart medfører krav til innbetaling av startavgift til arrangørklubben. Allerede innbetalt startavgift refunderes ikke.

Suspensjon, utestenging eller eksklusjon innebærer kansellering av alle påmeldinger fra den sanksjonerte eller straffede personen for den perioden som straffen gjelder. I slike tilfeller skal arrangører eventuelt refundere avgifter som allerede er betalt.

Ved gyldig avbud har utøver krav på å få refundert innbetalt startavgift. Utøver plikter å fremlegge dokumentasjon på at avbud er gitt for å få refusjon.

7.7 Etteranmeldinger

Utøvere som melder seg på en konkurranse etter at påmeldingsfristen er utløpt kan ilegges en etteranmeldingsavgift om ikke annet står nevnt i grenens konkurransereglement. Etteranmeldingsavgiften skal være angitt i TR og kan ikke sammen med startavgiften overstige det dobbelte av startavgiften.

8. UNDER KONKURRANSEN

Beskriver punkter som skal følges under konkurransen.

8.1 Offisielle signaler

Offisielle signaler skal gis med hjelp av flagg, tavler eller lys. Nøyaktig beskrivelse av dette finnes i de gjeldende spesialreglementene for hver enkelt gren.

Alle deltakere plikter å rette seg etter de signaler som gis fra konkurranseledelsen. Brudd på denne regelen kan medføre diskvalifikasjon. Er forseelsen alvorlig skal denne rapporteres til NMF som da vil avgjøre om saken skal sanksjoneres eller anmeldes til NIFs domsutvalg.

8.2 Farlige kjøretøy/fartøy

Stevnelederen eller dommeren (i speedway) kan når som helst under konkurransen stanse et kjøretøy/fartøy som anses å kunne utgjøre en fare på grunn av konstruksjonen eller tilstanden.

8.3 Uønsket adferd

Enhver deltaker skal respektere pålegg og andre direktiver gitt av stevneleder eller funksjonærer satt til dette. Uakseptabel eller uønsket adferd ilegges sanksjon av stevneleder eller juryen, såfremt saken ikke er så alvorlig at den må behandles etter NIFs lov kap 11. I slike tilfelle skal juryen følge bestemmelsen i dette reglements § 5.3. 3.ledd og Sanksjonsreglementet, samt saksbehandlingsreglene idet regelverket, jfr. NIFs lov kap. 11.

8.4 Faktaavgjørelser

Faktaavgjørelser er skjønnsavgjørelser basert på hva en funksjonær oppfatter har skjedd. Som eksempel kan starters vurdering av tyvstart og hvem som tyvstartet, måldommers vurdering/oppfattelse av hvem som passerte målstreken først, seksjonsdommers vurdering av foting i trial, flaggavgjørelser av flaggvakt, stevneledere og lignende.

9. ETTER KONKURRANSEN

Beskriver hva som skal skje etter et arrangement.

9.1 Resultatlister

Arrangøren skal så raskt som mulig offentliggjøre den preliminære resultatlisten. På resultatlisten skal det angis når den er offentliggjort og når protestfristen utløper.

9.2 Forlate arenaen

Ingen utøver må forlate arenaen før tidsfristen for protester i egen klasse er utløpt uten først å ha fått tillatelse fra stevneleder. Skulle en utøver forlate arenaen før protesttiden er utløpt, taper utøveren enhver rett til å protestere på resultatlisten.

KONKURRANSEREGLEMENT MOTOCROSS



SPESIALREGLEMENT FOR MOTOCROSS OG SPEEDCROSS

Alle motocross og speedcross arrangement, både konkurranser og ordinære treninger utenom konkurranser skal arrangeres i overensstemmelse med NMFs regler.

NMFs Race Director (RD)

NMF beslutter om det skal eller ikke skal oppnevnes Race Director. Han/hun må ha gjennomført og bestått et stevnelederkurs/seminar arrangert av NMF og mottatt "Stevnelederlisens".

Man må delta i slike seminarer hver tredje år. For seminar som avholdes i november og desember er disse gyldige fra 1. januar påfølgende år. En RD kan ha deltatt på et stevnelederkurs/seminar eller på et CMS seminar i løpet av de tre siste årene.

Dersom Race Director er forhindret fra å komme til arrangementet i tide, vil jurylederen avgjøre om han/hun utpeker en erstatter.

Alle personer (utøvere, inkludert alle funksjonærer) og andre som er involvert i arrangementet er underlagt NMFs Race director og juryen.

NMF Race Director (RD) har ikke ansvar for organiseringen av selve arrangementet. RDs eneste utøvende plikter er de som er definert nedenfor.

NMF Race Director (RD) har følgende fullmakt og plikter:

- RD utøver høyeste kontroll over stevnet og er ansvarlig for at alle regler overholdes.
- RD må ankomme i god tid før start på treningen, og være til stede til etter at stevnet er avsluttet og han/hun har utført alle sine plikter.
- Sammen med jurylederen, stevnelederen og førernes representant må RD inspisere banen og sikkerhetsforanstaltningene før treningen begynner.
- RD kan overfor juryen komme med forslag som påvirker og forandrer det publiserte programmet, som: å restarte et heat, utelukke en utøver, kjøretiden på et heat, forkorte et heat eller utsette, stoppe eller kansellere et stevne.
- I spesielle tilfeller kan RD på eget initiativ redusere varigheten av fri trening, tidskvalifiseringen, kvalifiseringsheat eller heat.

Dersom Race Director benyttes skal dette framgå av tilleggsreglene.

15 Innledning, prinsipper og generelt

For alle treninger, arrangement og konkurranser som har med utøvere under 13 år gjelder forskrifter for barneidrett i motorsport.

Alle løp må arrangeres på baner som er godkjent av NMF og av en klubb tilsluttet NMF. Alle baner skal godkjennes av juryen før trening/konkurranse kan igangsettes.

Arrangøren er ansvarlig for alle nødvendige fasiliteter og personell for å sikre en rolig, sikker og effektiv gjennomføring av arrangementet.

Når tilleggsreglene er godkjent forsikrer NMF arrangementet i tråd med FIMs, Norges Idrettsforbund og Olympiske Komité (NIFs) og NMFs regler.

Klasse	Alder
--------	-------

MX rekrutt	11 – 12 år
MX85	13 – 15 år*
MX junior	Fra det året en fyller 14 til og med det året en fyller 18
MX 2	Fra det året en fyller 15 år
MX 1	Fra det året en fyller 16 år
MX 3	Fra det året en fyller 16 år

15.1. Definisjon av motocross og speedcross

Motocross og speedcross er hastighetskonkurranse på baner som er bygd opp av naturlige hindre.

Forskjellen på en motocrossbane og speedcrossbane er banelengden og til dels at speedcross har mer og større hopp.

Forskjellen på motocross konkurranse og speedcross konkurranse er kvalifiseringssystem, heatlengden og antall startende i et heat.

Bestemmelsene i dette reglementet utfyller bestemmelsene i det nasjonale løpsreglementet (NLR) og gjelder alle motocross og speedcross konkurranser som arrangeres i Norge.

Antall startende i et heat skal godkjennes i banegodkjenningen og av juryen før stevnet.

Det er tillatt å starte med inntil 40 utøvere/deltagere dersom banen og startområdet er godkjent for dette.

15.2 Titler

Alle NM klasser og NC klasser skal defineres i dette reglement samt at det er utformet egne reglement for hvert enkelt statusløp.

15.2.1 Norgesmesterskaps (NM) øvelser og klasser

NM arrangeres i følgende klasser.

NM MX 85	85 ccm 2 takt / 150 ccm 4 takt - fra og med det året en fyller 13 år, ut det år en fyller 15 år
NM MX junior	125 ccm 2takt, fra det år man fyller 14 til og med det år man fyller 18 år.
NM MX 2	250 ccm 2 takt/ 250 ccm 4 takt fra det året man fyller 15 år.
NM MX 1	250 ccm 2 takt / 450 ccm 4 takt / 500 ccm 2 takt 650 ccm 4 takt
NM MX Damer	Åpen klasse *
NM Speedcross MX	85 ccm 2 takt / 150 ccm 4 takt - 13 til 15 år
NM Speedcross MX Jr	125 ccm 2takt, fra det år man fyller 14 til og med det år man fyller 18 år.
NM Speedcross MX	250 ccm 2 takt/ 250 ccm 4 takt fra det året man fyller 15 år.
NM Speedcross MX 1	250 ccm 2 takt / 450 ccm 4 takt
NM Lag senior	MX1, MX2 og MX åpen - Se eget reglement
NM Lag junior	85 ccm 2 takt / 150 ccm 4 takt - 13 til 15 år. Se eget reglement

* For NM Damer åpen klasse kjører disse sammen.

15.2.2 Norgescup (NC) øvelser og klasser

NC MX 85	85 ccm 2 takt / 150 ccm 4 takt - fra og med det året en fyller 13 år, ut det år en fyller 15 år
NC MX 85 Damer	85 ccm 2 takt / 150 ccm 4 takt - fra og med det året en fyller 13 år, ut det år en fyller 15 år
NC MX junior:	125 ccm 2takt, fra det år man fyller 14 til og med det år man fyller 18 år.
NC MX 2	250 ccm 2 takt/ 250 ccm 4 takt. Fra det året man fyller 15 år.
NC MX 1-MX 3	250 ccm 2 takt / 450 ccm 4 takt - 500 ccm 2 takt 650 ccm 4 takt

15.3 Tilleggsklasser i forbindelse med statusløp

MX Rekrutt 65ccm/85ccm 11-12 år. ikke serie. kun enkelt løp.

16 Øvelser, motorsykler, klasser og lisenser

16.1 Øvelser

En konkurranse er åpen for en eller flere motorsykelklasser, og for solosykler og sidevognsykler.

Hvilke klasser som blir kjørt skal stå oppført i terminlisten og tilleggsreglene (TR). Det skal også framgå av TR hvilke klasser som kjøres sammen, og eventuelt om noen klasser er slått sammen og gjelder som en klasse.

16.1.1 Antall startende i MX 85 ccm

Antall startene i et heat for MX 85 ccm skal ikke overstige 30 utøvere.

16.1.2 Mosjonsklasse - Breddeklasser

Fellesbetegnelse for mosjonister, kan deles i flere aldersklasser, flere klasser kan kjøre sammen men antall førere får ikke overstige antall startende i heat banen er godkjent for. Anbefalt kjøretid 15 min + 2 runder.

16.1.3 Old Boys

Fra det år man fyller 34 år gis det anledning til å delta i ordinære stevner som "mosjonist" med ordinær lisens.

16.2 Motorsykkel

Alle konkurranser arrangeres for motorsykler som er definert i Appendix 01 Motocross teknisk reglement.

16.3 Klasser

De godkjente klassene er som følger:

Klasse	Kubikk	Alder	Beskrivelse
MX rekrutt	65/85ccm	11 – 12 år	
MX85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år*	Førere i denne aldersgruppen skal ikke kjøre i heat sammen med øvrige klasser (størrelse sykler, klasser)
MX junior	125 ccm 2takt	Fra det året en fyller 14 til og med det året en fyller 18	
MX 2	Inntil 144 ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Fra det året en fyller 15 år	
MX 1	Inntil 250ccm 2takt og fra 290ccm til 450ccm 4takt	Fra det året en fyller 16 år	
MX 3	Inntil 500ccm 2takt og fra 475ccm til 650ccm 4takt	Fra det året en fyller 16 år	

For Damer åpen klasse kjører disse sammen.

Se også Appendiks 01 Teknisk Reglement.

* På spesielle vilkår kan det gis dispensasjon fra den nedre aldersgrense. Vilåårene fremgår av eget skjema «dokumentasjon for trening MX 125ccm», se <http://www.nmfsport.no/index.php/dokumenter/dokumenter-skjemaer> . Dispensasjonen er kun gjeldende for trening og vil ikke omfatte såkalte klubblop!

16.4 Lisenser

For å kunne delta i konkurranser må deltakerne ha gyldig internasjonal eller nasjonal lisens.

For å løse lisens må man gjennomgå NMFs godkjente lisenskurs og bestå en teoretisk prøve og en praktisk kjøreprøve. Se www.nmfsport.no for mer lisensinfo.

17. BANEN

På alle baner der det arrangeres konkurranser skal banen godkjennes og tilfredsstille de til enhver tid gjeldende bestemmelser og godkjenninger som gjelder for det arrangementet, banen og statusen som arrangeres. Se NMFs banereglement for de forskjellige nivåene for detaljer.

17.1 Sikkerhet

Alle baner og anlegg som brukes til motorsport skal være så sikre som mulig. For motocross er et eget banereglement som gjelder. Det skal spesielt legges vekt på å stoppe muligheten for et kjøretøy å komme over i annen bane eller ut blant publikum.

17.2 Kjørers depot / parkeringsdepot

Kjørernes depot skal ha direkte utkjøring til startsonen. Depotet skal utstyres med tilstrekkelige sanitære fasiliteter og ha en ventesone ved starten. Depotet må også inneholde nødvendig utstyr for teknisk kontroll, reparasjoner og påfyllinger. Underlaget i depotet må være slik at kjøretøy (biler, lastebiler og lignende) kan flyttes i depotet under alle værforhold.

Det anbefales at en testbane er tilgjengelig i nærheten av depotet. Et eller flere brannslukningsapparat på min. 5 kg må finnes i parkeringsdepot (se også

banereglementet). Antall og størrelsen på brannslukningsapparatene skal vurderes i forhold til antall startende i arrangementet og i forbindelse med banegodkjenning. Juryen og banegodkjenner kan kreve flere brannslukkingsapparat i parkeringsdepot og andre områder.

Motorsykelkjøring i depotet er ikke tillatt. (Se også NMFs banereglement for motocross)

17.3 Banedepot

Baner skal ha banedepot ved siden av banetrassen (se også NMFs banereglementet). Her skal alle reparasjoner, justeringer, påfyllinger o.l. foretas. Sekundering skal skje fra banedepot. Det skal finnes et pulverapparat på min. 5 kg i banedepotet.

17.4 Kryssing av kontrollinja / mållinja

Når motorsykelens fremste del passerer mållinja, skal dette registreres.

17.5 Tidtaking og rundetelling

Tidtaking og rundetelling skal skje på linje med målstreken.

Stoppeklokke og manuell rundetelling eller elektronisk tidtaking med transpondere kan benyttes.

Regler for rundetelling og tidtaking må aksepteres av alle deltakerne. Regler for dette er nærmere beskrevet under Tidtakingsinstrument.

I NM individuelt, NM lag og Norgescupen er bruk av transponder obligatorisk.

18 Arrangement

Arrangementstekniske regler som har med avviklingen av løp og konkurranser er beskrevet her.

18.1 Innsjekk og avslutning

Et arrangement starter etter tidsskjema for teknisk kontroll og innsjekk/verifikasjon av sportslige formaliteter og slutter når alle følgende momenter er avsluttet:

Alle resultater har blitt godkjent av juryen

Alle protestfrister er utløpt

All tekniske, sportslige og antidopingforhold er verifisert og avsluttet.

Dersom det er innlevert en protest vil resultatene ikke være offisielle før juryen har tatt sin avgjørelse.

Sekretariatet må være fullt operativt inntil alle protester er behandlet. Alle funksjonærer, flaggvakter og medisinsk personell må være tilstede på banen og tilgjengelig for Race Director/stevneleder og den internasjonale/nasjonale juryen.

18.2 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstillende NMFs maler utarbeidet av NMF. TR sendes NMFs administrasjon minimum 60 dager før stevnet starter.

Endringer eller tillegg i tilleggsreglene får ikke gjøres etter at disse er godkjent av NMF.

Ved spesielle tilfeller skal tillegg godkjennes av samme instans som har godkjent de opprinnelige tilleggsreglene eller av juryen på første jurymøte. Disse endringene eller tilleggene skal bekjentgjøres for alle involverte (deltagere, funksjonærer, team og lignende) i arrangementet.

Arrangøren skal gjøre TR kjent for alle utøvere. TR skal inneholde alle detaljene rundt stevnet.

Avvisning av påmeldinger skal være i henhold til NLR, SR og eventuelle forbehold opplyst i TR.

Avviste kjørere skal få tilbakebetalt påmeldingsavgiften/startkontingenten senest en uke etter konkurransedatoen.

Alle gebyr/avgifter ut over NMFs transaksjonsgebyr skal fremgå av TR.

NMFs transaksjonsgebyr for online påmelding fastsettes av forbundsstyret. Se også fellesdelen for mer info om påmelding og utøvers rettigheter og forpliktelser, samt mer om TR.

18.3 Påmelding og etteranmelding

Det er ikke restriksjoner på hvor mange klasser man kan kjøre samme år.

Etteranmeldt: En utøver som har meldt seg på etter påmeldingsfristens utløp som er oppgitt i TR.

Etteranmeldingsgebyr/straff: En klubb/arrangør kan ilegge en utøver som ikke melder seg på innen påmeldingsfristen en av følgende to straffer:

Avgift som skal betales i tillegg til startavgiften, p.g.a. at påmeldingen er ankommet arrangøren etter at påmeldingsfristen har løpt ut.

Utøveren må stå bak på startgrinden, selv om det kjøres kvalifisering.

Alle utøvere som melder seg på innen påmeldingsfristen har rett til å delta, dersom de tilfredsstiller alle delene i reglementet og TR. De utøvere som melder seg på til et statusløp etter påmeldingsfristens utløp kan bli ilagt et tilleggsgebyr i tillegg til startavgiften.

Startavgift og tilleggsavgift skal maks komme opp i det dobbelte av startavgiften. Frist for etteranmelding til løp er onsdag før løpsstart.

Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding

Tilbakebetaling skal skje til deltagerne innen **7** dager etter at de har tatt kontakt med arrangøren.

18.3.1 Antall startende i en konkurranse

Antall startende i en konkurranse er det antall utøvere som har sjekket inn i sekretariatet og teknisk kontroll.

18.4 Aksept av påmelding

Arrangøren skal ha mottatt påmeldingene * senest 15 dager før arrangementet (start på teknisk kontroll/innsjekk regnes som starten på et arrangement). Etteranmeldinger tillates frem til onsdagen før løpet kl. 23.59

Elektronisk påmelding skal foregå med NMFs godkjente system. Arrangøren har anledning til manuelt legge inn deltagere i RMS/SAS som deltagere i stevnet både før påmeldingsfristen eller etter.

Startavgift skal være betalt i SAS innen bekjentgjort påmeldingsfrist for at påmelding skal være gyldig. Startbekreftelse: Påmeldte, tilleggsregler og tidsskjema finnes i SAS.

For NM og NC, se eget reglement

18.5 Ikke startende i et stevne

Stevneleder kan ilegge bot til de utøvere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. For ikke statuskonkurranser er avgiften kr 100,-. Stevneleder skal rapportere startnummer, navn på utøver og klasse på de som ikke har meldt korrekt avbud til juryen. Juryen skal føre dette inn i juryprotokollen.

Bot for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben

18.6 Utøvers beskyttelse

Det er utøverens ansvar å velge hjelm og utstyr som gir tilstrekkelig beskyttelse. Selv om NMF/FIM godkjenner materialet, gir NMF/FIM ikke sin tilslutning til eller garanterer for spesifikke produkter eller fabrikanter. Utøverne må selv bedømme beskyttelsesevnen og kvaliteten på det utstyret han/hun velger.

Følgende utstyr må brukes av utøveren under hele stevnet:

1 Hjelm

Hjelmen må tilfredsstille NMFs regler for hjelmer (se teknisk reglement). Hjelmen må være merket med en av merkene beskrevet i NMFs Appendix 01 tekniske reglement

2 Øyebeskyttelse

Beskyttelse for øyne må være i henhold til NMFs Appendix 01 tekniske reglement og må brukes fra start av i hver trening, kval og heat.

3 Utstyr og beskyttelsesklær

Bryst, og ryggbeskytter er påbudt under trening og løp. Denne beskyttelsen må beskytte brystkassen, hele ryggen (godt utenfor begge sidene av ryggsøylen).

Klær og beskyttelse må være i henhold til NMFs Appendix 01 tekniske reglement.

18.7 Administrativ kontroll

Utøverne skal forevise kjøretøybevis, lisens og medlemskort ved innsjekk (administrativ papirkontroll) før treningen finner sted. Utøveren må her vise gyldig lisens for den klassen vedkommende skal delta i (se www.motorsportforbundet.no for detaljer) samt betalt medlemskap i samme klubb og klubben må være tilsluttet NMF. I tillegg signere NMF godkjent påmeldingsskjema eller bekreftelse tilsvarende påmeldingsskjema ved arrangørklubbens innsjekk.

Kjøretøybevis skal vises ved teknisk kontroll for å kontrollere kjøretøybeviset mot rammenummer på kjøretøyene.

18.8 Teknisk godkjenning / verifikasjon

I løpet av et arrangement kan utøveren benytte seg av motorsykler som er forevist i teknisk kontroll **Utøver kan forevise** maks to motorsykler pr klasse. Begge sykler skal gjennom teknisk kontroll når teknisk kontroll foretas i gjeldende klasse.

Før trening må teknisk kontroll gjennomføres i henhold til prosedyrene i Appendix 01 teknisk reglement og i henhold til tidsskjema bestemt i TR.

Under teknisk kontroll kan utøveren bli pålagt å signere en deklarasjon som en bekreftelse og stadfestelse på enkelte deler.

Hver utøver må fremvise en motorsykkel i sitt navn og startnummer for teknisk kontroll. Det er to muligheter for den andre motorsykkelen:

Utøveren kan fremvise en motorsykkel til under sitt navn og startnummer.

Et team/klubb kan presentere en motorsykkel som kan benyttes av to eller flere utøvere. I et slikt tilfelle må teamet informere teknisk kontrollant om navn og startnummer på de utøverne som kan bruke denne motorsykkelen.

En utøver kan bytte motorsykkel når som helst, unntatt under et heat. Tidskval regnes som heat.

Man må velge motorsykkel senest 10 minutter før start. (se pkt 18.17 Ventesone prosedyrer)

Kun utøverens startnummer skal være på nummerplatene. NMF kan kreve at utøverne kjører med NMFs logo for NM Motocross. Detaljer om hvor logoen skal plasseres vil bli bekjentgjort i her eller i tilleggsreglene (TR) for løpet.

18.9 Kamera på motorsykkelen (on-board kamera)

NMF/klubben kan pålegge utøvere å benytte hjelm kamera eller kamera på motorsykkelen. Dersom noe slikt er aktuelt skal dette fremgå av TR eller nærmere avtale mellom NMF, arrangør og utøveren.

Hjelmkamera er tillatt på treninger og under treninger i forbindelse med konkurranser og under konkurranser.

18.10 Banekontroll/godkjenning

Banen skal kontrolleres av jurylederen, NMFs Race Direktør og stevnelederen slik at den er i henhold til banemappa og det banen er godkjent som før konkurransen starter. For NM skal dette skje dagen før trening. Denne kontrollen kan også involvere medlemmene av juryen og andre relevante personer. Om nødvendig kan en 2. godkjenning av banen bli gjennomført.

Førernes representant eller en han/hun utpeker kan også være tilstede på denne kontrollen.

Tidspunktet for kontrollen skal framgå av TR.

18.11 Trening og starttrening

Treningstiden skal fremgå av TR. Alle utøvere må delta på minimum en treningsrunde.

Unnlater en utøver å møte opp til trening kan stevneleder ilegge utøveren straff i henhold til straffebestemmelsene.

Dersom en utøver kjører flere klasser klarer det seg med å trene i en av klassene.

Det skal være mulighet for minimum 10 minutters trening for hver utøver.

Det er ikke krav til starttrening i åpne konkurranser eller regionskonkurranser.

Transponder skal brukes under trening

18.12 Førermøte

Et førermøte (mellom arrangørklubben, juryen og utøverne) blir gjennomført på egnet sted.

Tid og sted for ordinære førermøter opplyses det om i TR. **Førermøte skal være mellom trening/tidskval og første heat.** Ved behov kan stevneleder / jury bestemme at det gjennomføres flere førermøter. Juryleder, medlemmene av juryen, RD, stevnelederen, flaggvaktsjefen, arrangøren, alle utøverne og foresatte til de under 16 år skal delta.

På førermøtet vil forhold som angår banen, sikkerheten og konkurranseprosedyrene bli gjennomgått.

Etter førermøtet anbefales det at startprosedyrene blir gjennomgått. Skal vises med 1 til 2 grindslipp.

Det er utøveren og teamets ansvar å delta på førermøtet for å få all informasjon og for å kunne følge de gjeldende instruksene.

En utøver kan sende en representant som erstatning for seg selv til førermøtet. All info som blir gitt på førermøtet skal i tillegg slås opp på oppslagstavlen i depotet.

For utøvere under 16 år kreves det at foresatte delta på førermøte.

Dersom det avholdes førermøte skal tidspunkt og sted stå oppført i TR.

18.13 Kvalifisering

Kvalifisering kan foregå ved heat eller tidstagning. Kvalifisering kan også være forlengelse av trening (eks. 10 min trening 20 min tidskval, dette vises med skilt). Opplysning om at kvalifisering skal være en forlengelse av trening skal senest opplyses til utøverne på et førermøte i forkant av treningen.

Kvalheat og tidskval settes opp etter tider fra trening. (Best treningstid gruppe/heat 1, nr.2 gruppe/heat 2 osv).

Kvalifisering og hvordan dette skal gjennomføres skal framgå av TR (tidskval eller kvalifiseringsheat).

Framkjøring til startgrinden i alle heatene skal skje etter resultatene i kvalifiseringene.

Juryen avgjør fordelingen (trekker) for hver klasse avhengig av kvalifiseringsmåte.

Kvalifiseringsheat

Ved kvalifiseringsheat gjelder ventesonereglene. Reservesykkel i banedepot er ikke tillatt.

Ved kvalifiseringsheat skal antall runder i kvalifiseringen beskrives i TR. Prinsippene ved kvalifiseringsheat skal følge samme prinsipp som tidskvalifisering (se avsnittet

Tidskvalifisering under og pkt 18.18).

Tidskvalifisering

Tidskvalifisering kjøres over det antall minutter som er ført opp i tidsskjema.

Maksimalantallet utøvere ute på banene samtidig ikke skal overstige de begrensninger som gjelder i banereglementet. Hvis antall deltagere overstiger banens maksimalantall utøvere på banen skal tidskvalen deles i to (ev. flere grupper om antall startende overstiger det dobbelte av banene er godkjent for). Tidskvalenes lengde skal hvis det deles i grupper reduseres til 15 min

Stevneleder og jury bestemmer fordelingen i gruppene ut fra reglement, Alle runder til alle deltagere registreres i tidtagersystemet og deltagerne rangeres etter beste rundetid i sin gruppe. Den gruppe med best tid velger startposisjon først ved framkjøring til startgrinden i alle heat. Deretter vinneren av den andre startgruppen, nr 2 i den gruppen med best tid, nr 2 i gruppen med nest best tid osv.

Første reserve velges fra gruppe med best vinnertid, andre reserve fra vinneren av den andre gruppen osv dersom flere reserver benyttes.

Ved tidskvalifisering skal ikke ventesone benyttes og en utøver kan IKKE benytte reservesykkel. Når trening og tidskval (eks 10 min trening/15 min tidskval) kjøres sammen kan reservesykkel i banedepo benyttes.

18.14 Resultat fra tidskvalifiseringer, kvalifiseringsheat, semifinaler, siste sjanse og andre heat.

Alle resultatene fra tidskvalifiseringer, kvalifiseringsheat, siste sjanse og/eller heatene skal godkjennes av juryen.

18.15 Stillhet i depot

Det skal være stillhet i depotet mellom 23.00 og 06.00 natten før konkurransen(e). Dersom det arrangeres tilskuersaktivitet eller annen aktivitet under arrangementet må denne foregå utenfor depotet, og skal være avsluttet senest kl 01.00.

18.16 Oppvarming

Dersom det kjøres tidskval den ene dagen og finaleheat dagen etter skal det i hver klasse bli gitt anledning til minimum 10 minutters oppvarmingskjøring på konkurransedagen. Deltagelsen er frivillig.

Det skal gjennomføres tidtaking under oppvarmingen, Dersom uforutsette ting har skjedd slik at det ikke foreligger kvalifiserende resultater i en eller flere klasser før konkurransedagen, kan oppvarmingen i de klassene telle som kvalifisering. I samarbeid med stevneleder /RD vil juryen bestemme om det skal foretas endringer i tidsskjemaet og kriteriene for kvalifiseringen.

18.17 Ventesoneprosedyrer

Ved alle konkurranser skal det forefinnes en ventesone umiddelbart bak startgrinden som skal benyttes disse ventesoneprosedyrer (se de aktuelle banegodkjenningsreglene for detaljer).

Det skal være en klokke med offisiell tid ved innkjøringen til ventesonen.

20 minutter før start:	Innkjøringen til ventesonen åpnes.
	Utøverne kan preparere sin plass bak startgrinden.
10 minutter før start:	Skilt med "10 minutter" vises.
	Innkjøringen fra depot til ventesonen stenges.
	Alle kvalifiserte motorsykler (som skal benyttes i det angjeldende heatet) må være i ventesonen.
	For sent ankomne motorsykler dvs. etter at innkjøringen til ventesonen er stengt får ikke delta i heatet. Straffen for ikke å komme i tide til ventesonen stenger er utelukkelse fra å starte i det angjeldende heatet.
4 minutter før start:	Skilt med "4 minutter" vises.
	Startgrinden er klar og utøverne må ta plass ved sin motorsykel.
	På et lydsignal må alle, utenom utøveren, en mekaniker og en paraplyholder per utøver, TV-personell og funksjonærer under oppdrag, forlate ventesonen. Utøver må på dette tidspunkt være tilstede i ventesonen. Utøverne forbereder seg for start.
	Kommer en utøver for etter 4 minutter skiltet er vist start mister vedkommende sin startplass på grinden. Dersom det er flere som kommer for sent følger rekkefølgen i kvalifisering/tidskvalen for de utøverne som ankom for sent.

Fra da av:	På et lydsignal åpner innkjøringen til startgrinden og utøverne beveger seg til startgrinden.
	Når en utøver har tatt plass på startgrinden får man ikke bytte plass. Fra første utøver har valgt sin plass skal grønt flagg vises og man er fra da av under starterens kommando.
	Alle mekanikerne og paraplyholderne forblir i ventesonen til etter start.
	Kun utøvere, TV personer og utøvende funksjonærer får oppholde seg bak startgrinden.
15 sekunder før start:	Det er 15 sekunder til start.
	Innkjøringen fra ventesonen til startgrinden stenges.
	Utøvere som har mekaniske problem og ikke rekker å reparere før denne tid, må forbli i ventesonen til startgrinden har falt. Når startgrinden har falt kan de kjøre over startgrinden og delta i konkurranser. Straffen for og ikke å etterkomme denne regelen er utelukkelse.
	Utøvere som har mekaniske problemer på startgrinden må vente på assistanse til startgrinden har falt. Når grinden har falt kan utøveren få hjelp av mekanikker. Straffen for å bryte denne regelen er utelukkelse fra angjeldende heat.
5 sekunder:	5 sekunder skilt vises 5".
Skilt 5 sekunder (5")	Startgrinden vil falle innen de neste 5 til 10 sekundene.
2 runder skilt:	Tiden er ute og det er to runder igjen å kjøre.
1 runde skilt:	Det er 1 runde igjen til målflagget vises og heatet er avsluttet.
Målflagg / Sort- og hvitrutete flagg:	Heatet eller treningen er avsluttet og utøverne blir stoppet etter at de passerer mållinjen/målflagget.

Ved Masterrunde/defilering kan arrangøren lage rutiner som avviker fra overnevnte ved å starte tidligere, eller at de som skal være med på maserrunde må møte før 10 minutter start. Utøvere som ikke har ankommet fra masterrunden/defilering innen angitt tid ca 3 til 4 minutter før start vil bli nektet start.

18.18 Startrekkefølge

Startrekkefølgen er som følger:

Ved et kvalifiseringsheat eller ved en tidskval velger utøverne etter sine resultat i henholdsvis kvalifiseringsheatet eller tidskvalifiseringen.

Ved to kvalifiseringsgrupper

A) Utøverne fra kvalifiseringen (tidskval hvor det benyttes) begir seg til startgrinden i den rekkefølge de kvalifiserte seg. Vinneren av det kvalifiseringsheat med best totaltid/runder eller den tidskvalen med best vinnertid velger startposisjon først, deretter vinneren av det andre kvalifiseringsheatet / tidskvalifiseringen som nr to, fra beste kvalgruppe som nr tre, deretter fra nest beste kvalgruppe osv.

B) Dersom ikke alle kvalifiserte utøvere kommer til start når ventesonen stenger kan den/de reservene inn som står klare ved innkjøringen til ventesonen få starte. Reservene får starte etter hvilke kvalifiseringsresultat de har.

C) Dersom det av en eller annen grunn det ikke er noen resultat fra en eller flere kvalifiseringer i en eller flere klasser før finaleheatene vil juryen i samarbeid med RD/stevneleder bestemme kriteriene for kvalifiseringen og start posisjon etter samme prinsipp som nevnt i dette reglementet. Tider fra treninger, oppvarming eller lignende kan da benyttes.

18.19 Startgrind prosedyrer

Starten i et heat skal fortrinnsvis foregå fra en linje. Men andre løsninger kan godkjennes ved at det beskrives i TR.

Massestart med motoren i gang vil bli benyttet.

Når første utøvere er på plass på startgrinden vises et grønt flagg.

På signal fra starter er utøverne under startes kontroll. Når alle utøverne er på startlinjen vil starteren holde opp 15 sekunders skilt i 15 hele sekunder. Når 15 sekunder er over vil 5 sekunders skiltet bli vist og startgrinden vil falle mellom 5 og 10 sekunder etter at 5 sekunders skiltet er vist.

Arrangøren står selv stå for utløsning av startgrinden etter instruks fra juryen.

Vedkommende med 15/5 sekunders skilt skal stå i ro og godt synlig for alle utøvere på siden av banen i henhold til banegodkjenning eller iht. hva juryen bestemmer.

Utøveren kan fritt velge plass på startgrinden. Har han først valgt plass, får han ikke endre denne.

Området foran startgrinden skal prepareres på en slik måte at alle utøvere har tilnærmet likt for alle startende. Ingen utenom funksjonærer, kameramenn og fotografer får oppholde seg foran startgrinden og ingen preparering tillates.

18.20 Stopp av heat

Stevneleder/RD er gitt ansvar til å kunne stoppe enhver trening, tidsskval og heat før tiden, av sikkerhetsmessige grunner eller av force majeure. I et slikt tilfelle vil det bli vist rødt flagg.

Dersom et heat blir stoppet før halvparten av oppsatt kjøretid er gjennomført vil det bli restart. **Utøverne skal da etter stevneleders instruks returnere til ventesone. Ved behov for etterfylling av bensin gjøres dette etter samråd med funksjonær, Miljømatte skal brukes** og restart vil skje så raskt som mulig etter at rødt flagg ble vist/avbrutt heat.

Dersom motorsyklene frigis av stevneleder fra ventesonen (når det går mer enn 30 til 45 minutter, p.g.a. langvarig stopp som ved skade eller lignende) regnes heatet for ny start og hele startprosedyren skal gjennomføres på nytt etter den opprinnelige kvalifiseringen. Utøvere som har kommet for sent til start kan starte igjen. Heatet regnes da som ny start og ikke restart slik det er beskrevet her.

Ved begge tilfeller nevnt over er bytte av motorsykel tillatt. Utøveren må velge motorsykel senest ved innkjøring til ventesonen.

Stevneleder/RD kan diskvalifisere en eller flere utøvere som forårsaket stoppen (Rødtflagging av heatet) av heatet, samt at den/de utelukkes fra restarten/ny start.

Reservene kan starte i restarten dersom en eller flere av de opprinnelige startende er forhindret fra å starte, eller er utelukket av stevnelederen.

Dersom et heat eller tidskvalifisering har kjørt mer enn X minutter (halvparten av oppsatt kjøretid) vil heatet/tidskvalifiseringen anses som fullført og dermed være tellende.

Resultatet av heatet/tidskvalifiseringen vil da bli beregnet ut fra runden før det røde flagget ble vist. Stevneleder kan bestemme at den/de utøvere som har forårsaket rødflaggsituasjon bli plassert sist av de utøvere som har flere eller samme antall runder som de/dem.

I tilfelle hvor det blir dømt feil start (tyvstart eller lignende) skal utøverne returnere til ventesonen og ny start vil foregå så raskt som mulig.

Ingen reserver vil bli gitt anledning til å starte ved feil start.

Et heat kan ikke restartes mer enn en gang unntatt ved feil start. Dersom det er nødvendig å stoppe et heat for andre gang før halvparten av oppsatt kjøretid er gjennomført, vil det bli erklært ugyldig.

Med halvkjørt menes halvparten av den oppsatte tiden, og man tar ikke med i beregningen eventuelt de rundene som er i tillegg til kjøretiden.

18.21 Utøvers og medhjelpenes/teammedlemmers oppførsel under treningen, kvalifiseringene og heatene

Utøveren må hele tiden følge sportslige reglene.

Utøveren må være i fysisk og mental stand til alltid å ha kontroll over motorsykkelen for å kunne ivareta sikkerheten for utøvere, team - medlemmer, funksjonærer, tilskuere og andre personer som er involvert i arrangementet.

Utøverne må melde enhver unormal medisinsk tilstand eller skade til medisinsk ansvarlig.

Utøveren kan bli holdt ansvarlig for oppførselen til medlemmer i sitt team.

Utøveren må adlyde de flaggsignaler og skriftlige beskjeder som inneholder instruksjoner eller lignende.

Utøverne er ansvarlige for å være tilstede på alle utøvermøter, og følge all informasjon og instruksjon som blir gitt. Teammedlemmer oppfordres også til å overvære førermøtet.

Utøverne må kjøre ansvarlig og ikke forårsake skade på andre utøvere eller andre personer under arrangementet.

I løpet av treningen, kvalifiseringer (også tidskval) og heatene skal samtaler/ konsultasjoner mellom teammedlemmer og utøver kun skje i banedepotet eller sekunderingssonen.

Utøvere som stopper langs traseen for å snakke med/konsultere andre kan være til hinder for andre utøvere, og dette oppfattes som fremmed hjelp.

Det er kun tillatt med følgende signal mellom utøver/mekaniker og personer i forbindelse med dem; data og bilder fra offisielle tidtakingstransponders og "On-board" kamera, informasjon på sekunderingstavler vist i områder som er godkjent og beregnet for dette og kroppsspråk av utøveren. Radiokommunikasjon med utøveren er særlig forbudt.

Det er forbudt for en utøver å motta noen form for fremmed hjelp på traseen i forbindelse med trening, kvalifisering, tidskval, siste sjanse, og heat, unntatt fra funksjonærer som utfører slikt p.g.a. sikkerheten. Stevneleder/RD vil foreslå for straff for slike forhold til juryen.

Funksjonærer kan assistere utøverne på traseen for å løfte opp motorsykkelen, flytte motorsykkelen og utøveren til et sikkert område, samt å holde motorsykkelen mens utøveren reparerer og justerer motorsykkelen. Enhver reparasjon og justering må utføres

av utøveren som må utføre arbeidet alene uten fremmed hjelp. En funksjonær kan hjelpe en utøver med å starte motorsykkelen.

I Norge tillates fremmed hjelp i klasse MX 85 Barneidrett under spesielle forhold og omstendigheter.

Opplysninger om hvordan og hvor mye fremmed hjelp man kan motta i klasse MX 85 ccm barneidrett skal det opplyses om på førermøtet eller i egen info/eget skriv før heatet igangsettes. All slik hjelp skal foregå på en sikker og ordentlig måte.

Utøverne skal kun bruke traseen, men dersom de ved et uhell kjører ut av traseen i løpet av en kvalifisering eller et heat kan de fortsette og på en sikker måte kjøre inn på traseen igjen på et punkt nærmest mulig der de kjørte ut, uten å ha tilegnet seg noen fordeler, og kutte traseen er forbudt. Straffen for å kutte banen med hensikt for å få fordel av det, er utelukkelse fra kvalifiseringen, tidskvalen, siste sjansen eller heatet. Ytterligere forføyninger kan bli ilagt av juryen.

Det må finnes et banedepot ved trening og heat. Kun mekanikere, sekundanter, representanter for industrien og ansvarlige funksjonærer med gyldig adgangskort har adgang til dette området.

Utøvere kan kjøre inn i banedepotet for å modifisere, justere eller erstatte alle deler av sikkerhetsutstyret eller motorsykkelen, utenom rammen som skal være forseglet/merket. For lyddempere: se Appendix 01 teknisk reglement. Påfylling av veske er tillatt, men må utføres med avslått ("død") motor.

Det er ikke tillatt å erstatte sikkerhetsutstyret, fylle veske eller motta mekanisk bistand på traseen, utenfor banedepotet eller i ventesonen.

Utøvere som kjører inn i banedepotet må stoppe opp og stå i ro. Brudd på denne regelen medfører utelukkelse fra kvalifiseringen, tidskvalen, siste sjanse eller heatet.

Utøvere som stopper motoren i banedepotet kan få hjelp til å starte motoren igjen.

Utøvere som kjører inn i depotet (parkeringsdepotet) i løpet av siste sjanse eller heatet vil ikke bli gitt tillatelse til å delta i konkurransen igjen.

Utøvere som kjører med lav fart på traseen til banedepotet eller depotet må ta hensyn slik at man unngår å kjøre i idealsporet og unngår sammenstøt med andre utøvere.

Utøvere kan preparere sin plass bak startgrinden uten bruk av verktøy. Utøveren får ikke bruke noen form for hjelpemiddel på starten. I Norge oppfattes ikke en opphøyning/kloss for å kunne stå rett, som hjelpemiddel.

Når en utøver har valgt sin plass på startgrinden kan vedkommende ikke endre valget eller vende tilbake til ventesonen eller motta fremmed hjelp før start. I Norge kan 85 ccm utøvere motta hjelp av kun en person og kun bak startgrinden.

Utøvere som får mekaniske problemer på startgrinden må vente til startgrinden har falt før vedkommende kan motta assistanse. Brudd på denne regelen medfører utelukkelse fra heatet.

18.22 Offisielle signaler

Offisielle signaler/skilt skal gis på en hvit plate som er 750 mm høy og 600 mm bred med sorte tall (blokkbokstaver/-tall) 10', 5', 3', 15" og 5" på begge sider. Numrene skal være 500 mm høye.

Prosedyre/skilt som vises / benyttes i ventesonen er beskrevet i pkt 18.17, ventesone og startprosedyrer.

Betydningen av skilt og enkelte flagg se punkt 18.17.

Offisielle flaggsignaler vil bli gitt med flagg som er 750 mm høye og 600 mm brede, og som blir vist som følger:

Signal	Betydning
Rødt flagg	Alle utøvere må stoppe. Ved all feilstart (tyvstart) skal det benyttes svingende rødt flagg.
Sort flagg med skilt som viser utøvers startnummer	Utøveren som får det sorte flagget med sitt startnummer skal stanse ved den funksjonæren som har vist det sorte flagget. Sort flagg betyr at det er noe feil på ditt utstyr, på motorsykkelen eller du har gjort noe som stevneleder/ RD vil informere deg om.
Blått flagg	Vær oppmerksom, du er i ferd med å bli varvet (tatt igjen). (Blått flagg må brukes på utvalgte flaggposter av personer som kun har ansvar for blått flagg).
Grønt flagg	Banen er klar for start av heatet. (Grønt flagg kan kun bli benyttet av en flaggvakt med ansvar for og i forbindelse med startprosedyren).
Sort og hvitt rutet	Slutt på trening og konkurranse, målflagg.
Gult flagg	Fare på denne delen av banen. Fører må redusere hastighet og være forberedt på å stoppe. Hopping og forbikjøring av annen utøver er forbudt før hinder (ene) er passert.

En flaggpost skal overvåke banen fra der han/hun står, regnet fra en linje i forkant av der han/hun står og til neste flaggpost. Dersom noe skjer i dette området skal flaggvakten vise det korrekte flagget.

Et flagg kan gis hvor som helst på banen, også gult flagg kan vises mellom ordinære flaggposter. Stevnelederen er ansvarlig for å gi opplæring og briefing av alle flaggvakter.

Fargene som benyttes (Pantons) er som følger:

Sort:	Pantone Sort C
Blå:	Pantone 286C
Rød:	Pantone 186C
Gul:	Pantone Gul C
Grønn:	Pantone 348C
Hvit:	Pantone Hvit C

Minimumsalderen for flaggvakter er 16 år. Flaggvaktene blir utpekt av FMNR / arrangøren og må delta på opplæring med stevneledere. I konkurranser i Norge tillattes det at flaggvakter fra 14 år under forutsetning av at de har gjennomført teoridelen av lisenskurset. For hver flaggpost må arrangøren lage en liste over navn på flaggvaktene som er på posten. Listen skal overleveres juryen før første jurymøte.

Flaggvakter må utstyres med gjenkjennelig uniform eller vest i en nøytral farge. De må ikke under noen omstendigheter være røde eller gule. De skal ikke kunne forveksles med fargene på flaggene. Andre funksjonærer må også uniformeres eller merkes.

Etter konkurransen må alle flaggvakter være tilgjengelige til etter protestfristenes utløp.

18.23 Resultat

Punktene for beregning av resultat skal brukes i rekkefølge. Dersom punkt 1 ikke gir en avklaring, skal punkt 2 brukes. Dersom punkt 2 ikke gir en avklaring, brukes punkt 3. Dersom punkt 3 ikke gir avklaring, brukes punkt 4.

1. Alle offisielle resultater fra treninger, kvalifiseringer med mer skal tidtaking gjennomføres og resultatene publiseres til pressen, henges opp på resultattavler med mer.
2. Vinneren av et heat/angjeldende heat er den som passerer mållinjen først.
3. Heatet er offisielt avsluttet når målflagget vises til vinneren.
4. Alle påfølgende førere skal stoppe og får målgang når de passerer målflagget.
5. Fører må være i kontakt med sin motorsykel/kjøretøy når han/hun passerer mållinjen.
6. Tidtaking skal skje når forparten av kjøretøyet passerer mållinjen.
7. Tiden (tidtaking) skal skje minimum 5 minutter etter offisielt avsluttet heat, kvalifisering, trening eller lignende i henhold til pkt 3 over. Dersom alle deltagere har passert mållinjen eller har brutt kan tidtaking avsluttes før dette.
8. Alle deltagere i trening, kvalifisering eller heatene vil bli klassifisert i henhold til det antall runder de har tilbakelagt. Alle deltagere som passerer mållinjen med samme antall runder som vinneren blir klassifisert i henhold til rekkefølgen over mållinjen. På samme måte klassifiseres de som har en runde mindre, to runder mindre osv. Førere som ikke har målpasering, rangeres etter de med målpasering.
9. Deltagerne må ha passert mållinjen innen 5 minutter etter vinneren for å få den siste runden tellende, hvis ikke vil denne runden ikke telle.
10. De deltagere som ikke passerer mållinjen på siste runde vil bli plassert i henhold til antall runder de har tilbakelagt, ved likhet og rekkefølgen over mållinjen på deres siste runde.
11. Dersom målflagget ved feil blir vist senere enn offisiell tid/distanse/runder, skal resultatene bli kalkulert ut fra den offisielle tiden/distansen/antall runder eller lignende.
12. I alle andre tilfeller slik som om målflagget blir vist for tidlig skal resultatene bli kalkulert ut fra når målflagget blir vist.
13. Resultatene vil bli offisielle etter at protesttiden er ute.
14. Alle resultatlister og resultater skal homologeres/godkjennes av juryen
15. Dersom en protest eller appell er innlevert vil resultatene ikke anses som offisielle før saken er behandlet og avgjort av kompetent organ.

18.24 Presentasjon og publisering

Umiddelbart etter stevnet skal arrangøren sende heatresultater, sammenlagtresultat fra stevnet og sammenlagtresultat for serien på e-post til NMFs sekretariat eller laste opp resultatene på NMFs resultatserver etter de retningslinjer NMF har (se www.nmfsport.no) for beskrivelse og retningslinjer samt til neste arrangør i serien.

Alle resultater sendes i det filformat som NMFs har bestemt, etter standard opplysninger for resultatliste /database for den type konkurranse det gjelder. Resultatene (elle resultat som er nevnt over) skal sendes på e-post eller på diskett/CD/DVD på følgende måte:

NM og Norgescupen skal sendes på e-post samme dag, umiddelbart etter at konkurransen er avsluttet. Disse resultatene skal foreligge på NMFs elektroniske system eller dersom det er godkjent på forhånd sent på e-post i det format som NMF har godkjent, samme dag.

Åpne konkurranser, breddeløp og regionsløp skal sendes senest dagen etter arrangementet, på det format som er godkjent av NMF.

Resultatlistene skal inneholde følgende opplysninger:

Navn på stevnet
Arrangør klubb
Status på stevnet
Dato
Bane navn
Klasse

I tillegg skal følgende utøveropplysninger være med

Posisjon
Navn (både fornavn og etternavn)
Klubb
Motorsykelmerke
Sammenlagtpoeng i konkurransen
Sammenlagtpoeng i serien
Antall runder
Antall startende utøvere i klassen
Poeng i alle heat
Sammenlagtpoeng

18.25 Sammenlagt poeng i alle konkurranser

Punktene for beregning av resultat skal brukes i rekkefølge. Dersom punkt 1 ikke gir en avklaring, skal punkt 2 brukes. Dersom punkt 2 ikke gir en avklaring, brukes punkt 3. Dersom punkt 3 ikke gir avklaring, brukes punkt 4.

Poengene vil bli tildelt utøverne i hvert heat på alle konkurranser i henhold til følgende skala:

1. pl. 25 poeng	6. pl. 15 poeng	11. pl. 10 poeng	16. pl. 5 poeng
2. pl. 22 poeng	7. pl. 14 poeng	12. pl. 9 poeng	17. pl. 4 poeng
3. pl. 20 poeng	8. pl. 13 poeng	13. pl. 8 poeng	18. pl. 3 poeng
4. pl. 18 poeng	9. pl. 12 poeng	14. pl. 7 poeng	19. pl. 2 poeng
5. pl. 16 poeng	10. pl. 11 poeng	15. pl. 6 poeng	20. pl. 1 poeng

I et arrangement kan 0, (null komma) benyttes (21 plass=0,9, 22 plass = 0,8, 23 plass =0,7 osv) for å rangere utøverne for den aktuelle NM runden, NC runden og andre konkurranser. Disse poengene teller ikke i sammenlagt i NM, NC, andre cuper, serier og lignende.

1. I en konkurranse eller serier som består av flere likeverdige heat, er vinneren den kjører som har samlet flest poeng uten hensyn til hvor mange heat han/hun har kjørt.
2. Ved poenglikhet rangeres disse etter plassering/poeng i siste heat.

3. Ved poenglikhet etter en serie heat, rangeres beste resultat først.
4. I Norge kan utøvere rangeres med 0, poeng på tilsvarende måte som pkt 1 og 2.
5. Benyttes ikke 0, poeng rangeres de uten poeng etter plassering i heatene etter samme modell som over.
6. Kun NMF eller NMFs juryleder kan godkjenne offisielle poengoversikter. Om resultatene etter et enkeltstående arrangement, også utgjør totalresultatene, gjelder de samme prinsippene som for serier.

Arrangøren premierer det enkelte konkurransen etter SR og de tillegg som framkommer i TR eller andre retningslinjer som manualer/retningslinjer fra grenansvarlig og lignende (se eget punkt om premiering).

18.26 Protester

Protester skal innleveres og behandles etter NMFs og NIFs straffebestemmelser (se NMFs straffebestemmelser).

18.27 Støymåling etter konkurransen

Umiddelbart etter avsluttet konkurranse (sammenlagt etter to NM heat i den enkelte NM runden) kan tre til fem motorsykler bli trukket ut av juryen for kontroll.

Alle motorsykler som er over støygrensen 115 dB/A (+ 2 dB/A etter målgang), uansett om det er en av de som er trukket ut eller en annen utøvers motorsykkkel som blir kontrollert/verifisert, vil bli tillagt et minutt til kjøretiden i det angjeldende heatet. Når tilleggsminuttet er lagt til vil resultatene bli regnet ut blant utøvere som har tilbakelagt like mange runder, og i henhold til deres tid.

Utøvere kan bytte lyddemper under konkurransen, under forutsetning av at de følger reglene om fremmed hjelp, og at de kontrollerer om motorsykkelen er i samsvar med bestemmelsene.

18.28 Sluttkontroll/verifikasjon

Umiddelbart etter avsluttet siste heat i klassen vil/kan de tre beste motorsyklene bli plassert i lukket depot for teknisk kontroll. Motorsyklene må være i lukket depot i 30 minutter etter at vinneren har fått målflagget, i tilfelle protest eller krav om ytterligere kontroll.

18.29 Kostnader til dekning av maskinkontroll på en motorsykkkel

Protestgebyr/avgift for demontering av motorsykkelen er beskrevet i NLR/Sanksjonsreglementet.

18.30 Drivstoffkontroll

Drivstoffkontroll kan bli gjennomført når som helst under arrangementet, i henhold til FIM Motocross teknisk reglement (appendix 01). Dersom en utøvers drivstoff ikke tilfredsstiller de tekniske spesifikasjonene vil utøveren bli utelukket fra hele arrangementet og miste alle poeng og premier. Denne utøveren vil også bli ilagt kostnadene med kontrollen, og ytterligere straffer kan bli ilagt.

Alle forespørsler om drivstoffkontroll skal foregå som en protest og vedlegges et depositum (se Straffebestemmelsene for detaljer) som betales til juryen eller NMF (tilleggskontroll).

Enhver ny forespørsel om kontroll må legges fram for NMF innen 5 dager etter den datoen man mottok svar med informasjon om resultatene fra prøvene, i henhold til NLR.

Etter kontroll:

Vinnende part vil få tilbakebetalt innbetalt depositum

Tapende part må betale alle kostnadene for alle kontrollene, med fratrekk for allerede innbetalt depositum.

18.31 Anti-doping- og alkoholkontroll

Anti-doping- og alkoholkontroll kan utføres i henhold til FIM Regulations og Anti Doping Norges regler og retningslinjer.

18.32 NIFs regler og forordninger

På samme måte som FIM har spesielle regler og forordninger, har Norges Idrettsforbund og Olympiske Komité (NIF) regler og bestemmelser som gjelder for en klubb og et arrangement. Alle idrettslag og klubber er underlagte Nifs regler. Disse reglene gjelder for både konkurranser og treninger.

18.33 Æresrunde

Dersom NMF ber om det, må de tre beste utøverne i hvert NM heat gjennomføre en æresrunde. Unntak kan gjøres ved dårlig vær eller dersom en utøver, ikke er i fysisk stand til å gjennomføre dette.

Dersom den benyttes skal det framgå av TR, eller pålegges av juryen for det enkelte stevnet.

18.34 Seiersseremoni

De tre beste i hvert heat må delta i seiersseremonien etter hvert heat. Enhver som utelater å møte vil bli straffet av den nasjonale juryen

Dersom dette benyttes skal det framgå av TR, eller pålegges av juryen for det enkelte stevnet.

18.35 Pressekonferanse

Vinnerne av NM heatene og andre utøvere som inviteres av arrangøren eller NMF, må delta på offisielle pressekonferansen. Alle som utelater å møte vil kunne bli straffet av juryen

Dersom pressekonferanse benyttes skal det framgå av TR eller avgjøres av juryen og informere utøverne om dette før start av finale heatene.

18.36 Premiering

Premiering skal gjøres etter følgende oppsett:

De 6 beste i hver klasse sammenlagt i konkurransen premieres.

For NM og NC se respektive reglement.

Barneklasser til og med det år de fyller 12 år: Alle

Rekruttklasse 13/15 år - I henhold til TR.

Eventuell B og C finaler premieres - I henhold til TR.

For konkurranser som ikke følger overnevnte oppsett skal premieringen framgå av TR som skal godkjennes av NMF.

NM-REGLEMENT

MOTOCROSS



20 Norsk Mesterskap for Motocross

NMF arrangerer hvert år Norgesmesterskap (NM) for motocross.

NM arrangeres i henhold til NLR, spesialreglementet og dette NM reglement.

NM arrangeres hvert år i perioden april til slutten av september. Antall del-runder besluttet i slutten av foregående år. En runde kan arrangeres etter eget oppsett i henhold til NM manualen og eget kjøreskjema/tidsskjema.

Enkelte arrangørklubber av NM runder kan få dispensasjon til å kjøre et annerledes tidsskjema på søndag p.g.a. forskjellig håndtering av kirketidsbestemmelsene. Disse endringene skal godkjennes av NMF før TR offentliggjøres.

NM kan arrangeres som kun 1 stevne, men kan også arrangeres som en serie, da teller alle heat likt. Antall NM-runder besluttet senest på MSK året før NM avvikles. Det skal være en pause mellom heatene i en og samme klasse på minimum 30 minutter.

20.1 Tittel og generelt

Alle reglene i Spesialreglementet (SR) for motocross og speedcross gjelder også for NM, dersom det ikke er beskrevet annet i dette reglementet.

Minimum deltagerantall i NM er 15 deltagere/startende i hvert løp/konkurranse i en klasse for at klassen skal få offisiell status i individuelle konkurranser eller for at den konkurransen skal telle i NM. For NM MX Damer Åpen klasse er krav minimum 10 startene i hver delrunde/konkurranse og minimum 15 startende i løpet av sesongen. Tilfredsstilles ikke disse kravene får klassen status som Norgescup.

20.2 Øvelser og klasser

NM individuelt for motocross arrangeres i øvelser og klasser som er definert i 15.2.1.

20.3 Heatlengde

En NM runde består av trening, starttrening, tidskval og to (2) NM heat. I klasse MX1, MX 2, MX junior, og MX 3 er kjøretiden for NM heatene på 25 minutter pluss to runder. I klasse MX 85 er kjøretiden for NM heatene på 20 minutter pluss to runder. MX Damer åpen er kjøretiden for NM heatene på 20 minutter pluss to runder.

20.4 Tilleggsklasser

Alle kjøretøy og klasser som skal brukes på banen i løpet av arrangementet, inkludert til demonstrasjon, oppvisning og tilleggsklasser skal godkjennes av NMF på forhånd. Ved NM skal statusklassene til enhver tid ha første prioritet. Juryen kan endre tidsskjema for tilleggsklasser eller noen av de andre aktivitetene og om nødvendig kansellere disse.

20.5 Lisenser

For å delta i NM motocross må deltageren ha nasjonale eller internasjonale konkurranselisens utstedt av NMF eller en av de andre Nordiske føderasjonene eller en internasjonal lisens utstedt av en føderasjon tilsluttet FIM.

20.6 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for NM må tilfredsstillende TR maler utarbeidet av NMF.
For innsending av TR se pkt. 18.2

20.7 Ikke startende i et stevne

Stevneleder **kan illegge** bot til de utøvere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. Avgiften for ikke å melde avbud til NM er kr 300,-, og for andre løp kr 100,-. Stevneleder skal rapportere startnummer, navn på utøver og klasse på de som ikke har meldt korrekt avbud til juryen. Juryen skal føre dette inn i juryprotokollen.

Bot for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben.

20.8 Påmelding og etteranmelding

Påmelding for NM er onsdag før løpet kl 23.59. (eller 2 dager før for løp som ikke starter lørdag) Etter onsdag 23.59 er påmelding stengt. Påmelding først gyldig når den er betalt. Startkontingent skal stå i TR. Ingen etteranmelding.

Det er ikke restriksjoner på hvor mange øvelser/klasser en utøver kan kjøre samme år.

Etteranmeldt: En utøver som har meldt seg på etter påmeldingsfristens utløp. Stevnestart regnes fra når teknisk eller innsjekk starter.

Alle utøvere som melder seg på innen påmeldingsfristen har rett til å delta, dersom de tilfredsstiller alle delene i reglementet. De utøvere som melder seg på til en statuskonkurranse etter påmeldingsfristens utløp vil bli ilagt et tilleggsgebyr i tillegg til startavgiften. Startavgift og tilleggsavgift skal maks komme opp i det dobbelte av startavgiften.

20.9 Møte mellom arrangør og jury

Før NM skal et møte mellom arrangøren og juryen skal gjennomføres dagen før trening, vanligvis etter banegodkjenningen.

Juryleder, Race Direktør, stevneleder og banesjef forventet å delta på dette møtet. I tillegg inviteres jurymedlemmene, stevneseekretæren, tidtakersjefen, teknisk kontrollant, miljøansvarlig, depotsjefen, flaggvaktsjefen, medisinsk ansvarlig, pressesjefen og utøvere etc. Dersom medisinsk ansvarlig ikke er tilstede, skal arrangøren forberede en gjennomgang av de medisinske installasjonene og evakueringsplanene for arrangementet.

20.10 Trening og starttrening

Treningstiden skal fremgå av TR og tidsskjema for NM. Alle utøvere må delta på minimum en treningsrunde. Unnlater en utøver å møte opp til trening kan stevneleder illegge utøveren straff i henhold til straffebestemmelsene.

Dersom en utøver kjører flere klasser klarer det seg med å trene i en av klassene.

Ved en treningsgruppe skal det være mulighet for minimum 30 minutters trening, inkl. starttrening for hver utøver. Dersom treningen og tidskvalen deles opp i flere treningsgrupper kan treningstiden settes til minimum 15 minutter per treningsgruppe.

En mulighet til å trene start vil bli gjennomført. Deltagelse her er valgfritt. Alle må ha muligheten til å gjennomføre minimum to starter. Gjennomføringen skal framgå av TR.

20.11 Tidskvalifisering

I NM er det kun 30 startende i en A-finale. Det er ikke obligatorisk med B-finaler i NM.

Tidskvalifisering kjøres over det antall minutter som er ført opp i tidsskjema.

Maksimalantallet utøvere ute på banene samtidig ikke skal overstige de begrensninger som gjelder i banereglementet. Hvis antall deltagere overstiger banens maksimalantall utøvere på banen samtidig, skal tidskvalen deles i to (ev. flere grupper om antall startende overstiger det dobbelte av det banene er godkjent for). Tidskvalenes lengde skal hvis det deles i grupper reduseres til 15 min

Stevneleder og jury bestemmer fordelingen i gruppene ut fra reglement. Fortrinnsvis skal tidene på trening benyttes for å fordele utøverne. Den med best treningstid kommer i kvalgruppe A, nestbest i kvalgruppe B, tredje best i kvalgruppe A osv.

Alle runder til alle deltagere registreres i tidtagersystemet og deltagerne rangeres etter beste rundetid i sin gruppe. I tilfelle likhet mellom utøvere vil nest beste tid telle.

Hvor det kun er en tidskvalgruppe skal vinneren av tidskvalen velge plass på startgrinden først, deretter nr. 2, o.s.v. Ved to tidskvalgrupper velger vinneren av den gruppe med best kvaltid først, deretter vinneren av den andre gruppen, så andremann i den første gruppen, andremann i den andre gruppen, o.s.v.

Den gruppe med best tid velger startposisjon først ved framkjøring til startgrinden i alle heat. Deretter vinneren av den andre startgruppen, nr 2 i den gruppen med best tid, nr 2 i gruppen med nest best tid osv.

Første reserve velges fra gruppe med best vinnertid, andre reserve fra vinneren av den andre gruppen osv dersom flere reserver benyttes.

Ved tidskvalifisering skal ikke ventesone benyttes og en utøver kan ha innsjekket reservesykel i banedepot.

Tidsskjema for NM kan endres av stevneleder og godkjennes av juryen dersom antall deltagere i en eller flere klasser er høyere etter innsjekk enn ved påmeldingsfristens utløp. Dersom det er under 25 startende kan trening og tidskval forkortes noe.

Dersom en tidskval blir kansellert, uansett grunn, vil tidene fra fri trening bli lagt til grunn som kvalifiseringstider. Dersom tidskval ikke lar seg gjennomføres kan juryen vedta en alternativ løsning for å kvalifisere utøverne for finaleheatene.

Ved problemer med tidtagerutstyret kan juryen fastsette alternativ løsning som skal benyttes.

Trening og tidskval kan kjøres samtidig, det skal da varsles med grønt flagg og plakat med tidskval. Dette gjennomføres ved først 10-15 min fri trening for så å varsles med flagg og skilt at 10-15. min. tidskval starter.

20.12 Startgrind prosedyrer

I alle klassene i NM må starten foregå fra en linje.

20.13 Sammenlagtpoeng

Norges Motorsportforbund premierer sammenlagt serier slik:

Individuelle norgesmesterskap:

Medaljer til de tre beste totalt, samt krans (laurbær eller lignende kvalitet) til vinneren. Medaljene fremskaffes av NMF og deles fortrinnsvis ut av en representant fra Forbundsstyret. Krans fremskaffes av den aktuelle arrangør, men utgiftene refunderes av NMF med inntil kr 1.500,- pr krans.

20.14 Premiering

Premiering i en delrunde i NM skal gjøres etter følgende oppsett:

Alle NM Klasser: De 6 beste i hver klasse sammenlagt i konkurransen premieres.

Premieutdeling skal foregå så raskt som mulig etter at siste heat i klassen er avsluttet. Eventuelle protester behandles i etterhånd.

Umiddelbart etter målgang i hvert heat skal det være blomster seremoni til tre beste i heatet.

20.15 Tidsskjema for NM

Tidskval/treningspass med mer enn det maksimalantallet banen er godkjent for med utøvere ute på banene samtidig skal ikke overstige de begrensninger som gjelder i banegodkjenningen i samme treningspass. Hvis antall deltagere overstiger banens maksimalantall utøvere på banen skal tidskvalen deles i to (ev. flere grupper om antall startende overstiger det dobbelte av banene er godkjent for). Tidskvalenes lengde skal hvis det deles i grupper reduseres til 15 min. NMF og arrangøren fastsetter tidsskjema for sesongen. Endringer i tidsskjema skal godkjennes av grenansvarlig. Tidsskjema kan variere for søndag, avhengig av lokale bestemmelser om kirketid.

Trening og tidskval kan kjøres samtidig, det skal da varsles med grønt flagg og plakat med tidskval. Jury møter og førermøte skal stå i TR og tidsskjema.

21 Norsk Mesterskap for Speedcross

21.1 Tittel og generelt

Alle reglene i spesialreglementet for motocross og speedcross gjelder for NM Speedcross, dersom det ikke er beskrevet annet i dette reglementet.

Det kreves minimum 15 deltagere / startende i løpet av sesongen i en klasse for at klassen skal få offisiell status som NM.

21.1.1 Norsk Mesterskap i Speedcross

Det arrangerer NMF NM for speedcross.

NM arrangeres i henhold til NLR, SR og dette reglementet.

NM arrangeres over 1 til 4 delrunder. NM arrangeres hvert år fortrinnsvis mellom slutten av april og utgangen av september.

En NM runde avvikles over en konkurranse med kvalifiseringer, semifinaler, siste sjanse og en finale.

I klasse MX1/MX3, MX 2, MX U og MX junior er kjøretiden 5 runder på kvalifiseringsheat, 8 runder på semifinaler og siste sjanse og 12 runder i finalen.

I klasse MX 85 er kjøretiden 4 runder i kvalifiseringsheatene, 6 runder i semifinaler og siste sjanse og 10 runder i finalen.

21.1.2 Norgesmesterskaps klasser

NM speedcross arrangeres i de klassene som er definert i pkt 15.2.1. Dersom det ikke er minimum 15 startende i klassen vil klassen få status som Norgescup.

21.1.3 Tilleggsklasser

Alle kjøretøy og klasser som skal brukes på banen i løpet av arrangementet, inkludert til demonstrasjon, oppvisning og tilleggsklasser skal godkjennes av NMF på forhånd.

Ved NM skal statusklassene til enhver tid ha første prioritet. Juryen kan endre tidsskjema for tilleggsklasser eller noen av de andre aktivitetene og om nødvendig kansellere disse.

21.2 Lisenser

For å delta i NM motocross må deltageren ha nasjonale eller internasjonale konkurranselisens utstedt av NMF eller en av de andre Nordiske føderasjonene eller en internasjonal lisens utstedt av en føderasjon tilsluttet FIM.

21.3 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstille NMFs mal for TR

Innsending av TR se pkt. 18.2

21.4 Påmelding og etteranmelding

Det er ikke restriksjoner på hvor mange klasser man kan kjøre samme år.

Etteranmeldt: En utøver som har meldt seg på etter påmeldingsfristens utløp.

Etteranmeldingsgebyr/straff: En klubb/arrangør kan ilegge en utøver som ikke melder seg på innen påmeldingsfristen en avgift som skal betales i tillegg til startavgiften, p.g.a. at påmeldingen er ankommet arrangøren etter at påmeldingsfristen har løpt ut. Frist for etteranmelding til statusløp er onsdag før løpsstart.

Alle utøvere som melder seg på innen påmeldingsfristen har rett til å delta, dersom de tilfredsstiller alle delene i reglementet. De utøvere som melder seg på til en statuskonkurranse etter påmeldingsfristens utkonkurranser vil bli ilagt et tilleggsgebyr i tillegg til startavgiften. Startavgift og tilleggsavgift skal maks komme opp i det dobbelte av startavgiften.

21.4.1 Ikke startende i et stevne

Stevneleder legger bot til de utøvere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. Avgiften for ikke å melde avbud til NM og NC er kr 300,-, og for andre løp kr 100,-. Stevneleder skal rapportere startnummer, navn på utøver og klasse på de som ikke har meldt korrekt avbud til juryen. Juryen skal føre dette inn i juryprotokollen. Bot for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben.

21.5 Startgrind prosedyrer

I alle klassene i NM skal starten foregå fra en linje. I andre konkurranser kan starten foregå fra flere linjer/ rader.

Dersom ikke en utøver er i ventesonen når framkjøring til startgrinden starter/gjennomføres mister vedkommende plassen i finalen. Når startgrinden har falt kan ingen kjørere komme ut på banen.

21.6 Banen

En speedcrossbane, supercrossbane eller tilsvarende bane skal tilfredsstille kravene i henhold til banereglementet for motocross. Unntak er banelengden som normalt skal være slik at rundetidene er på ca 60 sekunder (+ - 10 sekunder ved normale værforhold eller lignende) blant de beste utøverne.

21.7 Møte mellom arrangør og jury

For NM skal et møte mellom arrangøren og juryen skal gjennomføres dagen før trening, vanligvis etter banegodkjenningen.

Juryleder, RD, stevnelederen og sjefsfunksjonærene forventet å delta på dette møtet. I tillegg inviteres jurymedlemmene, stevneseekretæren, tidtakersjefen, teknisk kontrollant, miljøansvarlig, depotsjefen, flaggvaktsjefen, medisinsk ansvarlig, pressesjefen og utøvere etc. Dersom medisinsk ansvarlig ikke er tilstede må arrangøren forberede en gjennomgang av de medisinske installasjonene og evakueringsplanene for arrangementet.

Det anbefales at et lignende møte mellom juryleder og sjefsfunksjonærene avholdes før stevnestart også på andre type arrangement.

21.8 Trening og starttrening

Treningstiden skal fremgå av TR. Alle utøvere må delta på minimum en treningsrunde. Unnlater en utøver å møte opp til trening kan stevneleder ilegge utøveren straff i henhold til straffebestemmelsene.

Dersom en utøver kjører flere klasser klarer det seg med å trene i en av klassene.

Ved en treningsgruppe skal det være mulighet for minimum 15 minutter trening, inkl. starttrening for hver utøver. Dersom treningen og tidskvalen deles opp i flere treningsgrupper kan treningstiden settes til minimum 15 pr treningsgruppe.

En mulighet til å trene start vil bli gjennomført. Deltagelse her er valgfritt. Alle må ha muligheten til å gjennomføre minimum to starter.

En mulighet til å trene start vil bli gjennomført når treningen starter. Deltagelse her er valgfritt. Alle må ha muligheten til å gjennomføre minimum to starter.

21.9 Kvalifisering for NM speedcross

21.9.1 Kvalifisering, semifinaler, siste sjanse og finale

I NM er det kun 20 startende i en finale. Det kjøres normalt ikke B-finaler i NM.

Det skal benyttes kvalifiseringssystem med semifinaler og siste sjanse etter eget kjøremønster og oppsett.

21.9.4 Startprosedyre

Startrekkefølgen for de fire første heatene avgjøres av arrangøren.

Framkjøring til startgrinda avgjøres på følgende måte:

Kvalifiseringsheat: ved loddrekning.

Andre sjansen: etter resultatlista fra kvalifiseringsheatene.

Semifinaler: etter resultatlista fra kvalifiseringsheatene, deretter fra resultatlista i andre sjansen.

Siste sjansen: etter resultatlista fra semifinalene.

Finaleheatet: etter resultatlista fra semifinalene og fra siste sjanse.

21.9.5 Kjøreoppsett

Kvalifiseringsheat kjøres kun for grindplassering.

8 kjørere går videre fra hver semifinale

4 kjørere går videre fra siste sjanse

20 kjørere kjører finalen

Ved færre enn 20 kjørere, kjøres ikke siste sjanse, alle kjørerne fra semifinalene går da videre.

21.10 Premiering og sammenlagtpoeng i NM speedcross

Premiering og sammenlagtpoeng.

21.10.1 Premiering

Arrangøren av den enkelte NM runden premierer alle klasser i NM Speedcross med premie til de seks beste i hver finale.

21.10.2 Sammenlagtpoeng i NM speedcross

Norges Motorsportforbund premierer sammenlagt serier slik:

Individuelle Norgesmesterskap Speedcross: Medaljer til de tre beste totalt, samt krans (laurbær eller lignende kvalitet) til vinneren. Medaljene fremskaffes av NMF og deles fortrinnsvis ut av en representant fra Forbundsstyret. Krans fremskaffes av den aktuelle arrangør, men utgiftene refunderes av NMF med inntil kr 1.500,- pr krans.

22 NM Lag

22.0 Forord

Dette reglementet gjelder for Norgesmesterskap for lag i motocross. Arrangementet som omfattes av disse bestemmelsene avvikles etter reglene i NLR, SR, disse bestemmelsene, samt utfyllende tilleggsregler for hvert enkelt arrangement. Alle norske reglementer har sin basis i FIMs internasjonale reglement for motorsykkelsport, og dette kommer til anvendelse ved uklarheter og tolkninger i norske regler. Eventuelle nye endringer eller tillegg i dette reglementet skal gjøres i henhold til NLR. I tillegg vil eventuelle endringer eller tillegg i dette reglementet bli uthevet med fet kursiv skrift

22.1 Deltagere, klasser og sammensetning av lag

Mesterskapet kjøres i MX 85 lag og senior lag, med lag som består av tre deltakere (det er ikke tiltatt med reserve).

1) Klasse MX 85 13 til 15 år. Min 10 lag.

2) Lag senior klasse MX 1, MX 2 og Åpen Klasse. Min. 15 lag.

MX 85 laget settes sammen av tre utøvere fordelt på tre grupper som er gruppe 1, gruppe 2 og gruppe 3.

Seniorlaget skal bestå av en MX 1 kjører, en MX 2 kjører og en kjører i Åpen Klasse. Kjøreren i åpen klasse må ha en sykkel som tilfredsstiller klassekategoriene MX1, MX2 eller MX3. En sykkel kan klasseres opp, men ikke ned.

Lagene skal være rene klubb lag og samtlige skal ha lisenser som er utstedt på bakgrunn av medlemskap i én klubb tilsluttet NMF. Mesterskapet er åpent for alle utøvere. Hver klubb kan melde på så mange lag de ønsker, og hver klubb må oppnevne og anmelde lagleder sammen med laget.

Regionen kan melde inn lag sammensatt fra flere klubber i regionen, dette gjelder for klubber som ikke har nok utøvere til og stille lag disse kan i samråd med regionen sette sammen lag og melde på innen vanlige frister. NMF godkjenner disse lagene når påmeldingsfristen er utløpt. Regioner kan også samarbeide om og stille lag. **Regioner kan også samarbeide om å stille lag.** Regionslagene deltar i konkurransen med samme vilkår som klubb lag men Regionslagene kan ikke bli NM mestre og vil bli rangert fra 5 plass og nedover.

En lagleder kan være lagleder for to lag. En lagleder kan ikke delta i samme stevne. For at løpet skal få status som NM, må det stille minimum 10 lag i klassen.

Navn på deltagere skal meldes arrangøren 30 dager før stevnestart. Endelig oppsett skal meddeles arrangøren senest ved stenging av teknisk kontroll.

22.1.1 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstille NMFs TR mal.
Innsending av TR se pkt. 18.2

22.2 Påmelding

Bindende påmelding for lag(ene), inklusive navn på lagleder samt påmeldingsavgift, sendes arrangørklubben senest 30 dager før løpet. Navn på deltakerne på lag(ene) skal være sendt arrangøren 15 dager før innsjekk/teknisk kontroll fredag (se tidsskjema). For klubber som ikke melder inn navnene på utøverne i laget innen tidsfristen, vil eventuelle konsekvenser bli behandlet av jury ved første jurymøte.

Forandring på lagene skal meldes arrangøren senest ved innsjekk og begrunnes.
Forandringer skal godkjennes av juryen på første jury møte.

22.3 Startkontingent

Startkontingent betales av deltakende klubb med kr.3000,- pr. lag. Etteranmeldingsgebyr på kr.300,- pr. lag kommer i tillegg. Etteranmeldingsgebyr pr. kjører er kr. 100,-.

22.4 Startnummer, nummerplater og lagdrakter

Etter mottagelsen av påmeldingene, sender arrangerende klubb ut startnummeroversikt til klubben ved lagleder. Lagleder er ansvarlig for at utøverne har riktig farge på nr. platene og start nr. Fargen på nr. platen må være overensstemmende med den klassen sykkelen stiller i. Startnummer tildeles klubber ut i fra resultat i lag NM året før. Det er MX1 som skal tildeles lagets laveste nr, så MX2 og til slutt Åpen klasse. Som eksempel vil fjorårets vinnerlag i senior få tildelt nummer 1 i MX 1, nummer 2 i MX 2 og nummer 3 i Åpen klasse. Det samme gjelder for klasse MX 85 der gruppe 1 tildeles laveste nummer osv.

Bakgrunnsfargen på de ulike klassene er som følger:

Senior		
Klasse	Bakgrunnsfarge	Farge på nummertall
MX 1	Hvit	Sort
MX 2	Sort	Hvit
Åpen	Gul	Sort

MX 85		
Klasse	Bakgrunnsfarge	Farge på nummertall
MX 85 Gr 1	Hvit	Sort
MX 85 Gr 2	Sort	Hvit
MX 85 Gr 3	Gul	Sort

Vinneren av fjorårets lag NM (MX 85 og senior) skal ha rød bakgrunnsfarge på nummerplaten.

Alle deltakere på et lag må benytte trøyer i like farger. Klubbtrøyer approberes hos grenansvarlig for motocross (via NMFs kontor) for å unngå at flere lag har trøyer i samme farge.

22.5 Kvalifisering lørdag

AMX sammen med arrangerende klubb lager tidsskjema for kval Lørdag og finaler Søndag med inntil 30 påmeldte eller over 30 påmeldte lag i junior eller senior klassen. Det anbefales at kvalifiseringen kjøres med kvalheat.

Det er maksimalt 15 lag som kvalifiseres til A – finale.

De 13 beste lagene kvalifiserer seg direkte til A - finale gjennom kvalifiserings heat lørdag. De resterende ikke kvalifiserte lagene har muligheten til å kvalifisere seg til A finale gjennom B – finale siste sjanse på søndag. Det er da to lag fra siste sjanse heat som kvalifiserer seg til A – finale. B-finale siste sjanse blir delt opp i 2 heat avhengig av plassering under kvalifiseringen lørdag. Lagene som har plassering 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28 og 30 skal sammen kjøre i eget siste sjanse heat. Det samme gjelder lagene som har plassering 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27 og 29. Det er kun vinneren av hver siste sjanse heat som går videre til A – finale. Se tidsskjema punkt 1.10.1.

Hvis det er over 30 lag påmeldte i senior eller junior klassen, så skal tidsskjema for over 30 lag brukes. Hvis det er for eksempel mer enn 30 lag i senior klassen og under 30 lag i MX 85 klassen, så skal tidsskjema for over 30 lag benyttes for begge klasser. Se punkt 10.10.2. Tidsskjema for over 30 lag. Selv om tidsskjema for over 30 lag baserer seg på tidskval, så skal samme prinsipper i dette reglement med resultatberegning, framkjøring til start osv benyttes.

Samlet resultat fra kvalheatene benyttes for å bestemme framkjøringsrekkefølgen på startgrinden på søndag for de 13 kvalifiserte i A-finalen. Framkjøringsrekkefølgen på startgrinden på finale heat søndag for de to vinnerlagene etter siste sjanse heatene beregnes ut ifra plassiffer metoden. Se også punkt 1.8 Framkjøring til start. Resultatene fra kvalifiserings heat på lørdag brukes også til å bestemme framkjøringsrekkefølgen på startgrinden på søndagens B finale siste sjanse for de ikke kvalifiserte lag. Laget som er vinner i hver av de to siste sjanse heatene, kvalifiseres til A-finale.

Hvis det ikke lar seg gjøre å gjennomføre kvalifiserings heat, så skal beste rundetider gjennom treningen avgjøre.

Kvalifiseringsheat	MX 85	Senior
Kvalheat 1	MX85 (Gr.1)	MX 2
Kvalheat 2	MX85 (Gr.2)	MX 1
Kvalheat 3	MX85 (Gr.3)	Åpen Klasse

Når kvalheatene er ferdig får man en rangering av utøverne i hver av de tre gruppene. Vinneren av kvalheatet får 1 poeng, nr 2 får 2 poeng osv. De to beste resultatene pr. lag regnes sammen. Vinneren av kvalifiseringen er det lag med laveste poengsum. Ved

poenglikhet regnes det tredje resultatet til lagene for å skille dem. Dersom det fremdeles er likt så regnes først beste resultat av kvalheat 1 (MX1/MX 85 Gr. 1), deretter kvalheat 2 (MX 2/MX85 Gr. 2) og til slutt kvalheat 3 (MX åpen/MX85 Gr. 3).

Dersom en klubb ikke stiller til start med en utøver får vedkommende ett (1) poeng høyere enn det antall lag som har sjekket inn.

Kvalifiserings heat skal benyttes, men dersom det ikke lar seg gjøre skal beste rundetider i treningen benyttes. Alle kvalifiseringsheat skal avvikles med 20 minutter + 2 runder. Fremkjøringsrekkefølgen til start (for hver av de tre kvalifiseringsheatene) trekkes før start. Etter trekning er oppstilling fritt på startgrinden for kvalifiseringsheatene (se også pkt. 1.8 Framkjøring til start).

Resultatene for hvert lag under kvalifiseringsheatene regnes sammen etter plassiffermetoden (1 pl. = 1 p., 2 pl. = 2 p. osv.). Dersom en klubb ikke stiller til start med en utøver får vedkommende ett (1) poeng høyere enn det antall lag som har sjekket inn.

Resultatene for alle som starter i heatet regnes ut etter samme system som for individuelt. Det vil si at alle som får målpasering regnes ut etter målpasering og antall runder tilbakelagt. Deretter regnes resultatene ut etter de som ikke har målpasering med de som har flest antall runder for eksempel en som har 5 runder regnes foran den som har 4 runder osv.

De 13 beste lagene i kvalifiseringen blir kvalifisert direkte til finalene. Ikke kvalifiserte lag skal kjøre B-finale heat siste sjanse på søndag. De to beste lagene etter B-finalen blir kvalifisert til A-finalen. B-finalen skal kjøres som et heat på 20 minutter + 2 runder.

22.6 Løpets gjennomføring og resultatberegning

Løpet (finalene) kjøres etter følgende oppsett på søndag. Se også punkt 1.10 Tidsskjema NM Lag.

Det kan kjøres en defilerings / masterrunde i løpet av ventesonetiden før heatet starter.

Senior	
Heat	Klasse
B-finale.	Ikke kvalifiserte lag
Siste sjanse	
1	MX 1 og MX 2
2	MX 2 og MX Åpen klasse
3	MX 1 og MX Åpen klasse

MX 85	
Heat	Klasse
B-finale	Ikke kvalifiserte lag
Siste sjanse	
1	MX85 Gruppe 1 og 2
2	MX85 Gruppe 1 og 3
3	MX85 Gruppe 2 og 3

Det lag som ikke møter med en utøver til start får et poeng mer enn det antallet som starter i finalen.

Resultatene for alle som starter i finaleheatene regnes ut etter samme system som for individuelt. Det vil si at alle som får målpassering regnes ut etter målpassering og antall runder tilbakelagt. NB: Vinneren av et finaleheat får 1. poeng, nr 2 får 2. poeng osv uavhengig av hvilken klasse. Deretter regnes resultatene ut etter de som ikke har målpassering med de som har flest antall runder for eksempel en som har 10 runder regnes foran den som har 9 runder osv. Rokkeringer i laget er ikke tillatt etter at teknisk kontroll er gjennomført på lørdag. Det skal være min. 1 time fra treningen er slutt til første kvalifiseringsheat starter. Alle finaleheat for senior kjøres over 25 min. + 2 runder. Alle finaleheat for MX 85 kjøres over 20 min + 2 runder. Unntaket er B-finale MX 85 og senior. Det skal kjøres over 20 min. + 2 runder. Minimum 60 min. pause mellom heatene for utøverne. Vinnerne i B finale siste sjanse er det laget som har lavest poengsum etter plassiffersystemet etter summering av lagets to beste resultat. Ved poenglikhet regnes det tredje resultatet til lagene for å skille dem. Dersom

det fremdeles er likt så regnes først beste resultat av B finale siste sjanse ut i fra klasse (MX1/MX 85 Gr. 1), deretter (MX 2/MX85 Gr. 2) og til slutt (MX åpen/MX85 Gr. 3).

Vinneren av norgesmesterskapet i Lag er det laget som har lavest poengsum etter plassiffersystemet etter summering av lagets 5 beste resultat.

Dersom det er poenglikhet regnes resultatene i finalen ut på følgende måte:

1. Det laget som har flest førsteplasser, andre plasser osv, blant de fem beste resultatene
2. Det laget som har flest førsteplasser, andre plasser osv, i det siste heatet
3. Det laget som har flest førsteplasser, andre plasser osv, i det andre heatet
4. Det laget som har flest førsteplasser, andre plasser osv, i det første heatet

Dersom man fremdeles ikke klarer å skille lagene, får de samme plasseringene. Samme system vil bli benyttet for å skille lag med likt antall poeng.

22.7 Valg av sykkel

Det er tillatt med maksimum to sykler pr. utøver. Utøveren har mulighet til å skifte sykkel mellom heatene. Valg av sykkel må være gjort senest ved innkjøring til ventesonen før heatet. Alle syklene skal godkjennes i teknisk kontroll i forhold til den klassen utøveren skal kjøre, ha skiltfarge og startnummer i forhold til hvilken klasse sykkelen er definert til å delta i, samt at sykkelen skal være merket i.h.t. teknisk reglement.

22.8 Framkjøring til start

22.8.1 Fremkjøringsrekkefølge til start ved kvalifiseringsheat:

Fremkjøringsrekkefølgen til start trekkes før start. Dette gjelder både for MX 85 og senior. Det laget som ble trukket ut som nummer 1 på grinda skal velge først plassering ved begge kvalifiseringsheat. Det vil si at lagets utøver i klasse MX 1, MX 2 og Åpen klasse skal velge

først i sine respektive klasser. Når en kjører har valgt sin plass på startgrinda, kan utøveren ikke velge på nytt.

22.8.2 Fremkjøringsrekkefølge til start ved finaleheat/B-finale siste sjanse:

De tildelte plassene ved finaleheatene på grinda er som følger: En kjører fra det laget som vant kvalifiseringen får velge først plass på startgrinden, en kjører fra det laget som ble nr 2 under kvalifiseringen får velge plass på startgrinda som nr 2 osv. Samme prosedyre skjer på nytt da lagets 2. kjører skal velge plass på grinda.

Det samme prinsippet gjelder for fremkjøringsrekkefølge til start ved B – finale siste sjanse. Eneste forskjellen er at laget stiller da på grinda med alle sine 3 utøvere.

Når en kjører har valgt sin plass på startgrinda, kan utøveren ikke velge på nytt.

22.9 Reserver

Det er ikke tiltatt å stille med reserver. Laget skal kun bestå av 3 utøvere. Innsetting av utøvere og bestemmelser av laget gjøres før start av stevnet (innsjekk/teknisk).

NORGESCUP-REGLEMENT

MOTOCROSS



23 NORGESCUP (NC) FOR MOTOCROSS

Utøvere med lisens fra andre FIM godkjente føderasjonene kan delta.

Norgescupen (NC) kjøres over det antall delrunder som NMF fastsetter for hvert år. Det må gjennomføres minimum tre (3) konkurranser hvert år for at NC skal gjelde. Som en grunnregel teller alle heat i NC, men NMF kan fastsette et annet antall dersom spesielle forhold skulle tilsi det.

Norgescupen kjører med eget poengsystem og poeng beregning i henhold til retningslinjer og veiledning for Norgescup arrangører.

23.1 Tittel og generelt

Alle reglene i Spesialreglementet (SR) for motocross og speedcross gjelder for NC, dersom det ikke er beskrevet annet i denne delen av reglementet.

Minimum deltagerantall i NC er 15 deltagere/startende i hvert løp/konkurranse i en klasse for at klassen skal få offisiell status i individuelle konkurranser eller for at den konkurransen skal telle i NC.

23.2 Øvelser og klasser

Øvelser og klasser som kjøres for NC i motocross står definert i pkt. 15.2.2.

23.3 Heatlengde

En NC runde består av 2 heat. I alle klasser kjører A og B finaler 20 min + 2 runder pr. heat på følgende måte:

A - finaler 2 heat a 20 minutter + 2 runder

B - finaler 2 heat a 20 minutter + 2 runder

C - finale 1 heat a 5 runder.

I MX 85 ccm NC gjelder for utøvere fra det år de fyller 13 år.

23.4 Tilleggsklasser

Alle kjøretøy og klasser som skal brukes på banen i løpet av arrangementet, inkludert til demonstrasjon, oppvisning og tilleggsklasser skal godkjennes av NMF på forhånd.

Ved statuskonkurranser som NC skal statusklassene til enhver tid ha første prioritet. Juryen kan endre tidsskjema for tilleggsklasser eller noen av de andre aktivitetene og om nødvendig kansellere disse.

23.5 Lisenser

For å delta i Norgescupen i motocross må deltageren ha nasjonale eller internasjonale konkurranselisens utstedt av NMF eller en av de andre Nordiske føderasjonene eller en internasjonal lisens utstedt av en føderasjon tilsluttet FIM.

23.6 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstillende maler utarbeidet av NMF. TR skal tilfredsstillende oppsett for TR.

Se krav til innsending av TR pkt. 18.2.

23.7 Ikke startende i et stevne

Stevneleder kan gi bot til de utøvere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. Avgiften for ikke å melde avbud til NM og NC er kr 300,-, og for andre løp kr 100,-. Stevneleder skal rapportere startnummer, navn på utøver og klasse på de som ikke har meldt korrekt avbud til juryen. Juryen skal føre dette inn i juryprotokollen.

Bot for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben.

23.8 Påmelding og etteranmelding

Det er ikke restriksjoner på hvor mange klasser man kan kjøre samme år. Frist for etteranmelding til statusløp er onsdag før løpsstart.

23.9 Møte mellom arrangør og jury

For NC anbefales det å gjennomføre et møte mellom arrangøren og juryen skal gjennomføres dagen før trening, vanligvis etter banegodkjenningen.

Juryleder, Race Direktør, stevneleder og banesjef forventet å delta på dette møtet. I tillegg inviteres jurymedlemmene, stevnesekretæren, tidtakersjefen, teknisk kontrollant, miljøansvarlig, depotsjefen, flaggvaktsjefen, medisinsk ansvarlig, pressesjefen og utøvere etc. Dersom medisinsk ansvarlig ikke er tilstede må arrangøren forberede en gjennomgang av de medisinske installasjonene og evakueringsplanene for arrangementet.

23.10 Trening og starttrening

Treningstiden skal fremgå av TR. Alle utøvere må delta på minimum en treningsrunde. Unnlater en utøver å møte opp til trening kan stevneleder ilegge utøveren straff i henhold til straffebestemmelsene.

Dersom en utøver kjører flere øvelser/klasser klarer det seg med å trene i en av klassene.

For NC skal alle utøvere ha mulighet til å trene minimum 15 til 20 minutter, avhengig av antall startende. Se tidsskjema utarbeidet for NC.

En mulighet til å trene start vil bli gjennomført umiddelbart etter hver trening. Deltagelse her er valgfritt. Alle skal ha muligheten til å gjennomføre minimum to starter.

23.11 Tidskvalifisering

NC øvelsene/klassene gjennomføres etter følgende modell:

Tids 1 til og med 30 Går til A finalen kval 31 til og med 60 Går til B finalen kval 61 til og med 90 Går til C finalen ring

Maksimalantallet utøvere ute på banene samtidig ikke skal overstige de begrensninger som gjelder i banereglementet. Hvis antall deltagere overstiger banens maksimalantall utøvere på banen skal tidskvalen deles i to (ev. flere grupper om antall startende overstiger det dobbelte av banene er godkjent for). Tidskvalenes lengde skal hvis det deles i grupper reduseres til 15 min

Tidsskjema kan endres av stevneleder og godkjennes av juryen dersom antall deltagere i en eller flere klasser er høyere etter innsjekk enn ved påmeldingsfristens utløp.

Kvalheat og tidskval settes opp etter tider fra trening. (best treningstid gruppe/heat 1 nr. 2 gruppe/heat 2 osv.)

Utøverne vil kvalifisere seg i henhold til beste resultat som er oppnådd i tidskvalifiseringen. I tilfelle likhet mellom utøvere vil nest beste tid telle.

Vinneren av tidskvalen velger plass på startgrinden først, deretter nr. 2, osv. Ved to tidskvalgrupper velger vinneren av den gruppe med best kvaltid først, deretter vinneren av den andre gruppen, så andremann i den første gruppen, andremann i den andre gruppen, osv.

Dersom en tidskval blir kansellert, uansett grunn, vil tidene fra fri trening bli lagt til grunn som kvalifiseringstider. Dersom tidskval ikke lar seg gjennomføre kan juryen vedta en alternativ løsning for å kvalifisere utøverne for finaleheatene.

For NC, åpne konkurranser og eventuelt andre konkurranser gjelder følgende:

Dersom det møter mer enn 30 til start deles klassene i en A-finale og en B finale. Det kjøres en tidskval i henhold til bestemmelsen over. TR bestemmer antall deltagere i A finalen og B finalen. Det skal alltid være minst 20 deltagere i A finalen. Dersom det er mer enn 30 deltagere i klassen.

En bane kan godkjennes for inntil 30 startende i et NC heat og åpne konkurranser. Juryen kan dermed godkjenne antall startende i et heat til maks 30 startende.

Ved problemer med tidtagerutstyret kan juryen fastsette hva slags løsning som skal benyttes.

Arrangørene av NC og andre konkurranser kan velge andre løsninger enn tidskvalifisering. Dette skal da klart fremgå av TR og godkjennes av NMF på forhånd. Ved få deltakere (under 30 totalt i to klasser), kan klassene slås sammen. Dette gjelder både kvalene og heatene.

Det er krav til at man benytter godkjent tidtagerutstyr ved NC. NMF skal godkjenne tidtagerutstyret og resultatsystem som benyttes.

23.12 Startgrind prosedyrer

I alle klassene i NC må starten foregå fra en linje. I andre konkurranser kan starten foregå fra flere linjer/ rader.

23.13 Sammenlagtpoeng

Norgescupen benytter egen poengskala. Denne poengskalaen kunngjøres hvert år før 1. NC runde.

Norges Motorsportforbund premierer sammenlagt serier slik: Norgescupen: Plaketter/medaljer til de tre beste.

23.14 Premiering

Premiering skal gjøres etter følgende oppsett: De 6 beste i hver klasse sammenlagt i konkurransen premieres.

Premieutdeling skal foregå så raskt som mulig etter at siste heat i klassen er avsluttet.

23.15 Tidsskjema oppsett

Oppsett for tidsskjema utarbeides av NMF-AMX.

Retningslinjer for Norgescup

Norgescup skal bestå av minst 3 runder.

Norgescupen følger SR motocross reglementet men med følgende tillegg og spesifiseringer nevnt under som også vil fremkomme i TR.

Poengskala:

Det deles ut 150 poeng til førstemann, 130 poeng til andremann, 115 poeng til tredjemann, 110 poeng for fjerdeplass, 105 poeng for femteplass, 100 for sjetteplass, deretter faller poengskalaen med ett poeng for hver plassering nedover i A-finalen og så videre nedover til B og C finale.

Poengfordeling N-cup:

- A-finale = 1. P. 150 poeng, 2 p. 130 poeng, 3 p. 115 poeng, 4 p 110 poeng, 5 p. 105 poeng, 6 p. 100 poeng, 7 p. 99 p og ned til 30 plass. Alle poeng deles ut i A-finalen først etter passert mållinjen og deretter etter antall runder. 30 plass gir 76 poeng.
- B-finale = 75. poeng, deretter faller poengskalaen med ett poeng for hver plassering nedover ned til 46 poeng.
- C-finale = 45. poeng, deretter faller poengskalaen med ett poeng for hver plassering nedover ned til 16 poeng.

En fører må ha gjennomført 1 runde i heatet for å få godkjent poeng for dette heatet.

BANEREGLEMENT

MOTOCROSS



047 BANEREGLEMENT FOR KONKURRANSE OG TRENINGSBANER KATEGORI A, B, C OG D

047.0 Forord

Dette banereglementet gjelder for anlegg som skal arrangere konkurranser eller organisere trening i regi av en klubb tilsluttet Norges Motorsykkelforbund (NMF). Alle konkurransebaner eller treningsbaner skal være sertifisert og godkjent av NMF. Kravene som stilles til konkurransebaner er gjengitt gjennom banekategori A, B eller C. Kravene som stilles for treningsbaner (kun trening) er gjengitt gjennom banekategori D. Kravene som stilles for treningsområde (kun trening) er gjengitt gjennom kategori E

NMF tillater ikke lokale banebestemmelser.

NMF har valgt å benytte seg av FIM sitt banereglement (Federation International de Motocyclisme), og vil bruke dette som utgangspunkt for NMF sitt banereglement.

Alle nyetablerte og eksisterende konkurranse eller treningsbaner skal tilfredsstille banereglementets krav til enhver tid.

Det gis ikke dispensasjon fra disse kravene.

Endringer og tillegg i dette reglementet vil bli offentliggjort og publisert gjennom NMF sine nettsider. I tillegg vil eventuelle endringer eller tillegg i dette reglementet bli uthevet med fet kursiv skrift.

Begrepsforklaringer:

NMF sitt anleggsnettverk: Et landsomfattende nettverk av personer som har godkjent kompetanse til å tegne eller godkjenne/kontrollere baner og anlegg. Nettverket ledes av NMF Grenleder for MX eller leder av baneutvalg for MX. Personer i baneutvalget for MX utpekes av baneutvalget sammen med grenansvarlig etter hvilken funksjon og kompetanse vedkommende har. Seksjonsstyret MC oppnevner baneinspektører etter innstilling. Kompetanse til vedkommende skal også stå i profilen til baneinspektør. En baneinspektør har ikke tilgang til å godkjenne anlegg han/hun tilhører.

Kjøretrase: Det området hvor utøverne skal kjøre på

Banetrase: Kjøretrase inklusiv sikkerhetssone

047.1 NMFs GODKJENNINGSBESTEMMELSER

047.1.1 Inspeksjon

Det er kun NMF sitt baneutvalg/baneinspektør for MX som kan godkjenne nyetablerte, kontrollere eksisterende og eventuelt oppgradere kategori på eksisterende anlegg. Dette gjelder både konkurranse og treningsbaner. Anlegget skal være nøyaktig målsatt i planskisse i forholdet 1/1000. Planskissen av anlegget skal inneholde detaljert tegning av banetraseen og av anleggets infrastruktur.

Planskissen av baneområdet skal inneholde følgende elementer i skala 1/1000: Banetrasé, banedepot, egne tilrettelagte publikumsområder, banens hopp (nummerert), inn og utkjøring, startområde inkludert ventesone, grindplassering, målgang, plassering av førstehjelpspersonell, ambulanser, raceoffice, flaggposter (nummerert), adkomstveier, utøverdepot, publikumsparkeringer, område for teknisk kontroll, samt alle bygninger. Bygningene skal merkes etter hvilken funksjon de har. Baneeier/arrangør skal ha en oppdatert planskisse. Den skal være lett synlig, tilgjengelig for alle samt ligge i løpsmappa. Banen må måles av kompetent personell langs senterlinje av kjøretrase.

I tilfelle at banen må re-inspiseres og godkjennes på nytt, skal alle nye detaljer beskrives og vedlegges de tidligere godkjenningssdokumentene. Ett sett skal sendes NMF, det andre skal være tilgjengelig på banen.

Etter at anlegget er befart og godkjent vil klubben motta sertifikat fra NMF når det foreligger bekreftelse fra anleggsgodkjenneren at oppgjør etter fastsatte satser er mottatt fra klubben.

047.1.2 Banekategorier

Klasse A+: tilfredsstiller kravene for internasjonale status løp.

Klasse A: tilfredsstiller kravene for norgesmesterskap (NM).

Klasse B: tilfredsstiller kravene for Norgescup (NC).

Klasse C: tilfredsstiller kravene for løp uten nasjonal status.

Klasse D: tilfredsstiller kravene kun for treningsbaner.

Klasse E: tilfredsstiller krav til treningsområde, se spesifikasjoner og krav under:

Treningsområde klasse E

Et treningsområde klasse E er et område hvor formelle tillatelser er gitt til en NMF godkjent klubb og leieavtale med grunneier og kommune og politi. For at klubb kan rekruttere og drive opplæring med motorsykkel. Området kan typisk være parkeringsplass, del av et industriområde, utmark etc. Sammenlignet med andre idretter vil dette kunne betraktes som et "Næranlegg" hvor det primære er grunnleggende teknisk trening – ikke fartstrening.

Det stilles følgende krav:

047.1.2.1 Ledelse

Aktivitetene ledes normalt av en Aktivitetsleder - minimum Sikkerhetsleder.

Aktivitetsleder/Sikkerhetsleder godkjenner området og eventuelle midlertidige kjøretraseer/løyper for den enkelte trening. Treningsområde skal godkjennes av en bane godkjenner og dokumenteres og registreres hos NMF. Område skal ha ny godkjenning hvert 3 år.

047.1.2.2 Område

Treningsområde vil være et område med klart definerte yttergrenser. Dette kan være voller, sperrebånd, gjerder etc. som fysisk hindrer kjøring utenfor området.

Område skal ikke være større enn at Sikkerhetsleder med støttepersonell (flaggvakt etc) har visuell oversikt over hele.

Området skal ha en klar skillelinje mellom depot, parkering og publikumsområde hvor kjøring er lovlig.

Eventuelle traseer tilvirkes slik at høy fart og møteulykker unngås.

047.1.2.3 Aktivitetene

Aktivitetene vil normalt bestå av typiske nybegynnerøvelser med fokus på å beherske kjøretøyet. Det gjennomføres ikke heattrening med fellesstarter.

047.1.2.4 Sikkerhet

Sikkerhet skal ha fokus og det hviler et stort ansvar på Sikkerhetsleder og Aktivitetsleder. Det må gjøres vurderinger om:

- antall utøvere samtidig
- gruppesammensetning ift nivå og størrelse på motorsykel
- markørmateriell må være av mykt materiale, eks. plast rør, kjepler, små halmballer/flis eller naturlig grus/jord voller.

Bildekk er forbudt som banemarkering.

047.1.2.5 Generell informasjon

For informasjon om banekrav og spesifikke regler for de ulike kategoriene baner, ta kontakt med NMF. MX har et eget utvalg som arbeider med disse sakene. Råd og veiledning fås ved henvendelse her.

047.1.3 Homologisering/Godkjenning

Etter godkjenning er det ikke tillatt å gjøre vesentlige endringer på banen med mindre det er av sikkerhetsmessig betydning. Hvis det utføres endringer på banen, skal dette tegnes på nytt inn i planskisse i forholdet 1/1000. Planskissen skal omgående leveres til NMF for godkjenning. Godkjenningen gjelder for den kjøreretningen som er beskrevet i godkjenningsdokumentene. Hvis banen bygges til en høyere klasse, skal dette godkjennes på nytt av NMF. Foretas det vesentlige endringer av banen i forkant av en konkurranse, skal dette godkjennes av NMF **baneinspektør**.

Etter homologiseringen vil NMF utstede et "Banesertifikat" som vil bli sendt baneier. Godkjenningen (homologiseringen) er gyldig i 3 år, og følger kalenderåret. Konkurransens jury har ikke anledning til å godkjenne nyetablerte anlegg eller gjøre en eventuell endring av banekategori på eksisterende anlegg. Jury kan kun godkjenne anlegg/bane for den aktuelle konkurransen.

047.1.4 Kontroll

Når banesertifikatet har utløpt skal anlegget godkjennes/kontrolleres på nytt av NMF sin baneinspektør. Skal det arrangeres konkurranser i nær tilknytning av gyldighetsperiodens utløpstid på 3 år, kan arrangementets jury godkjenne anlegget for den aktuelle konkurransen.

Ved kontroll av bane og installasjoner før konkurranser, vil juryleder sammen med Race Direktor/stevneleder foreta kontroll før trening. Juryleder kan ved kontrollen ha med seg andre jurymedlemmer, jury sekretær og representanter fra førerne (maks. 3 stk).

047.2 BANEOMRÅDET

047.2.1 Generelt

Et baneområde inkluderer banetrasé, alle nødvendige installasjoner og anleggets infrastruktur.

Alle bestemmelsene i nasjonalt løpsreglement (NLR), spesialreglementet (SR), løpets tilleggsregler (TR) og eventuelt lokale banebestemmelser skal respekteres. Spesielt skal NMFs miljøbestemmelser etterkommes. I tillegg vil forskrifter for barneidrett i NMF være bestemmende for barnebaner mellom (5-13 år).

Et anleggsområde kan være permanent eller midlertidig.

047.2.2 Adkomst

Adkomstveiene til anlegget må gi enkel adkomst og ha tilfredsstillende trafikkstyring for ethvert kjøretøy som skal til eller fra anlegget.

Adkomstveiene til anlegget må tåle tungt utstyr, være brede nok og helst asfaltert, samt være fremkommelige i all slags vær og til alle tider.

047.2.3 Høytalersystem

Det oppfordres alle konkurransebaner å ha et høytalersystem. For avvikling av norgesmesterskap og Norgescup. (NM og NC), skal dette være installert.

Høytalersystemet kan være felles for tilskuere og kjørere eller hver for seg, og skal virke slik at det dekker publikumsområdet og kjørerdepot.

047.2.4 Strøm

Alle baner som har kategori A eller B og som skal arrangere nasjonale status løp eller andre konkurranser skal ha strøm til utleie. Elektriske anlegg må være i orden og forholde seg til norsk standard.

047.2.5 Vakthunder

Vakthunder er ikke tillatt i områder som er bestemt for kjørere og deres team, samt i områder bestemt for industri- og presserepresentanter. Hunder skal være i bånd.

047.3 BANETRASE

Anleggets banetrase er per definisjon kjøretrase inklusiv sikkerhetssone. Se figur 1 under punkt 047.11, sikkerhetssone og banemarkering for utøvere.

Selve banetrasen skal ligge på naturlig underlag som grus, sand og jord etc. Betong, brostein, asfalt, stein o.l. er ikke tillatt brukt i banen. Hensynet til sikkerhet for kjørere, funksjonærer og publikum skal alltid prioriteres ved bygging av banetraseer. Banematerialer som kan være helseskadelig for kjørerne må ikke brukes.

Bygging og preparering av traseen skal ivareta gode dreneringsmuligheter, enkelt vedlikehold og godt kjøreunderlag. Banen må være drenert godt nok for å kunne avvikle løp under alle værforhold.

Banetraseen må ikke krysse dypt vann eller være i nærheten av dype bekker eller tjern o.l. Fjell, trær og lignende i nærheten av banetraseen, med en mindre avstand på 10 meter skal fjernes eller dekkes til med mykt støtabsorberende materiale. Det skal ikke være synlige fjellpartier i banetraseen. Dette gjelder under hele konkurransen og alle ordinære treninger. Stein som kommer fram under trening og konkurranser, skal fjernes så raskt det er mulig. Selve kjøretraseen kan ikke deles av hinder bestående av hardt materiale. Man kan benytte banens naturlige underlag, plastbånd, halmballer eller lignende dempende materiale for å skape flere alternative spor på deler av banen.

Det er et krav at baneeier/arrangør tilrettelegger for publikumssikre krysningspunkter over/under banetrasen. Krysningspunktene skal bestå av bru eller undergangssystemer. Det skal ikke være mulig for publikum å krysse banetrasen uten slike systemer. Se også kapittel 047.11 Publikumsområder/installasjoner.

Det oppfordres at anleggseier/arrangør tilrettelegger for slike systemer med henblikk for gode og effektive atkomstmuligheter for førstehjelpspersonell/ambulanse. NMF kan ikke kvalitetssikre eller godkjenne slike konstruksjoner. Dette må gjøres av offentlige eller private institusjoner.

047.3.1 Banelengde

Banelengden måles langs senterlinjen av banetrasen.

A - bane: Skal ikke være kortere enn 1500 meter (med unntak av endringer som er nødvendige av sikkerhetshensyn) og ikke lengre enn 1750 meter (unntatt om det er godkjent av NMF eller mesterskapsarrangøren).

B – bane: Skal ikke være kortere enn 1200 meter og ikke lengre enn 1750 meter.

C – bane: Skal ikke være kortere enn 800 meter og ikke lengre enn 1750 meter.

D – bane: Skal ikke være kortere enn 400 meter og ikke lengre enn 1750 meter.

047.3.2 Banebredde

Banebredden måles ut ifra faktisk kjøretrase

A – bane: Skal ikke være smalere enn 5 meter på det smaleste. Helst 8 til 10 meter bredde.

B – bane: Skal ikke være smalere enn 5 meter på det smaleste. Helst 7 til 10 meter bredde.

C – bane: Skal ikke være smalere enn 4 meter på det smaleste. Helst 5 til 10 meter bredde.

D – bane: Skal ikke være smalere enn 3 meter på det smaleste. Helst 4 til 10 meter bredde.

047.3.3 Antall kjørere

Det skal ikke være flere kjørere **på banen under heat** enn det som står i godkjenningssdokumentene.

Eks.

A- bane 8 meter bredde på det smaleste max 40 kjørere

A- bane 5 meter bredde på det smaleste max 30 kjørere

B- bane samme som over

C- bane 4 meter bredde på det smaleste max 25 kjørere

D- bane 3 meter bredde på det smaleste max 15 kjørere

047.3.4 Fri høyde

Banen skal ha en fri høyde på minimum 3 meter mellom banetraseen og alle former for installasjoner.

047.3.5 Hastighet

Banen skal være anlagt slik at gjennomsnittshastighet ikke overstiger 55 km/t. Gjennomsnittshastigheten beregnes ut fra et helt heat.

047.3.6 Sikkerhetssone og banemarkering for utøvere

På hver side av kjøretraseen skal det være en nøytral sikkerhetssone som er bred nok til å gi tilstrekkelig sikkerhet for kjørere og tilskuere. Bredden kan variere etter forholdene, men skal ikke under noen omstendigheter være mindre enn 1 meter. Se ellers veiledning.

Figur 1. Banetrase for kategori A



Den overordnede intensjonen med sikkerhetssone har flere funksjoner. Sonen skal gi førere tilstrekkelig informasjon om banen og banetrase sine ytterpunkter. Sonen skal ikke være en del av kjøretraseen eller bestå av banens underlag.

Sikkerhetssonens ytterpunkt skal om nødvendig være avskjermet med gjerde o.l. avstanden mellom bordene skal ikke overstige 1 cm, eller den kan bestå av naturlig hindring. Mot kjøretrase bør det være en dosering/forhøyning av jord eller sand i en høyde på ca 50 cm for å markere den nøytrale sikkerhetssonen. Se figur 1. Banetrase for kategori A. Banemarkeringen skal plasseres i bunn av denne doseringen/forhøyningen. Sikkerhetstiltak slik som gjerde o.l. skal benyttes hvis store steiner, trær etc. er i nærheten av sonens ytterpunkt. Intensjonen med gjerdet er at den skal hindre at utøvere som kjører ut av sikkerhetssonen treffer store steiner, trær o.l. Det er særdeles viktig at baneeier/arrangør påser at intensjonen med sikkerhetssonen er ivarettatt på alle deler av banen. Det skal ikke være mulig for sykkel/utøver å komme over i annen banetrasé.

Banemarkering som skal markere banetraseen sine ytterpunkter skal være lett synlige punkter bestående av fleksible plastmarkeringer, eller annet fleksibelt materiale. Ved bruk av trepinner skal disse settes ned på skrå i kjøreretningen. Markeringene skal være maks 50 cm høye og med en diameter på maksimum 25 mm. Kompositt-banemerker kan ha et maksimum bredde/diameter på ca 70 mm. Alle fleksible banemarkeringer skal være maks 50 cm høy. Banemarkeringen kan være sammenhengende av et materiale som er lett å bryte slik som markeringsbånd/ sperrebånd eller lignende. Bruk av tau er forbudt.

047.3.7 Hopp

Hoppene skal være konstruert slik at kjørernes sikkerhet er ivaretatt på best mulig måte. Alle hopp skal nummereres og tegnes inn på planskissen.

Hoppenes innganger skal inneha banetraseens minimumsbredde. Landingssonen skal inneha minimum 1 meter bredere enn hoppenes innganger. Det oppfordres på det sterkeste at hoppenes landingssone innehar en bredde som er 2 meter bredere enn hoppenes inngang.

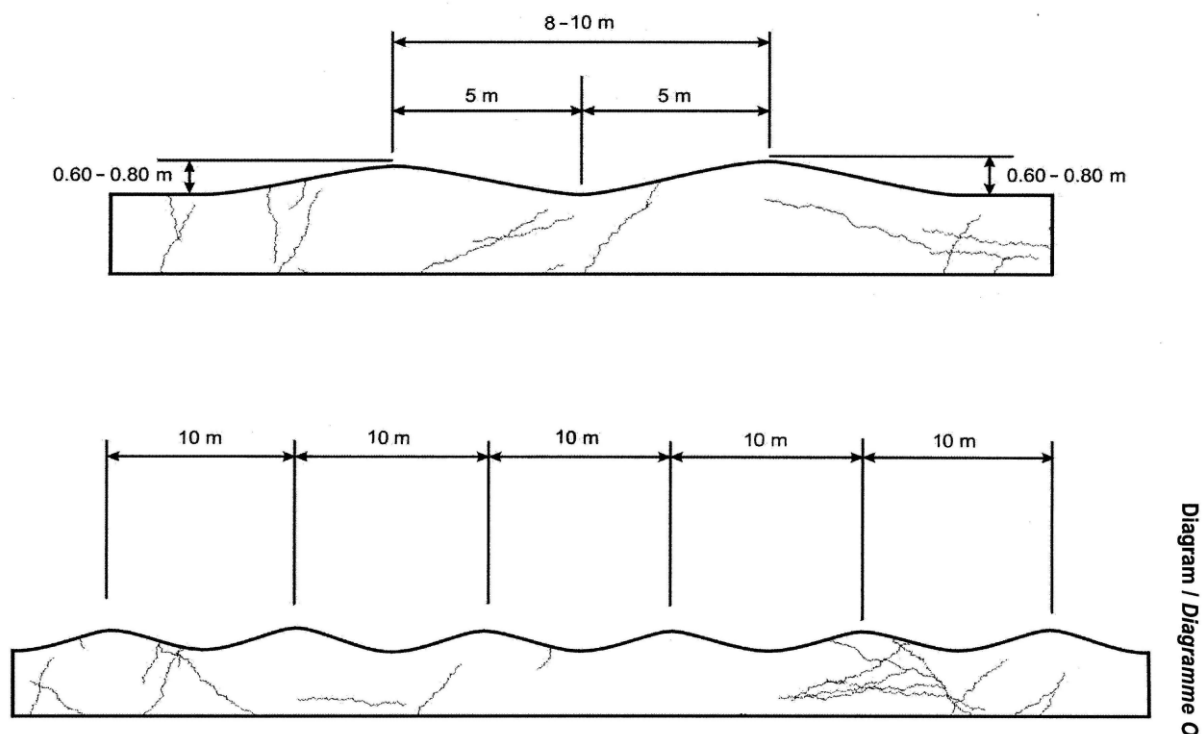
Det må tas spesielle hensyn til hoppenes inngangs og landingsvinkelen. Vinkelen på oppgangene og landingene bør være i naturlig samsvar mellom hoppets høyde, lengde og bredde. Det oppfordres til at kompetente førere gir råd for å få sikre hopp.

Hoppenes ytre begrensinger ved innganger skal under konkurranser markeres med banemarkering. Alle punkter på hoppet bør være markert.

047.3.8 Rolling waves

Vaskebrett/ whoops er ikke tillatt etablert. Det er derimot tillatt å tilrettelegge for "Rolling waves" (flere hopp i rekken). Se figur 2 for anbefalt utforming av "Rolling waves". Det kan tilrettelegges for at utøvere kan "doble" eller "triple" hoppene. Det er viktig at sikkerheten for alle førere er ivaretatt på best mulig måte.

Figur 2 "Rolling waves"

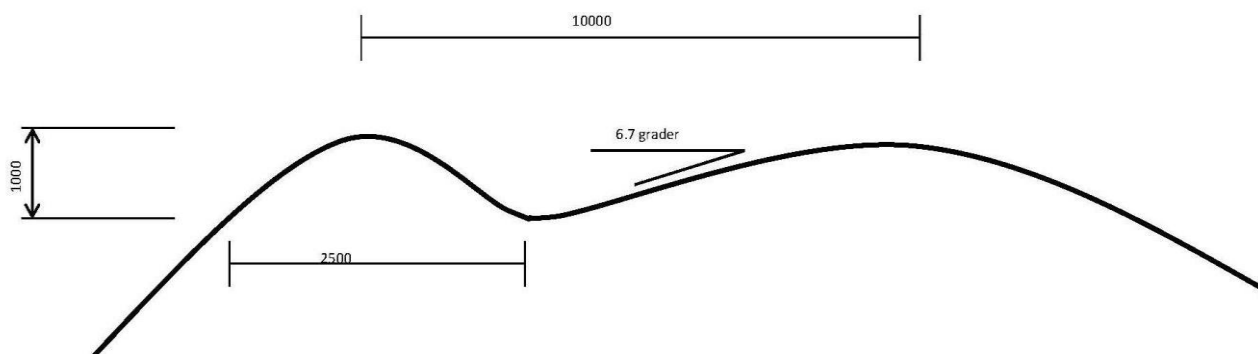


Alle hopp skal være gitt et nummer samsvarende med et opptegnet banekart/planskisse. Det oppfordres at arrangør/jury av en konkurranse befarer hoppene sammen med en erfaren fører.

047.3.9 Dobbelt hopp

Dobbelt hopp skal utformes på en slik måte at det ikke medfører fare for en utøver ved feil landing i forkant av kul 2. Se figur 3 for hvordan dobbel hoppet skal være utformet. Da er hoppet tilrettelagt for alle utøvere, samt at det ivaretar sikkerheten til utøverne.

Figur 3 Dobbelt hopp



047.3.10 Tilstøtende baner

Definisjonen på tilstøtende baner er banetraseer som er i nærheten av hverandre der sannsynligheten er stor for at kjøretøy kan komme over i feil banetrasé. Traseer «i nærheten av hverandre» kan være svært varierende fra bane til bane. Sikkerhetsavstand målt i meter mellom banetraseene skal være minst 10 meter. Her skal det tas hensyn til traseens momenter og farer. Ved mindre avstander skal det iverksettes sikringstiltak som hindrer kjøretøy i å komme over i motsatt trase. Uansett avstand mellom banetraseene må sikkerheten for utøvere, funksjonærer og publikum ivaretas på best mulig måte. Mindre avstander tillates kun på en begrenset lengde på banen. Det tillates ikke bruk av gjerde mellom banetrasene som sikkerhet over lengre strekninger. Gjerder anses ikke som sikringstiltak mot møteulykker alene.

Hovedprinsippene er som følger:

Sikkerhetstiltak skal iverksettes der det er fare for at kjøretøy kan komme over i tilstøtende kjøretraseer den skal være så kraftig at den skal hindre at kjøretøy og fører kommer over i feil banetrasé.

Sikkerhetstiltakene skal fungere slik at ingen blir truffet av fører eller kjøretøy.

Sikkerhetstiltakene må være konstruert slik at førstehjelpspersonell og andre funksjonærer kan oppholde seg trygt mellom disse.

Ulike sikkerhetstiltak for å ivareta hovedprinsippene kan være solide og godt forankrede tregjerder, plastgjerder (alpingjerder) og/eller halmballer. Ved bruk av gjerde skal ikke avstanden/ maskestørrelse overstige 1 cm. Det er det særdeles viktig og en plikt at

baneeier/arrangør påser at intensjonen med sikkerhetstiltakene er ivarettatt på best mulig måte på hele banen.

047.3.11 Flaggpuster

Alle flaggpuster som er påkrevd i henhold til banegodkjenningen, skal være bemannet under alle typer konkurranser (inkludert trening i forbindelse med konkurranser). Flaggpustene skal gi nødvendig og godt synlig informasjon til utøvere og funksjonærer under løpet. Flaggpusten må være godt synlig for utøvere og være plassert for best mulig oversikt frem til neste flaggpust. Flaggpusten skal ikke ligge innenfor sikkerhetssonen.

Det er ikke krav at alle poster er bemannet under ordinære treninger (trening utenfor konkurranse), men det er arrangøren av treningen som har ansvaret for at banen innehar tilstrekkelig med bemannede flaggpuster når dette er nødvendig.

Ved ulike hopp på banen skal flaggpusten være plassert rett ved til oppgangens hoppkant. Intensjonen med denne plasseringen er at utøveren skal kunne se veivende gulflagg før han/hun tar av og ha tilstrekkelig tid til å reagere. Ved lange platåhopp der flaggvakt ikke ser nedgangen skal det i tillegg være en flaggpust (eller en medhjelper til flaggpusten) ved kanten av landingssonen.

Hver flaggpust skal være nummerert i overensstemmende med banekartet.

Alle flaggpuster må sikres av gjerde eller bur. Flaggpusten skal i tillegg ha en fornuftig rømningsvei.

047.3.12 Banedepo

Det skal være et banedepo på baner ment for konkurranser. Dette er et område langs banen som skal være avsatt for reparasjon og sekundering. Banedepot skal være godt synlig for kjørerne. Se også Banevedlegg 2 under vedlegg.

Det skal være direkte ankomst mellom kjørerdepot og banedepot.

Området skal være flatt og underlaget skal være hardt og drenert ut.

På A og B baner skal området være 60 m langt og 10 meter bredt.

På C bane 20 m langt og 10 meter bredt.

Banedepot skal være godt sikret med et solid gjerde, og det må føres adgangskontroll til dette området.

Det skal være en egen inn- og utkjøring til og fra banen og det skal være fysisk skille mellom dem. En flaggvakt skal være plassert ved utkjøringen for å påse at utkjøringen til banen skjer på en sikker måte. Både inn- og utkjøring skal til enhver tid holdes åpen og klar for kjørerne.

Monitører som viser rundetider og førerplasseringer skal monteres ca 2 meter over bakken og monitorene må beskyttes av tak og vegger mot vær og vind.

Forhold på A bane. Eller hvor det arrangeres norgesmesterskap eller Norgescup.

1. Det skal det være minst 3 monitorer oppmontert med god avstand dem imellom.
2. Banedepo må være godt inngjerdet med en sikkerhetsport (inngang/utgang til depotet), og gi tilstrekkelig sikkerhet for personer om skal oppholde seg innenfor denne sonen. Området må ha streng adgangskontroll.

Det er ikke tillatt å røyke i banedepot. Et skilt med "Røyking Forbudt" skal finnes ved inngangen fra kjørerdepot. Et brannsluknings apparat skal være synlig og lett tilgjengelig i banedepot.

047.3.13 Sikring av hindringer

Halmballer kledd i plast eller annet støtabsorberende gjenstander skal brukes for beskyttelse av stolper, broer, podier, trær m.m.

047.3.14 Bruk av bildekk i banetraseen

Bruk av dekk på banen er forbudt, bortsett fra som markering på innsiden av en sving. Dersom dekk brukes for å markere en sving, kan kun bildekk brukes, og de må plasseres vannrett i maksimum 500 mm høyde

Kun naturlige materialer kan brukes for å sikre dekkene. Om nødvendig kan en trestolpe brukes til å holde dem på plass. Trestolpen må ikke være høyere enn dekkene.

047.3.15 Vanningssystem

Det skal være et omfattende og effektivt vanningssystem på alle konkurransebaner i bane kategori A og B

Et godt utlagt vanningssystem er nødvendig for å kunne vanne deler av eller hele banen og depot. Systemet kan være permanent eller midlertidig, og bør kunne fjerne støv over hele banen.

Banen skal være godt vannet i god tid før og under alle deler av konkurransen. Dette for kjørernes sikkerhet og for å beskytte publikum for unødvendig støv.

Vanntilgangen må under konkurranser være stor nok til at vanning av hele baneområdet kan skje til enhver tid.

047.3.16 Løpskontor/ sekretariat

Løpskontor må inneholde følgende (minstekrav): A og B anlegg

- Et arbeidsrom på ca 100 m² som kan romme 30 personer
- Et arbeidsområde med store bord og stoler
- Tilgang til trådløst internett, samt liten kopimaskin anbefales
- Tilstrekkelig belysning, strømuttak og strøm, slik at alt elektrisk utstyr i løpskontoret kan brukes samtidig.
- Kontorutstyr (kulepenner, stiftemaskin, papir etc.)

I tillegg skal det være en ansvarlig leder for løpskontoret. Denne skal ha nødvendig hjelpepersonell for å drive løpskontoret tilfredsstillende. Løpskontoret skal ligge ved eller i nær tilknytting til anleggets kjørerdepot. Løpskontoret skal være betjent fra og med

innsjekkingsdagen. Løpskontoret kan være i samme anlegg/bygg som sekretariat/løpsledelse, juryrom, presserom og legerom. Løpskontor, sekretariat og pressesenter kan være i samme bygg. Størrelsen på rommene, beliggenhet og lignende må tilpasses den type konkurranse som arrangeres på banen. Ved banegodkjenning skal dette kommenteres i banegodkjenningsskjemaene.

047.3.17 Publikumsområder

Det skal fremkomme på banetegninger hvor det er tilrettelagt for publikum. Det er viktig å påse at publikum kun har tilgang til spesielle områder. Disse områdene skal være inngjerdet eller avgrenset med tydelige og markerte naturlige hindringer i terrenget.

047.3.18 Sikkerhetssoner for publikum

Publikumsområder i nær tilknytning til banetrasé skal tilrettelegges med sperringer. Intensjonen er å hindre at publikum blir truffet av kjøretøy/fører.

Høyden på sperringene bør være på minimum 1,2 meter. På utsatte steder skal det tilrettelegges for gjerder og lignende som har en høyde på ca 2 meter. Konstruksjonen må gi publikum god sikt til banen og samtidig være sterkt nok til å holde publikum på plass bak sperringene samt hindre at sykkel treffer publikum.

Tre- og sikkerhetsgjerder fra alpint anbefales. Er publikumssperringene er laget av metall, skal de være av en sammenbygd konstruksjon uten skarpe kanter. Dersom et tregjerde benyttes, skal toppene rundes av for å unngå skarpe kanter. Tregjerde skal være så kraftig at det ikke oppstår deformasjon av tregjerde ved påkjørsel. Avstanden mellom bordene / maskestørrelse i et gjerde skal ikke overstige 1 cm. Slik at det ikke er mulig å klatre i dem.

Publikumssperringer skal plasseres 2 meter bak markeringen mot banens sikkerhetssone slik at det er et fritt område mellom den nøytrale sonen og publikumssperringene. Dette området kan benyttes av banefunksjonærer, sanitetspersonell og presse/media/TV.

Alle skarpe gjenstander som stein, trær og lignende som er mellom banemarkeringen og publikumssperringen skal polstres og om mulig fjernes. Baneeier/arrangør, banegodkjenner og eventuelt jury skal alltid legge stor vekt på sikkerhet når denne sonen vurderes og inspiseres.

Det oppfordres at anleggseier/arrangør tilrettelegger for sikre systemer med henblikk på gode og effektive atkomstmuligheter for førstehjelpspersonell/ambulanse

047.4 STARTOMRÅDET

047.4.1 Startområdet

Startområdet må være inngjerdet for å ivareta sikkerheten til funksjonerer, deltakere og publikum. Startområdet inkluderer startslutte, ventesone og grind. Området skal ha streng adgangskontroll.

047.4.2 Startslette

Startsletten bør være et eget område som er uavhengig av selve banetraseen. Banetraseen skal ikke krysse startsletten men kan være en integrert del av banetraseen på slutten av fullført førsterunde.

Hvis startsletten, og startslettens første sving, blir benyttet som en del av banetraseen, skal alle former for ujevnheter være fjernet før hvert heat.

Startsletten skal ikke inneholde hopp, eller noen form for ujevnheter (dumper, kanter o.l.).

Ved startslettens første sving skal kjøretraseen for banekategori A og B ha en bredde på minimum 10 meter. Banekategori C skal ha en minimumsbredde på 8 meter. Det oppfordres at banen er tilrettelagt på en slik måte at startfeltet på best og sikrest måte blir spredt før førerne kommer til banens første hopp. Se også figur 4 Startslette.

Startsletten skal på begge sider være tydelig markert fram til utgangen av startsvingen. Det oppfordres arrangør/baneeier å markere startsletten med et gjerde eller markerte jordvoller. Hvis publikum oppholder seg i nær tilknytting av startsletten, så skal denne delen tilrettelegges for solid og godt fundamentert tregjerde.

Lengden på startsletten må ikke overstige 125 m, målt fra startgrind til punket hvor første sving (innersving) begynner. Minimum og maksimum lengde på startsletten skal være:

A - bane: Minimum 80 meter maksimal 125 meter.

B – bane: Minimum 80 meter maksimal 125 meter.

C – bane: Minimum 60 meter maksimal 125 meter

D – bane: Ikke krav til startslette. Hvis det tilrettelegges, se krav for C – bane.

047.4.3 Startgrind

Startgrinden skal bestå av solide enkeltbøyer på linje som utløses samtidig ved at de faller ned under bakken eller skrått ned foran og mot kjørerne. Personen og/eller utløsesystemet må ikke være synlig for kjørerne under utløsningsprosessen. Startgrinden skal konstrueres slik at den blokkerer forhjulet til en fører som forsøker å starte før startgrinden løses ut for heatet. Det skal i tillegg være en anordning som forhindrer startgrinden å oppnå en vinkel som er horisontal 80° fra bakken.

Høyden på bøyene skal oppfelt være 500-520mm. Hvis selve startgrinden forankres med betong, tillates maksimalt 60 cm betongbredde.

Startgrinden skal ha en bredde på minimum 1 meter for hver kjører. Det er ikke tillatt å starte i 2 rekker ved NM og NC.

Antall utøvere på grinda i forhold til banekategori:

A – bane: Minimum 30 grinder, maksimal 40.

B – bane: Minimum 30 grinder, maksimal 40.

C – bane: Startanordning til minst 20 startende og maksimal 25.

D – bane: Ikke krav til startgrind. Hvis det skal tilrettelegges for startgrind, se krav for C – bane.

En markant bakre stoppkant med en avstand på 3 meter målt fra nedfelt bøyde og bak til stoppkanten, skal finnes for å hindre kjørerne i å trekke syklene bakover. Fra denne stoppkanten og videre bakover, skal det ytterligere være minimum 3 meter (se figur 4 nedenfor).

Før hver start skal arrangør påse at stoppkant har korrekt avstand fram til nedfelt bøyde. Arrangører plikter og fjerne jord, sand etc. som kan samles seg ved stoppkanten.

Intensjonen er at kanten skal være markant og at kjørere ikke skal kunne trekke sykkelen bak stoppkanten.

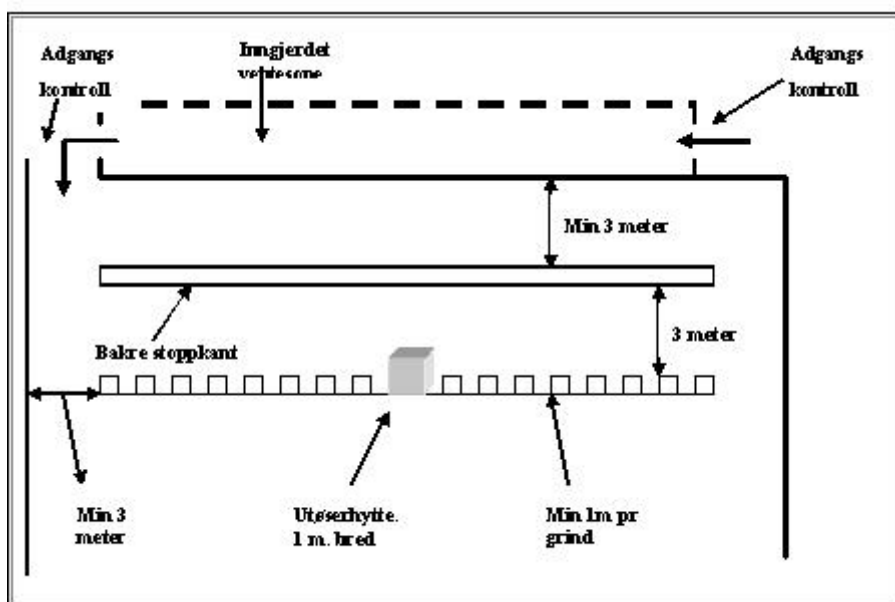
Det er tillatt med reklame på startgrind hvis den ikke påvirker grindens egenskaper eller skaper hindringer eller ulemper for kjørerne.

Det bør være tilrettelagt for nummerering av grindene.

Området foran startgrinden skal være preparert likt for alle kjørerne. Kjørerne har selv ikke anledning til å preparere området foran startgrinda.

Det skal under konkurranser være adgangskontroll til dette området. Kun arrangørens funksjonærer og eventuelt presse/media har adgang til området foran startgrinda.

Figur 4 Startområdet



047.4.4 Plassering av startgrind

Startgrind skal plasseres på et flatt område. Den skal plasseres i en vinkel på 90° til innsiden av første sving. Vinkelen beregnes ut fra startgrindens høyre ytterpunkt hvis første sving går mot høyre.

047.4.5 Ventesone

Det skal være ventesone ved alle konkurransebaner. Ventesonen skal være et område i umiddelbar nærhet av startgrinden. Det oppfordres at ventesonen er et område som ligger bak startgrinden. Avstanden mellom grind og ventesone skal da være minimum 6 meter (målt i fra nedfelt grind), og det skal være et fysisk skille (gjerde o.l.) mellom dem. Se figur 4 Startområdet.

Selve ventesonen skal legges på et egnet område med fast underlag og være godt drenert. Det må ha plass for minimum 30 og maksimum 40 sykler for baner i klasse A og B. Arealet skal være 320 m² (8 x 40 meter). C baner skal ha plass til minimum 20 og maksimum 25 sykler.

Ventesonen skal være inngjerdet. Sonen skal ha en egen inngang fra kjørerdepot og egen utgang til startområde/startgrind. Det skal være en adgangskontroll både ved inngang til ventesonen og utkjøring på grind.

Ventesonen skal være inndelt i et område for kvalifiserte kjørere og et eget markert område for reserver. Reservene er eventuelt de førerne som skal entre startgrinden sist. Ventesonen må tilrettelegges for dette på en god og effektiv måte.

Ved inngangen til ventesonen skal det være oppsatt en godt synlig klokke som viser arrangementets offisielle tid.

Røyking er ikke tillatt i ventesonen. Et "Røyking Forbudt" skilt skal finnes ved inngangen til ventesonen. Det skal være et brannslukningsapparat som er lett synlig og tilgjengelig i ventesonen.

047.5 MÅLOMRÅDET

047.5.1 Mållinje

Det må tas spesielle sikkerhetshensyn i målområdet for å hindre uvedkommende adgang. Et gjerde skal sikre dette området. Mållinjen må være godt markert for deltakere og funksjonærer.

047.5.2 Tidtaking og rundetelling

Tidtaker og rundetellere skal plasseres på linje med mållinjen. En hvit loddrett opptrukken linje skal markere mållinja på motsatt side av måldommer.

047.5.3 TV og tidtakingsområde

Et område ved mållinjen med egnet underlag og størrelse, godt drenert, skal finnes for TV og tidtakingsfunksjonærer.

Det bør være montert en elektrisk klokke ved mållinjen som er godt synlig for førerne og viser gjenstående tid av trening/heat.

047.5.4 Podieområde/seierspall

Ved målområdet skal det være avsatt plass (anbefalt 15 m. x 20 m.) for seierspodium/TV/presseområde. Dette området skal være inngjerdet og på stabilt underlag

047.5.5 Lukket område, Park Fermé

Det lukkede område (Park Fermé park) skal være tilrettelagt ved nasjonale statusløp. Det lukkede området skal benyttes ved oppbevaring av kjøretøy etter det siste heat.

Området skal være godt inngjerdet, spesielt bevoktet, og det må være en streng adgangskontroll til dette området. Området må ha god drenering og plass til sykler tilhørende de tre beste i hvert heat.

Røyking er ikke tillatt i området. Et "Røyking Forbudt" skilt skal finnes ved inngangen til det lukkede området.

Under spesielle forhold kan ventesonen benyttes.

047.6 UTØVERDEPOT

047.6.1 Utøverdepot

Utøverdepot skal være et anlagt på et flatt opparbeidet godt drenert område, stort nok til alle biler/teambusser som kan komme til klubbens største arrangement. Området bør være inngjerdet. En depotsjef skal ha ansvar og drift av kjørdepot. Funksjonærer i depotet skal påse at all parkering skal skje slik at arealet utnyttes best mulig.

Det kan være nødvendig å merke hver parkeringsplass med kritt eller tape. Funksjonærene er også ansvarlig for at det er fri adkomst og utkjøring til en hver tid til og fra depotet. Utøvere og medlemmer av utøverens team plikter å etterkomme funksjonærenes anmodninger og pålegg.

Alle med parkeringsrett i depot skal oppfordres til å ha brannslukningsutstyr tilgjengelig til en hver tid. Det er ikke tillatt å etablere midlertidig bensinstasjon inne i kjørdepot. Avfallsbeholdere skal finnes i et egnet antall i depot, og skal tømmes regelmessig. Et eget høyttaleranlegg skal dekke hele kjørdepot. Området skal ha en oppmerket veg til ventesone/startområdet. Likeledes skal det være en merket veg fra målområdet på banen og fram til kjørdepot. Begge disse atkomstveiene skal være på samme side av målområdet. Hunder skal alltid holdes bundet i kjørdepot.

047.6.2 Depotkontor/løpslederkontor/løpskontor

Depotkontoret kan være en del av løpskontoret som skal inneholde:

Tilstrekkelig antall bord og stoler.

Nødvendige kontorartikler (kulepenner, stifter, papir etc.)

Et stort område/banekart.

Et eget område for depotfunksjonærene hvor det bør være pc, skriver og en kopimaskin

Alltid tilstrekkelig med lys og strøm for samtidig drift av kontoret med utstyret

Et resultat/informasjonstavle på minimum 1 m. x 2 m. skal være satt opp i forbindelse med depotkontoret

Kontoret skal være operativt fra første løpsdag være satt opp på et lett tilgjengelig og godt drenert område.

Løpskontor, løpslederkontoret, sekretariat og pressesenter kan være i samme bygg. Størrelsen på rommene, beliggenhet og lignende må tilpasses den type statusløp som arrangeres på banen. Under banegodkjenning skal dette kommenteres i banegodkjenningsspapirene.

047.6.3 Teknisk kontroll post

For å ha teknisk kontrollpost kreves: (minstekrav)

Et arbeidsområde under tak på minimum 20 kvadratmeter.

Det nødvendige antall stoler og bord for 6 personer

Lys, strøm og alt nødvendig utstyr for å gjennomføre støy og vektkontroll.

Teknisk kontrollpost må være plassert på et vannrett lett tilgjengelig område på stabilt underlag og ha tilstrekkelig drenering av overflatevann.

Teknisk kontroll må være tilgjengelig fra første løpsdag og gjennom hele arrangementet.

I tilfeller av innsigelse mot en motorsykkel, skal denne omstridte motorsykkel plasseres i teknisk kontrollpost, hvor den må være bevoktet.

Røyking er forbudt i teknisk kontrollpost. Røyking-forbudt-skilt bør monteres ved inngang til området.

047.6.4 Juryrom/ stevnelederkontor

Rommet skal inneholde:

Et arbeidsrom på 30 m² med fast gulv

Et tilstrekkelig antall bord og stoler for 15 personer

Et tilstrekkelig antall distribusjonsbokser for rapporter og resultatlister

Tilstrekkelig belysning, strømuttak og strøm slik at rommet er funksjonelt og alt elektrisk utstyr kan brukes samtidig.

Et godt sikret løpsarkiv

Nødvendige kontorartikler (kulepenner, stifter, papir etc.)

Et stort område/banekart

Rommet kan plasseres i samme anlegg som løpskontoret og skal være tilgjengelig dagen før første løpsdag.

047.6.5 Området for vasking av sykler

Det skal under konkurranser være et område for vasking av sykler i nær tilknytning til utøverdepoet. Vann og strømforsyning må være rikelig nok til at alle avluker/spyllere kan brukes samtidig.

Det er ikke tillatt å vaske sykler utenfor angitt vaskeplass.

Det må være tilstrekkelig drenering på området.

Det er ikke tillatt å røyke i området. Et skilt med "Røyking Forbudt" skal finnes ved inngangen til vaskeområdet.

NMF sine miljøbestemmelser skal følges.

048.6.6 Testbane kategori A bane

Et område i nærheten av utøverdepot som kan brukes til test av syklene skal være tilgjengelig for de som vil teste motorsykkelen. Testbanen må bestå av to tilstøtende traseer, adskilt og beskyttet med følgende: tregjerde, plastgjerde eller høyballer.

Testområdet må være ca 50 m. x 10 m. den skal være fullstendig inngjerdet.

047.6.7 Sanitæranlegg

Det er et krav at alle våre baner som arrangerer norgesmesterskap (NM) skal ha eget tilrettelagt sanitæranlegg for utøverne.

Sanitæranlegg med toalett og dusjer skal være tilgjengelig under hele konkurransen for begge kjønn. Anlegget skal ha regelmessig tilsyn og holdt i orden. Ved andre statusløp enn NM kan arrangør ha avtale med skole eller lignende hvor førere og andre kan dusje.

Det er ikke anledning å kreve avgift for bruk av disse.

047.6.8 Pressekontor

Det bør tilrettelegges for et eget pressekontor under alle konkurranser.

Følgende skal være tilrettelagt i pressekontoret:

Et tilstrekkelig antall bord og stoler

Telefon/faks tilkoblet egen telefonlinje

Muligheter for oppkobling til internett.

Alltid tilstrekkelig lys og strøm for samtidig drift av kontoret med utstyret

Kopimaskin med nødvendig lager av kopipapir

Nødvendige kontorartikler (kulepenn, stifter, papir etc.)

Pressekontoret kan være plassert i samme anlegg som løpskontoret.

Det skal være pressekyndige funksjonær tilknyttet kontoret.

Presserommet skal være operativt fra første dag med trening.

047.6.9 Dopingtestlokale

Et dopingkontrollsentrum som inneholder et rom og et venteområde, skal stilles til disposisjon av stevnearrangøren.

Arbeidsrommet bør inneholde et bord og stoler, en vask, prøvebeholdere, skrivemateriell, et toalett i et tilstøtende rom og sanitærartikler. I tillegg bør et låsbart kjøleskap for lagring av prøver være tilgjengelig i rommet eller i et annet sikkert område.

Venterommet bør ha stoler, kleshengere og kroker, et tilstrekkelig forråd av drikke som må være i uåpnede beholdere.

047.6.10 Parkeringsplass

Parkeringsplassen må ha lett atkomst og arrangøren skal ha personell avsatt for håndtering av trafikken til og fra området.

Likeledes skal det være avsatt personell til organisering av parkeringsplassen m.h.t. rasjonell plassering og for å holde veier ut av område åpen til enhver tid.

Plassen må være godt drenert.

Arrangøren kan fritt kreve avgift av brukerne av området, hvis plassen er under fast oppsyn.

047.7 NØDHJELPSITUASJONER

047.7.1 Førstehjelpsservice

Det skal tilrettelegges for et sted for førstehjelpsservice. Dette området skal for publikum markeres tydelig med skilt eller flagg

047.7.2 Legehjelp

Alle arrangement skal ha førstehjelpsservice og eventuelt lege. Arrangøren må sørge for å ha en telefon som fungerer på baneområdet.

En evakueringsplan for skadede personer må utarbeides før stevne av arrangøren og medisinsk sjef.

Her ligger et kort utdrag av hva som er krav til medisinsk personell

Utdrag av medisinsk reglement

5.1. Medisinsk personell

P1 Ikke påkrevd med fagutdannet personell. Minst en person trent i livreddende førstehjelp (RSB: ønskelig men ikke nødvendig).

P2 Anestesisykepleier, akuttsykepleier eller faglært ambulansearbeider

P3 Lege eller anestesisykepleier eller Akuttsykepleier

P4 Lege(r)

P5 Lege(r) med akuttmedisinsk kompetanse og anestesisykepleier / akuttsykepleier / ambulansearbeider med medikamentdelegering

5.2. Ambulanse og transport

A1 Tilgjengelig biltransport til sykehus

A2 Leilighetsambulanse (ved behov for flere kjøretøy kan bårebil benyttes) eller AMK stasjonert ambulanse på stedet innen 15 min.

A3 Fullverdig ambulanse (ved behov for flere kjøretøy kan leilighetsambulanse og/eller bårebil benyttes)

A4 2 fullverdige ambulanser (ved behov for flere kjøretøy kan leilighetsambulanse og/eller bårebil benyttes)

A5 Flere ambulanser + tilgjengelig helikopter eller sykehus innen 100 km Kjøreavstand.

5.3. Utstyr og fasiliteter

U1 Førstehjelpskoffert, båre og telefon

U2 Båre, 1.hjelpsutstyr, kommunikasjon, telefon (på flere steder om nødvendig) og varslet AMK sentral

U3 Eget rom for undersøkelse og behandling med strøm og vann. AMK varslet

U4 Sykestue etter egne spesifikasjoner. AMK varslet

6. Krav til beredskap

I oppstillingen av krav til beredskap for den enkelte gren og aktivitetsform henviser kodebetegnelse (P3, A3, U2 osv.) til tabellene i kapittel 5. I tillegg kan det gis nærmere angivelse av kvalitet, antall, plassering og alternativer i grenens spesialreglement, banens godkjenningsskjermer og eventuelt banens homologeringspapirer. Regionale statusløp hører ifølge NLR 10.3. til løpskategorien "åpne løp" og skal ha medisinsk beredskap i henhold til dette.

Trenings- eller løpsledelse plikter å sørge for at den nødvendige beredskapen er på plass.

Juryleder plikter å kontrollere at beredskapen er i henhold til nevnte reglement og pålegg, og kan gi ytterligere pålegg eller stoppe konkurransen midlertidig eller endelig hvis beredskapen er så lav at konkurransen ikke kan gjennomføres på forsvarlig vis. Se for øvrig punkt 1.2.5 vedrørende dispensasjon fra Medisinsk Reglement.

6.1 Motocross

a) Trening og lukkede løp: P1 – A1 – U2

b) Begrensede løp og åpne løp med inntil 75 deltakere: P3 – A3 – U2

c) Åpne løp med mer enn 75 deltakere: P4 – A3 – U3

d) Nasjonale statusløp: P4 – A4 – U3

Se ellers NMFs medisinske forskrifter for detaljer.

047.7.3 Brannvernsveiledning

Brannsikkerhet ved motorsport anlegg er et prioritert satsningsområde for Norges Motorsportforbund. Alle motorsportsanlegg som er tilsluttet NMF skal ha en plan for anleggets brannslukking/brannvern. Det anbefales på det sterkeste at anleggseiere kontakter brannvesenet i kommunen for sakkyndig veiledning og utforming av en slik plan.

Anleggets plan for brannslukking/brannvern skal være tilgjengelig til enhver tid i anleggets banemappe.

Den arrangøren som er ansvarlig for motorsport arrangementer skal i god tid i forveien ha utarbeidet en egen brannslukking/brannvernplan. Denne planen skal presenteres for arrangementers jury I forbindelse med alle arrangementer må det foreligge dokumentasjon som viser hvordan sikkerheten skal ivaretas på best mulig måte, deriblant:

Tidspunkt, type arrangement og størrelse. Risikoanalyse: Kartlegging av hva som kan gå galt, hvordan dette skal hindres fra å skje og hvilke sikkerhetstiltak som er planlagt for å redusere konsekvensene dersom noe galt skjer. Jfr. Brann- og eksplosjonsvernloven.

Beskrivelse av anleggets utforming og tilhørende installasjoner eller utstyr, slik som alarm-/lydanlegg, slokkeutstyr og rømningsskilt. Beskrivelse av anleggets og utstyrets brennbarhet, brannfarlig virksomhet samt bygningskonstruksjonenes brannmotstand og evne til å motstå sammenstyrtning.

Beskrivelse av rømnings veier (beliggenhet, antall adkomst, bredde osv) sett i forhold til beregnet antall kjøretøy, persontall og tilgjengelig rømningstid. Persontall og antall kjøretøy bør eventuelt fastsettes etter særskilt analyse av kvalifisert brannrådgiver

Prosedyrer for evakuering Oversikt over sikkerhetspersonell: Antall, rutiner og ansvar. Gjennomført opplæring/øvelse osv. Tilrettelegging for redningspersonellets adkomst til arrangementsområdet Under konkurranser skal det i depot tilrettelegges for en brannvakt. Dette skal det være en plan på. Brannvakt skal skje på natten.

Det er under konkurranser et krav at alle kjøretøy med overnattingsmuligheter (bobiler, campingbiler m. m) skal ha et brannslukningsapparat lett tilgjengelig utenfor kjøretøyet. Kommunen kan kreve de opplysninger som er nødvendige for å vurdere faren for brann. Det kan også fastsettes nødvendige brannsikringstiltak og begrensninger, herunder krav til ansvarshavende arrangør. I tillegg skal det under alle arrangementer være brannslukningsutstyr tilgjengelig rundt banen. Det anbefales at det ved hver trening og ordinære heat utsettes en mobil brannslukningspost i ventesonen, som videre kan flytte til banedepot/sekunderingsdepot. Følgende områder er spesielt viktig:

Kjørerdepot

Teknisk kontrollområde

Ventesone

Banedepot/sekunderingsdepot

Banetraseen

Parkeringsplass Det anbefales bruk av DTE eller BCF-apparat.

Se også Medisinsk Reglement og andre punkter i dette Spesialreglement for Motocross.

047.8 GENERELL VEILEDNING

Publikumsinstallasjonene må være oppført i tråd med NMFs og andre lover og sikkerhetsforskrifter, og spesielt med hensyn til:

Tribuner (maksimalt antall med publikum, rømningsveier)

Toalett (et nødvendig antall)

Campingområde

Parkeringsområde for publikum

Kafé, kiosker etc.

Avfallskopper og avfallsbeholdere

Førstehjelp/lege

Brannslukningsutstyr

Toalettene må ettersees og holdes rene under hele konkurransen.

Publikumstilstelninger (konsert, show etc.) skal avholdes godt utenfor kjørerdepot. Det må ryddes for avfall og søppel med jevnlig.

B-parkeringen og publikumsparkeringen må ha lett atkomst og arrangøren skal ha personell avsatt for håndtering av trafikken til og fra området.

Likeledes skal det være avsatt personell til organisering av parkeringsplassen m.h.t. rasjonell plassering og for å holde veier ut av område åpen til enhver tid.

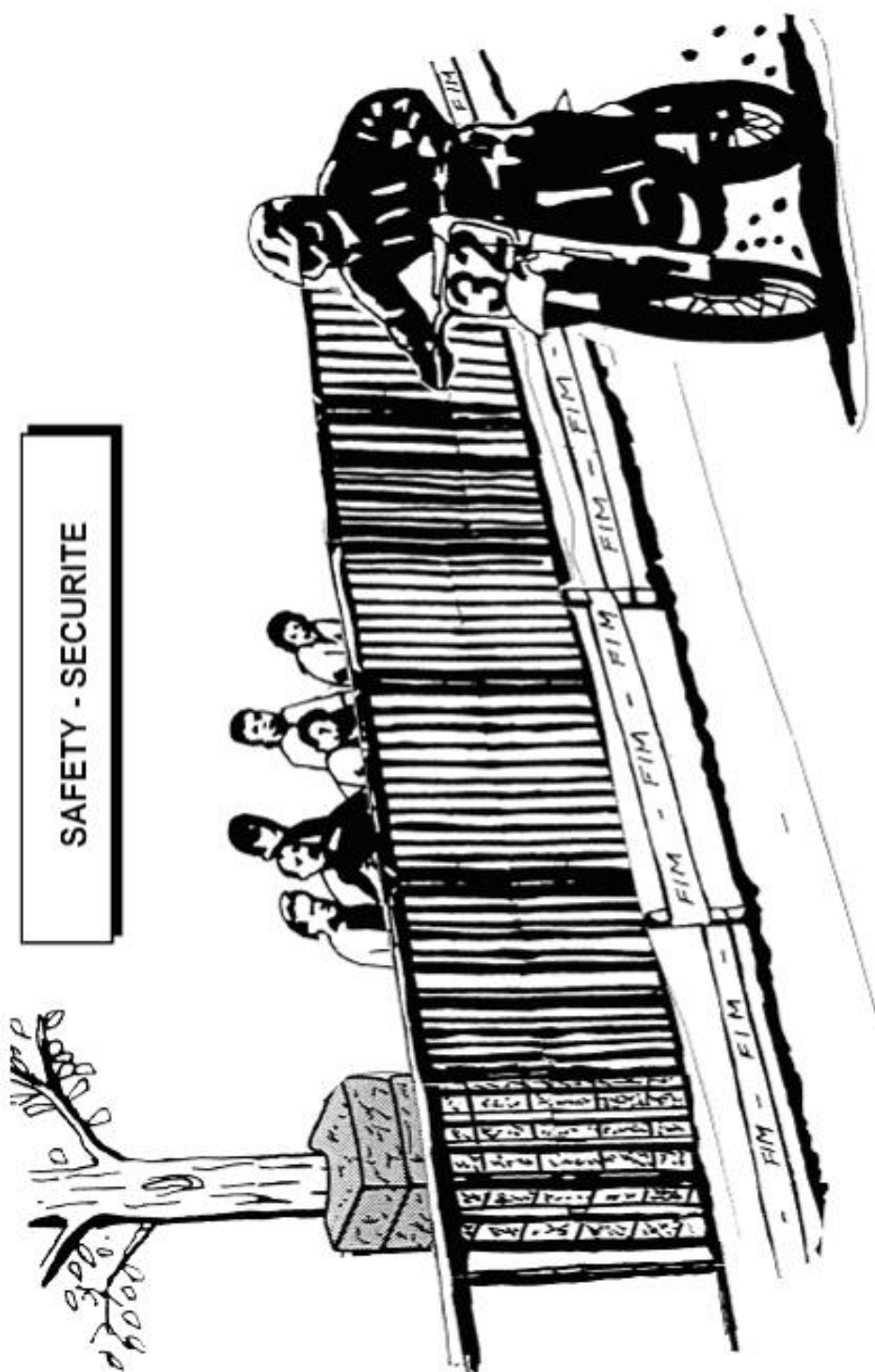
Plassen må være godt drenert.

Arrangøren kan fritt kreve avgift av brukerne av området, hvis plassen er under fast oppsyn.

Banevedlegg 1

Banevedlegg 1

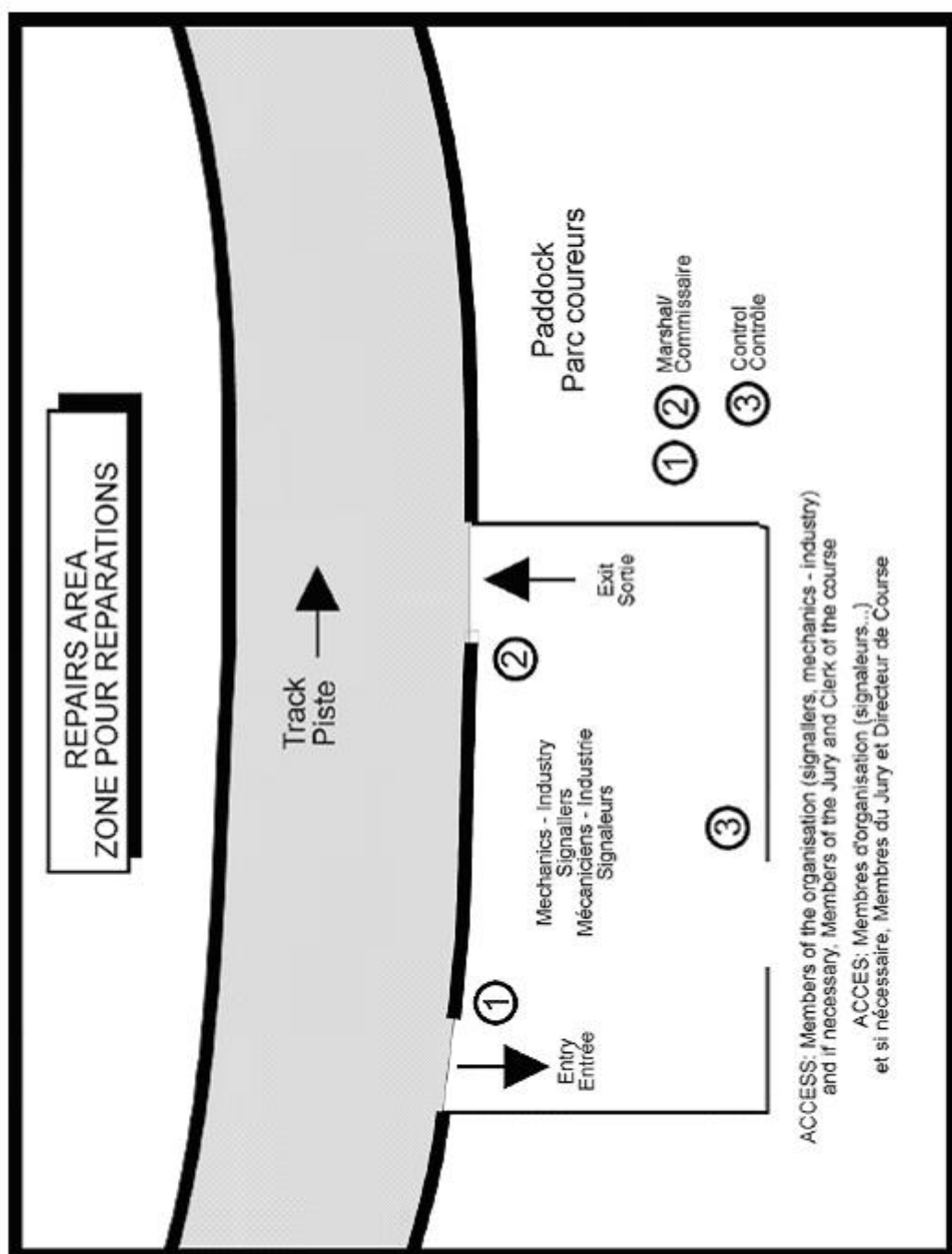
Diagram / Diagramme D



Banevedlegg 2:

Banevedlegg 2

Diagram / Diagramme I



TEKNISK REGLEMENT

MOTOCROSS



01 TEKNISK REGLEMENT

01.01 INNLEDNING

Betegnelsen motorsykkel omfatter alle kjøretøyer som har mindre enn fire hjul, som drives av en motor og som er konstruert for en eller flere personer, deriblant utøveren av kjøretøyet. Hjulene skal normalt være i kontakt med bakken, men under ekstreme omstendigheter kan ett eller flere hjul for kort tid tillates å løfte fra bakken. Dessuten for å kjøre over visse underlag, kan ett eller alle hjulene byttes ut med ski, belter eller kjeder.

01.03 KONSTRUKSJONSFRIHET

Dersom en motorsykkel er i overensstemmelse med kravene i FIMs reglement, med tilleggsreglene, samt spesielle betegnelser som FIM kan kreve for spesielle konkurranser, er det ikke lagt noen restriksjoner på fabrikat, konstruksjon eller type motorsykkel brukt i internasjonale konkurranser.

Alle solo motorsykler (gruppe A) må være konstruert slik at kjøreren har fullstendig kontroll over sykkelen.

Motorsykler med sidevogn (gruppe B) må være konstruert for å bære en passasjer. I prinsippet er det forbudt å tillate flere kategorier, grupper eller klasser å delta i samme stevne hvis ikke tilleggsreglene sier noe annet.

01.05 KATEGORIER OG GRUPPER MOTORSYKLER

Motorsykler er inndelt i kategorier som det må tas hensyn til i alle internasjonale stevner og verdensrekordforsøk.

I prinsippet er det forbudt å blande klasser, kategorier og grupper i samme heat. Dette kan imidlertid tillattes dersom det beskrives i tilleggsregelen.

Kategori I

Motorsykler som drives av et hjul som er i kontakt med bakken.

Kategori II

Spesialkjøretøy som drives av ett eller flere hjul som er i kontakt med bakken, men som ikke dekkes av betegnelsen i kategori I.

Gruppe A 1 (solosykler)

Kjøretøy med to hjul som lager ett spor når de kjører en rett linje.

Gruppe B 1

Kjøretøy med tre hjul som lager to spor i bakken når det kjøres rett linje, hvorav ett lages av motorsykkelen, og det andre av en sidevogn for passasjer.

Gruppe B 2

Kjøretøy med tre hjul som lager to eller tre spor i bakken når det kjøres rett linje, med en permanent fastmontert sidevogn som danner en komplett integrert enhet. Hvis tre spor avsettes, må senterlinjen av de to sporene avsatt av motorsykelhjulene ikke være mer enn 75 mm fra hverandre. Et spor er bestemt av forlengelsen av senterlinjen av hvert av kjøretøyets hjul i kjøreretningen (fremover).

Kategori III

Gruppe C - Spesial 2-hjuls motorsykler

Gruppe D - Spesial 3-hjuls motorsykler

Gruppe E - Snøscooter

Gruppe F - Sprinter og Dragstere

Gruppe G - Quad

Gruppe J – Elektriske kjøretøy

01.07 KLASSER

Gruppene er oppdelt i klasser etter sylindervolum som angitt nedenfor. Vanligvis skal dette brukes i alle klasser i alle internasjonale stevner.

KATEGORI I

Gruppe A1

Klasse	over ccm	opptil ccm
50	-	50
65	50	65
85 - MX 85 (totakt) - MX 85 (firetakt)	65	85
	85	150
100	85	100
125	120	125
MX 2 - MX 2 (totakt) - MX 2 (firetakt)	125	250
	175	250
175	125	175
MX 1 - MX 1 (totakt) - MX 1 (firetakt)	144	350
	290	450
300	250	350
MX 3 - MX 3 (totakt) - MX 3 (firetakt)	290	500
	475	650
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Gruppe B1, B2 Sidevogn

Over 350 ccm opp til maksimalt 750 ccm 2-takt motorer eller maksimum 1000 ccm 4-takts mono eller flersylindrige motorer.

KATEGORI III

Gruppe J - Elektriske kjøretøy

01.11 MÅLING AV SLAGVOLUM

Slagvolumet for hver sylinder beregnes ved den geometriske formelen under. Diameteren representerer boring, og høyden er distansen stempellet går fra øvre til nedre punkt.

11.11 Konvensjonell to eller firetakts motor

Slagvolumet regnes ut ved følgende formel:

$$\text{Slagvolum} = \frac{D \times D \times 3,1416 \times C}{4}$$

D = Diameter

C = Slaglengde

Alle mål i cm.

Når sylinderen ikke er sirkulær skal flateinnholdet regnes ut etter en egnet geometrisk metode eller

kalkulasjon, deretter multipliseres dette med slaglengden for å regne ut sylindervolumet. Ved måling av sylinderdiameteren tillates 1/10 mm toleranse. Dersom motoren ved denne målingen har slagvolum over klassegrensen skal det foretas ny måling med kald motor og med 1/100 mm nøyaktighet.

11.13 Rotasjonsmotorer

Motorens volum som bestemmer hvilken klasse sykkelen skal kjøre i, regnes ut ved hjelp av følgende formel:

$$\text{Slagvolum} = \frac{2 \times V}{N}$$

V = Totalt volum i alle kamre i motoren

N = Antall omdreininger motoren må rotere for å fullføre en syklus i et kammer.

Motoren klassifiseres som 4taktsmotor.

11.15 Wankelmotorer

Motorer som er bygget etter Wankelprinsippet med triangulære stempel beregnes ut fra følgende formel:

$$\text{Slagvolum} = \frac{2 \times V \times D}{V}$$

V = Volumet i et kammer

D = Antall kammer

Motoren klassifiseres som firetaktsmotor.

01.17 BRUK AV KOMPRESSOR (TURBO)

All bruk av kompressor/turbo er forbudt i alle stevner, unntatt rekordforsøk.

En motor (2 eller 4takter) som tilhører en klasse som er fastsatt ut fra slagvolumet, skal ikke regnes som overladet dersom kapasiteten (volumet) til brennstoffyllingsmekanismen

(målt geometrisk), inkludert slagvolumet til den drivende sylindere (dersom den blir brukt for framføring av brennstoffet), ikke overskrider det maksimale slagvolumet for den aktuelle klassen. Dette gjelder med hensyn på en arbeidstakt.

01.18 TELEMETRY

Informasjon må ikke sendes til eller fra en motorsykel i bevegelse. En offisiell signalanretning kan kreves på motorsykkelen. Automatisk tidtakingsutstyr anses ikke for å være "telemetry". Automatisk tidtakingsutstyr må ikke forstyrre det offisielle tidtakingssystemet eller anlegget som arrangøren benytter.

01.19 MOTORSYKKELENS VEKT OG BALLAST

Vekt av motorsykel med alle væsker, men uten fører og passasjer.

Sylindervolum	ccm	Vekt
65 ccm	65 ccm totakt	53 kg
85 ccm små hjul	85 ccm totakt	63 kg
Små hjul	100 - 150 ccm firetakt	71 kg
85 ccm store hjul	85 ccm totakt	65 kg
Store hjul	100 - 150 ccm firetakt	73 kg
125 ccm	120 - 125 ccm totakt	88 kg
MX 2 -	100 - 125 ccm totakt	88 kg
MX 2 -	175 - 250 ccm firetakt	95 kg
MX 1 - 250 ccm	144 - 250 ccm totakt	98 kg
MX 1 - 250 ccm	290 - 450 ccm firetakt	99 kg
MX 3 - 500 ccm	290 - 500 ccm totakt	102 kg
MX 3 - 500 ccm	467 - 650 ccm firetakt	102 kg

Etter et løp vil en toleranse på 1 % på vekten av motorsykkelen bli tillatt.

19.03 Merking må festes på fremre del av hovedrammen.

19.04 Veieinstrumentet må være sertifisert av et Nasjonalt Institutt.

19.05 I gruppene B1 og B2 skal alltid en passasjer være med ved all konkurransekjøring.

01.21 ANGIVELSE AV FABRIKAT

Når 2 produsenter er involvert i byggingen av en motorsykel skal begge navnene angis på sykkelen. Sykkelen (rammens) produsent Motorens produsent. Dette gjelder når ingen spesielle avtaler om rettigheter er inngått.

01.23. DEFINISJON AV PROTOTYPE

En motorsykel Prototyp er et kjøretøy som skal være i overensstemmelse med sikkerhetskravene som er angitt i FIM reglementet med tillegg (Appendiks) som gjelder for den type konkurranse der sykkelen skal brukes.

01.25 GENERELLE BESTEMMELSER

De følgende regler gjelder for alle grupper kjøretøyer som er angitt og for alle typer INTERNASJONALE konkurranser unntatt der annet er angitt i den tilsvarende seksjonen i FIM reglementet.

Reglene skal også gjelde for alle NASJONALE løp dersom ikke NMFs reglement har angitt noe annet.

Flere regler kan være nødvendig for noen konkurranser, og disse vil bli forklart i enten den motsvarende seksjonen av FIM reglement eller i Tilleggsreglene for konkurransen.

25.01 Bruk av Titan og lette legeringer

Det er ikke tillatt å bruke titan ramme, framgaffel, styre, svingarm, svingarms aksel og hjulaksler. Det er heller ikke tillatt å bruke lettmetall i hjulakslene. Bruk av titan i bolter og muttere er tillatt.

25.01.1

Kjemisk prøve for å fastslå bruk av titan som anbefales til bruk ute på banen.

1. Magnetisk prøve (Titan er ikke magnetisk)
2. 3% salpetersyreprøve (Titan reagerer ikke hvis metallet er stål, vil dråpene gi en svart flekk.)
3. Spesifikk vekt for Titan er 4,5 5, for stål 7,5 8,7 som kan fastslås ved å veie deler og måle deres volum i et målebeger fylt med vann (inntaksventil, vippearmer, råde etc.).
4. Ved tvilstilfeller sendes delene til et materialtestlaboratorium.

25.03 Aluminium

Bruk av aluminium kan fastslås visuelt.

25.06 Antall sylindere

Antall sylindere i en motor er bestemt av antall forbrenningskamre.

For 125 ccm motocross er det bare tillatt med en sylindret motor.

25.07

Dersom det benyttes separate forbrenningskamre må disse forbindes med en uhindret passasje på minimum 50 % av tverrsnittet av port innløpet.

01.26 DEFINISJON PÅ RAMME PÅ SOLO MOTORSYKLER

Strukturen eller strukturer som sammenbinder styremekanismen på fronten av sykkelen til motor/girkasse og alle andre komponenter til bakre demper.

01.27 STARTANORDNING

Startanordning er obligatorisk.

01.28 DRIVSTOFF TANK

Drivstofftank med lokk skal være tett

01.29 BESKYTTELSE AV ÅPEN TRANSMISJON

En beskyttelse må være tilpasset transmisjons deler.

29.01

Hvis primær transmisjon er åpen, må den sikres med et skjold, på grunn av sikkerheten. Skjoldet må være laget på en slik måte at det ikke er mulig for utøveren eller passasjerer å komme i tilfeldig kontakt med transmisjonsdelene. Det må også være laget slik at utøveren ikke kan skade sine fingre.

29.04

Kjedefører skal være påmontert.

01.31 EKSOSRØR

Eksosrør og lyddempere skal tilfredsstillende alle krav som angår støykontroll. (se også artikkel 01.79)

31.01

Minimum de siste 30 mm av eksosrørets ende skal være horisontale og parallelle med solosykkels midtlinje (med en toleranse på +/- 10) og må ikke gå ut over lyddemperens ende med mer enn 5 mm. Alle skarpe kanter må rundes med minimum radius på 2 mm (se diagram E).

31.02

Eksosgassen skal blåse ut bakover og på en slik måte at den ikke virvler opp støv, ødelegger dekk eller bremses, eller er til ubehag for andre kjørere eller evt. passasjerer. Alle mulig tiltak for å hindre at spillolje forstyrrer bakenforliggende utøver skal gjøres.

31.03

Lyddemperen på en solo motorsykkel skal ikke nå lenger bakover enn til en vertikal tangent gjennom bakkanten av dekket (se diagram E).

31.04

På en sidevognssykkel skal eksosgassen blåses ut horisontalt, bakover og med en maksimumsvinkel på 30 grader ut fra maskinens senterlinje. Eksosrørets ende skal ha konstant diameter over en 30 mm lengde.

01.33 STYRE**33.01**

Styrets bredde (solo og sidevogn) skal ikke være under 600 mm og ikke over 850 mm.

33.02

Styret må være beskyttet med en beskyttelsespute på staget (på styret). Styrer uten stag må beskyttes med en skikkelig beskyttelse over festeanordningen for styret.

33.03

Festeklemmene for styret må være nøyaktig utformet for å unngå at styret skades.

33.04

Åpne styre ender må være tettet igjen med solid materiale eller dekket av gummi.

33.06

Hvis håndbeskyttere brukes må disse være laget av splintsikkert materiale og ha en permanent åpning for hånden.

33.07

Styre laget av karbon-karbon eller carbon-kevlar eller/og annet kompositt materielle er ikke tillatt.

33.08

Reparasjoner av styret, som sveising, lodding eller andre legeringer er ikke tillatt.

33.09

En solid stopper (en annen enn styredemperen) må sørge for at det er minimum 30 mm avstand fra styret/ staget og til bensintanken, når styret er i maksimum utslag (sving).

01.35 KONTROLLHÅNDTAK**35.01**

Alle kontrollhåndtak (clutch, brems etc.) skal være utstyrt med en smidd eller påsveisert kule med minimum 19 mm diameter i enden. Kulen skal være flatklemt, men skal ha avrundede hjørner og minstetykkelse 14 mm. Disse endene må være permanent laget som en fast del av håndtaket.

35.03

Alle håndtak og pedaler må være opplagret på uavhengige akser.

35.04

Bremsepedalen må, hvis denne er lagret på samme aksel som fothvileren, kunne virke under alle omstendigheter også hvis fothvileren er bøyd eller deformert.

01.37 GASSHÅNDTAK**37.01**

Gassreguleringshåndtaket skal returnere til stengt stilling når det slippes.

37.02

Sidevogner, ATV og snøscootere skal være utstyrt med "dødmannskontroll". Dette tenningsbrytersystemet må bryte primærkretsen og må være koblet både til strømtilførselen og jordledningen. Dødmannsknappen skal være plassert så nær styrets senter som mulig, og skal aktiveres ved hjelp av en ikke-elastisk tråd med tilstrekkelig lengde og tykkelse, og være festet til utøverens høyre håndledd. En spiraltråd (lik telefonledning) med maks en meters lengde er tillatt.

For snøscooter skal dødmannsknappens spiralledning festes til utøverens belte.

37.03

Motorsykkelen må utstyres med stoppknapp/bryter på enten høyre eller venstre side av styret (innen rekkevidde for hånden som holder rundt håndtaket). Stoppknappen/bryteren må være i stand til å stoppe en motor som går på høyt turtall.

01.39 FOTHVILEREN**39.01**

Fothvileren kan være av en type som kan svinges opp, men da må de være utstyrt med anordning som automatisk returnerer den til utgangsstillingen, og en integrert beskyttelse må være montert på enden av fothvileren og må ha en radius på minst 8 mm (se skjema 1, diagram E og skjema 5, diagram F).

39.02

Dersom fothvileren er faste eller gummierte må de ha rør fasong med en radius på minst 8 mm.

01.41 BREMSER**41.01**

Alle motorsykler skal ha minst to effektive bremses (en på hvert hjul) som virker helt uavhengig av hverandre, og konsentrisk på hjulet.

41.02

Kjøretøy i gruppe B skal ha minst to effektive bremses som virker helt uavhengig av hverandre og på minst to av hjulene, og som virker konsentrisk på hjulet.

01.43 SKJERMER OG HJULBESKYTTELSE**43.01**

Skjermene skal være så brede at de når utenfor dekket på begge sider.

43.02

Framskjermen skal dekke området over hjulet slik at det dekker utøveren fra sprut fra vann og søle.

43.04

Målene til bakskjermen som er beskrevet i diagrammet skal ikke dekke mer enn 130 grader av ytterpunktet av front og bak demper med maks utslag (se diagram L).

43.05

Skjermen må være avrundet med en radius på minst 3 mm. Skjermer må lages av fleksibelt materiale, for eksempel plast.

43.07

Hvis støpte eller sveisede hjul blir brukt må eikene dekkes av hele beskyttelsesskjold.

01.45 KÅPER

Ingen former for kåper er tillatt (se skjema 1, Diagram E).

Radiatordeksler må være laget av fleksibelt materiale, for eksempel plast.

01.46 Støtdemper

Elektronisk kontrollert støtdemper er ikke tillatt å benytte.

01.47 HJUL, FELGER, DEKK**47.01**

Alle dekk vil bli målt montert på felg og ved et trykk på 1 kg/cm². Målingen gjøres på en dekkseksjon plassert 90 grader fra bakken.

47.02

Alle endringer på felg eller eiker på et helt hjul (støpt, smidd eller naglet som levert fra produsenten) eller på en vanlig demonterbar felg uten eiker, ventil eller sikringsbolter er ulovlig. Dette gjelder ikke dekkskruer som av og til brukes for å hindre at dekket beveger seg i forhold til felgen.

Dersom en felg har disse modifikasjonene skal bolter, skruer etc. sitte i.

47.03 Begrensning på hjulstørrelsen for:

Kapasitet	Maks hjulstørrelse(felg) i diameter - front	Maks hjulstørrelse(felg) i diameter - bak
65 ccm	14"	12"
85 ccm små hjul	17"	14"
85 ccm store hjul	19"	16"
125 ccm og oppover	21"	19"

01.49 DEKK**49.01**

Det tillattes ikke knasthøyde over 19,5mm. Mønsteret er valgfritt, men hel tversgående mønsterstripe er ikke tillatt.

49.03

Dekkoverflaten kan ikke påsettes fremmedelementer som pigger, kjetting etc. Fasong og utvendig dimensjon er fri.

49.03.01

I Norge er pigger tillatt som følger: Det er tillatt med maks 10 mm overheng målt på nypigget dekk. Piggene får ha en maks total lengde på 30 mm. Sykler med piggdekk kan ikke benyttes i samme heat som sykler uten slike dekk. Piggdekk kan kun benyttes når det er tatt med i TR. Piggdekk som foreligger i salg, med en homogen, sylindrisk samt vinkelrett kjerne, dog med de begrensninger som før hver sesong meddeles i NMFs - offisielle organ, kan benyttes. Arrangør har mulighet til å forby bruk av piggdekk helt, eller begrense bruken av piggdekk til kun framhjul. Eventuelt planer om begrensning skal angis i TR, og gjeldende begrensning skal offentliggjøres senest 2 timer før første start i konkurransen.

01.50 TILLEGGSREGLER FOR ELEKTRISKE SYKLER (Gruppe J)

Da det ikke er opprettet konkurransereglement for elektrisk drevne motorsykler i motocross i Norge enda, skal reglene i FIMs tekniske reglement, artikkel 50 i den generelle delen, legges til grunn så langt det er relevant for motocross, om man ønsker å gjennomføre aktiviteter.

01.53 TILLEGGSREGLER FOR SIDEVOGN**53.01**

Sidevognen må være festet til motorsykkelen på minst 3 punkter, hvis den ikke er en integrert del av rammen.

Festepunktene må ikke tillate noen bevegelse (Krengede sidevogner er strengeste forbudt).

Hvis helningsvinkelen er justerbar, må den låses på en sikker måte, ikke bare festes med klammer.

For sidevogn må bakhjulet og sidevognshjulet dekkes og beskyttes med et solid materiale. Dette for å beskytte kjørerne å komme i kontakt med bakken

Drivstofftanken må være tilstrekkelig og uavhengig beskyttet fra underlaget.

53.06

Sykkelen skal drives av sykkelens bakhjul.

53.07

Avstanden mellom senterlinjene på bakhjulet og sidevognshjulet må være mellom: 800mm og 1150 mm.

53.09

For å redusere styremomentet, er det tillatt å forskyve for og bakhjulets senterlinje inntil 75 mm.

53.10

Styrehåndtaket må være skikkelig festet til gaffelen og være montert over sadelens midtpunkt. Styrehodet eller styret må være festet til den avfjærende delen av forgaffelen.

53.11

Minimum dimensjoner for passasjerens plattform:

- Lengde: 1000 mm
- Bredde: 400 mm

Høyde på passasjerens vind skjerm: 300 mm (se skjema 5)

53.12

Bakkeklaringen til en sykkel uten last må ikke være mindre enn 175 mm.

53.17

På motsatt side av sidevognen må eksosrøret ikke stikke ut mer enn 330 mm fra sykkelens senterlinje. På motsatt side må eksosrøret ikke stikke utenfor sidevognens bredde (se skjema 2, diagram L & skjema 5, diagram F). Eksosrørets ytterpunkt må ikke være utenfor den vertikale linjen trukket som tangent til bakkanten av sykkelens bakdekk, eller bakkanten av sidevognsplattformen, avhengig av hvilken som er kortest.

01.55 NUMMERPLATE

Motorsykler med nummerplate som ikke er i overensstemmelse med disse reglene skal ikke godkjennes av teknisk kontrollant.

55.03

Nummerplaten må være laget av fleksibelt materiale (for eksempel plast). Formen på frontplaten er fri og kan være en del av designet på motorsykkelen.

Frontplaten må imidlertid ha plass til tre nummer som beskrevet i 55.07 i tillegg til FIMs world championship logo. (maks dimensjon 50 X 50 mm). Logoen må settes slik at den ikke på noen måte forvirrer startnummeret. På samme måte kan logoen for NM motocross settes i samme område.

Team info er tillatt over eller under, men det må være et fritt område på minimum 50mm.

55.04

De skal ikke være mer buet enn 50 mm, og de må ikke tildekkes eller bøyes.

55.05 Frontnummerplaten

Frontplaten skal ikke være buet mer enn 50 mm og de må ikke tildekkes eller bøyes.

Et skilt skal festes foran, og det skal ikke helle bakover mer enn 30 grader fra vertikallinjen.

Tallene skal være lett leselige og ha matt farge for å unngå reflekser fra sollyset.

Minstedimensjonene for frontplaten er:

- Høyde: 140 mm

- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 25 mm
- Avstand mellom to tall: 15 mm
- Avstand mellom FIM logo og tall: 10 mm

55.06 Sidenummerplatene

Sideplate må være plassert over en horisontal linje trukket gjennom bakhjulsnavet, og skiltes forkant må være bak en vertikal linje trukket 200 mm bak utøverens fothviler.

De må være plassert slik at de er godt synlige og de må ikke dekkes av motorsykkelen deler eller av utøveren i kjøreposisjon.

Dersom det benyttes separate plater/skilt kan et område med tilsvarende størrelse males med matte farger, eller monteres på motorsykkelen.

Minstedimensjonene for sideplatene er:

- Høyde: 100 mm
- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 25 mm
- Avstand mellom to tall: 15 mm
- Avstand mellom FIM logo og tall: 10 mm

Tallene skal være lett leselige og ha matt farge for å unngå reflekser fra sollyset.

Minstedimensjonene for frontplaten er:

- Høyde: 140 mm
- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 25 mm
- Avstand mellom to tall: 15 mm

Minstedimensjonene for sideplatene er:

- Høyde: 100 mm
- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 25 mm
- Avstand mellom to tall: 15 mm

55.08

Den engelske talltypen skal brukes. Det betyr en enkel vertikal linje for en, og syv uten tverrstripe (Se Skjema 4.1&4.2, diagram O).

55.09

Alle andre nummerskilt eller merker som kan forvirre eller blandes sammen med startnummeret skal fjernes før start.

Når offisielt tidtakingsutstyr (transpondere) benyttes kan deltakere i Grand Prix og Motocross of Nation arrangementer ha reklame på:

- Frontnummerplaten på motorsykkelen (se art 55.03 angående dimensjoner). Reklame kan være innenfor 50 mm fra toppområdet på nummerplaten (se Skjema 4.2, skravert område er reservert reklame).
- Sidenummerplatene: hele nummerplaten kan benyttes til reklame. For Motocross of Nation skal FMNs nasjonalflaget settes på sidenummerplatene, med de respektive dimensjonene (se art 53.03 og Skjema 4.1&4.2, diagram O).

55.10

Når offisielt tidtakingsutstyr (transpondere) ikke benyttes i Grand Prix og Motocross of Nation arrangementer skal et område på 10 mm både over og under nummeret være fritt for reklame. Ingen reklame får settes på høyre eller venstre side av nummeret.

55.12 Nummerplate farger

Bakgrunnsfargen og tallene er forskjellige i de enkelte motorsykelklassene og etter type konkurranse. Spesielle detaljer blir angitt i tilleggsreglene.

55.12.01

Følgende farger skal brukes, og matte farger skal brukes iht. RAL fargetabell som:

FARGE	FARGE KODE
Sort	9005
Gul	1003
Rød	3020
Grønn	6002
Blå	5010
Hvit	9010

55.12.02

Følgende fargesammensetning skal benyttes:

KLASSE	BAKGRUNN	TALL
MX Barneidrett	Hvit	Sort
MX 85	Hvit	Sort
MX 125	Hvit	Sort
MX 1	Hvit	Sort

MX 2	Sort	Hvit
MX 3	Gul	Sort
Supercross	Hvit	Sort
MX Damer	Blå	Hvit
Sidevogn	Gul	Sort
Tabell leder	Rød	Hvit

01.61 DRIVSTOFF, OLJE OG KJØLEMEDIA

Alle motorsykler kan kun benytte blyfritt drivstoff, slik disse reglene er generelt forstått.

Drivstoff av kategorien E10 og E85 er tillatt i henhold til FIMs kriterier.

Nøyaktige spesifikasjoner framkommer i FIMs tekniske reglement, pkt. 01.63. Denne teksten kan fås i original engelsk eller fransk versjon ved henvendelse til NMFs kontor.

Dersom man benytter 98 oktan blyfri bensin beregnet for alminnelig veibruk vil man tilfredsstille FIMs krav til drivstoff.

Tilsetningsstoffer som endrer bensinens oktanverdi eller andre egenskaper er forbudt.

Kontroll av drivstoff /bensin kan foretas hvor og når som helst under en konkurranse.

Tester av drivstoff skal utføres i henhold til FIMs regler og etter prosedyrer som står beskrevet i FIMs Motocross Technical Rules (pkt. 63.05).

Om det tas drivstoffprøver, skal de(n) aktuelle utøver(e) informeres om hvilke regler og prosedyrer som gjelder samt hvilke plikter og rettigheter vedkommende har.

01.65 KJØREUTSTYR

65.01 Klær og beskyttelse

Følgende klær og støvler (utstyr) må brukes av utøver og passasjer på både trening og i konkurranse:

Utøver og passasjer må ha bukser og hansker av sterkt materiale. Utøvere kan bare benytte knehøye støvler av lær eller tilsvarende materiale for å unngå skrubbsår. For å unngå eventuelle uhell må utøverens og passasjerens armer være helt dekket av beskyttelses tøy av et passende materiale. Langermede trøyer i slitesterkt flammesikkert materiale som ikke smelter må brukes av alle utøvere og passasjerer.

Bryst, og ryggbeskytter er påbudt under trening og løp. Denne beskyttelsen må beskytte brystkassen, hele ryggen (godt utenfor begge sidene av ryggspylen).

Knebeskyttere eller kneskinne skal benyttes ved trening og løp.

For barn under 13 år, se egne forskrifter for barn.

65.02 Fottøy

65.03 Hansker

65.04 Øyebeskyttelse

Kjører og passasjer skal benytte beskyttelsesbriller. Det er tillatt å bruke briller, beskyttelsesbriller eller hjelm med visir og "tear off". Beskyttelsesbriller skal være laget av splintsikkert materiale. Dette gjelder også syns korreksjons briller. Visiret skal ikke under noen omstendigheter være en fast del av hjelmen.

Øye beskyttelse som skaper visuelle forstyrrelser (ripet eller lignende) får ikke benyttes.

Briller skal brukes fra start av i trening og heat.

01.67 BRUK AV HJELM

Både utøver og passasjer skal, ved trening og løp, bruke godkjent hjelm. Den skal være ordentlig festet, ha god passform og være uskadet og i god stand.

Hjelmen må ha hakestropp og dobbel D-ring er anbefalt som stroppe feste.

Konstruksjon med yterskall eller i flere deler er tillatt, under forutsetning av at de, i tilfelle ulykke, enkelt kan fjernes fra utøverens hode, kun ved å løse opp eller kutte hakestroppen.

Alle hjelmer skal være merket med en av de offisielle internasjonale standardmerkene i henhold til artikkel 01.70. I tillegg kan en FMN ha et eget godkjenningssmerke for utøvere fra eget land.

Så snart utøveren sitter på sin sykkel, skal hjelmen være festet.

Hår/langt hår skal være skjult i hjelmen eller innenfor kjøretrøye.

Dersom man ikke tilfredsstiller overnevnte regel vil man bli utelukket.

For hjelmer for barn mellom 5 og 12 år gjelder egne regler og retningslinjer.

01.69 KRAV TIL HJELMER

69.01

Teknisk kontrollant må før trening og løp sjekke alle hjelmer slik at de tilfredsstiller de tekniske spesifikasjonene.

For hjelmer for barn mellom 5 og 12 år gjelder egne regler og retningslinjer.

69.02

Dersom en hjelm ikke tilfredsstiller de tekniske spesifikasjonene eller blir funnet defekt må teknisk kontrollant fjerne alle godkjenningssmerker og beholde hjelmen til etter stevnet er slutt. Utøveren må vise en annen hjelm som skal godkjennes av teknisk kontrollant og

bruke denne under stevnet. Etter en ulykke hvor hjelmen blir utsatt for slag/skade må hjelmen til teknisk kontrollant for ny godkjenning

69.03

Alle hjelmene må være intakt, uskadd og ingen forandringer må gjøres med konstruksjonen. Etter en skade som innbefatter hjelmen må denne overleveres teknisk kontrollant for undersøkelse.

69.04

Teknisk kontrollant må før trening og løpet sjekke følgende:

69.04.1 At hjelmen passer godt på utøverens hode,

69.04.2 At det ikke er mulig å dra hakereimen/strammeren over haken når den er satt riktig fast,

69.04.3 At det ikke er mulig å dra hjelmen over/av hodet til utøveren ved å skyve/dra den bakfra.

01.70 INTERNASJONALE REGISTRERTE GODKJENNINGSMERKER

Følgende hjelm merker er godkjent av FIM og NMF.

EUROPE	ECE 22-05 (bare type "P")
JAPAN	JIS T 8133:2007 (gyldig til: 31.12.2019) JIS T 8133:2015 (bare "Type 2 Full face")
USA	SNELL M 2010 (gyldig til: 31.12.2019) SNELL M 2015

Eksempel på internasjonale hjelmstandardmerking se vedlegg Skjema 7

01.73 NASJONALE HJELMFARGER

De internasjonale hjelmfargene er ført opp i FIMs tekniske reglement (**01.73 NATIONAL COLOURS FOR HELMETS**). Tabellen anses ikke for å være relevant da den kun benyttes i VM lag for motocross. Det er ikke krav til hjelmfarger på nasjonale løp eller lagkonkurranser.

01.75 FIMS MERKE

I spesielle tilfeller kan FIM tillate at FIMs merke blir brukt på utstyr for å vise at dette er i overensstemmelse med FIMs standarder. Når slike tillatelser er gitt, og forutsatt at utstyret synes å være i god stand, er det en garanti for at FIMs standard er oppfylt.

01.76 NUMMERVESTER

Startnummervester eller -trykk på utøverens kjøretrøye (eventuelt beskyttelse) som brukes må tilfredsstille følgende:

76.01

Fargene som benyttes på startnummeret må være i sterk kontrast til bakgrunnsfargen.

76.02

Avstand mellom tallene: 1,5 cm.

76.03

Tallhøyde 20 cm

76.04

Tallbredde:

- minimum 10 cm for et talls nummer
- minimum 20 cm for to talls nummer
- minimum 25 cm for tre talls nummer
-

76.05

Strek tykkelse: 3 cm

76.06

Det skal være et område rundt startnummeret på minimum 5 cm. Det er ikke tillatt å sette reklame eller annet i dette området.

76.07

Vester i plast må være performert for å gi tilstrekkelig ventilasjon.

76.08

Startnummer som benyttes av utøvere på kjøretrøye (eventuelt beskyttelse) må være i overensstemmelse med utøverens startnummer i angjeldende løp. Dette må benyttes på både trening og i heatene.

01.77 TEKNISK KONTROLL**77.01 Forberedelse****77.02 Verifikasjon**

En utøver er til enhver tid ansvarlig for sin motorsykel.

77.02.01

Teknisk kontrollant skal være til stede på baneområdet 1 time før tidspunktet for teknisk kontroll. Han må informere Stevnelederen, Jurypresidenten og teknisk delegert (CDI) om at han er ankommet.

77.02.02

Han må forsikre seg om at alle teknisk kontrollant assistenter som er oppnevnt til løpet, utfører sine oppgaver på en skikkelig måte.

77.02.03

Han skal utnevne assistenter til individuelle oppgaver: under løpet, under treningen og til sluttkontrollen.

77.02.04

Teknisk kontroll vil bare bli utført når arrangøren er informert om de tekniske data til sykkelen.

77.02.05

Kjøreren, eller hans mekaniker må personlig møte til teknisk kontroll sammen med motorsykkelen, senest til det tidspunktet som er oppgitt i Tilleggsreglene. På forespørsel fra teknisk kontroll må utøveren stille til teknisk bekreftelse/kontroll.

77.02.06

Teknisk kontrollant skal informere Stevnelederen og Jurypresidenten om resultatene fra teknisk kontroll. Teknisk kontrollant vil så sette opp en liste over godkjente sykler, og deretter overlevere denne listen til Stevnelederen.

77.02.07

Teknisk kontrollant har rett til å inspisere/se på alle deler av motorsykkelen under hele stevnet/ arrangementet.

77.02.08

Kjørere som ikke møter opp slik som angitt nedenfor, kan utelukkes fra løpet. Stevnelederen kan nekte personer som ikke overholder disse bestemmelsene, eller kjørere som han anser å være en fare for andre deltakere eller tilskuere, å delta i treningen og/eller konkurransen.

77.02.09

Teknisk kontroll skal gjennomføres i henhold til de prosedyrer og det tidspunktet som er oppgitt i CMSs/NMFs reglementer og tilleggsreglene for stevnet. Kun utøveren og to medhjelpere har tillatelse til å være tilstede ved teknisk kontroll. Ved lagkjøring har laglederen også tillatelse til å være tilstede.

77.02.10

Kjøreren eller mekanikeren skal møte med renvasket sykkel, i samsvar med FIMs bestemmelser. Han må også vise fram et korrekt utfyllt og bekreftet skjema med tekniske data. Bensintanken må inneholde maksimum 0,5 liter bensin. I tilfelle vil teknisk kontrollant veie sykkelen med tom tank.

77.02.11

Kjøreren eller mekanikeren skal vise fram kjørestyret. Hjelmen skal merkes.

77.02.12

Støykontrollen skal utføres først. Støynivået skal anføres på kontrollskjemaet. Lyddemperen skal merkes med maling.

77.02.13

Motorsykkelen skal veies, og vekten skal anføres på kontrollskjemaet.

77.02.14

Det skal gjennomføres en fullstendig kontroll av motorsykkelen(e) i samsvar med FIM - forskriftene. Godkjente sykler skal forsegles og forseglingsen skal settes på hovedrammen. Når en utøver viser to sykler skal disse merkes forskjellig.

77.02.15

En utøver skal framvise en motorsykkel for teknisk kontrollant i sitt navn og med sitt startnummer. For en tilleggs motorsykkel har man to muligheter:

En utøver kan framvise en annen motorsykkel for teknisk kontrollant i sitt navn og med sitt startnummer

Et team eller en gruppe av utøvere/klubb kan vise en annen motorsykkel for teknisk kontroll som kan benyttes av flere utøvere. Denne motorsykkelen skal merkes med navn og nummer til de aktuelle utøverne. I slike tilfeller skal teamet (gruppen) informere teknisk kontrollant om navn og nummer til de utøvere som kan benytte motorsykkelen.

77.02.16

Utøveren kan bytte sykkel mellom heatene. Siste frist for å velge motorsykkel er 10 minutter før start av heatet.

77.02.17

Før start, 10 minutter før, i hvert heat skal teknisk kontrollant foreta kontroll av at forseglingsene, merket på eksossystemet og kjørerens utstyr er i orden og kontroll av motorsyklene i reservert område.

77.02.18

Under konkurransen skal Teknisk kontrollant kontrollere forseglingsene, merket på eksossystemet og kjørerens utstyr i ventesonen og eventuelt banedepot. Han skal følge arbeidet som blir utført på syklene og forsikre seg om at syklene ikke vil utgjøre noen fare.

77.02.19

Umiddelbart etter siste heat skal de 5 første syklene fra hvert heat, pluss en tilfeldig utvalgt sykkel plasseres i lukket depot for teknisk kontroll. Syklene skal forbli i lukket depot i 30 minutter etter at vinneren kommet i mål, i tilfelle det blir lagt inn protest, eller det skulle vise seg nødvendig med en ny kontroll.

Deltagerne må motta sin motorsykkel innen 30 minutter etter åpningen av lukket depot, utenom de motorsykler som er valgt ut for demontering/kontroll. Etter denne fristen vil arrangørens funksjonær/vakter i lukket depot ikke lenger ha ansvar for motorsykler som er igjen i lukket depot.

77.02.20

Etter at teknisk kontroll er ferdig skal teknisk kontrollant overlevere en liste med navn på godkjente kjørere og sykler. Listen skal inneholde syklenes lydnivå og vekt.

77.02.21

Dersom en motorsykkel er involvert i et uhell skal teknisk kontrollant kontrollere at det ikke finnes alvorlige skader på sykkelen. Det er kjørerens ansvar å forevise sykkelen, hjelm og utstyr for kontroll når det har skjedd et slikt uhell.

Dersom en hjelm er tydelig deformert/defekt skal teknisk kontrollant holde igjen denne hjelmen. Arrangøren må sende denne hjelmen sammen med ulykkesrapport og medisinske papirer (inkludert bilder og video dersom dette foreligger) til utøverens føderasjon. Dersom det er stadfestet hodeskader må hjelmen sendes til et nøytralt institutt for kontroll.

Det stilles ikke krav til at Norske arrangører som arrangerer nasjonale løp tilfredsstiller følgende punkter: 77.02.12, 77.02.13 og 77.02.19

01.78 FARLIGE SYKLER

Farlige sykler. Dersom den tekniske kontrollanten under trening eller konkurranse ser at en sykkel har feil og kan skape fare for andre deltagere, skal han straks gi beskjed til stevnelederen eller hans assistent. Det er deres plikt å utelukke en slik sykkel enten fra trening eller fra selve konkurransen.

01.79 STØYKONTROLL

Fra 2015 regnes 2meterMax som eneste godkjente målemetode for støy på sykler i Norge. Følgende - noe forenklet - beskrivelse er hentet fra FIMs internasjonale reglement, og er felles for alle offroadgrener. Ved tvil, er det den engelske teksten i FIMs reglement som skal legges til grunn.

Det er ikke krav til at støykontroll skal gjennomføres på norske konkurranser, men arrangøren står fritt til å gjennomføre det. Dersom den utføres, skal syklene kontrolleres etter de oppgitte kravene i paragraf 79.04. Uansett må syklene tilfredsstille gjeldende støygrense.

- I en radius av 5 meter fra objektet som skal måles bør maksimal støy være under 90 dB/A.
- Ved innledende kontroll kan man kun teste én reservelyddemper per kjøretøy. Ytterligere reservedempere kan, for å unngå kø, testes etter at andre er ferdige med kontroll av sine kjøretøy.
- Kjøretøy uten frikobling av girkassen må plasseres på stativ.
- For kjøretøy med flere sylindre, skal måling gjennomføres ved hvert eksosutløp.
- Kun fører kan sitte på kjøretøyet (i naturlig kjørestilling) under målingen. Andre i utøverens team må ikke få anledning til å påvirke målingen.
- Kjøretøy som ikke tilfredsstiller støygrensen kan vises flere ganger slik at det er mulig å foreta bytte eller modifikasjoner av lyddempere.
- Lyddempere skal merkes når de er godkjent, og kun merkede lyddempere eller merkede reservedempere er tillatt brukt i konkurransen.
- Det er ikke tillatt å modifisere utløpsstussen på merkede dempere.
- Hvis lyddempere er utstyrt med adaptere som skal regulere støyen, så må disse være permanent festet.

79.01 Prosedyre

Kun 2meterMax er godkjent målemetode for støy.

Metoden tar sikte på å måle det totale støybildet fra et kjøretøy, ikke bare eksoslyden. Særlig er lyden i det en motor trekkes opp til fullt turtall i fokus. Det maksimale turtallet reguleres normalt naturlig ved totaktere og med turtallsbegrensere for firetakere. For

firetaktsmotorer uten turtallsbegrensere anbefales det at testen utføres med maksimalt turtall maksimalt 1 til 2 sekunder.

79.01.02 Innstilling av måleinstrumentet

- Kun støymålere som tilfredsstiller standarden IEC 651 type 1 eller 2 kan benyttes.
- Bruk A-vekting
- Bruk fast response
- Bruk høyeste måleområde 80-130 dB
- Kalibrer instrumentet til 93,5 eller 113,5 dB
- Bruk skumball på mikrofonen ved måling
- Bruk max-innstilling slik at instrumentet viser høyeste nivå i målesekvensen

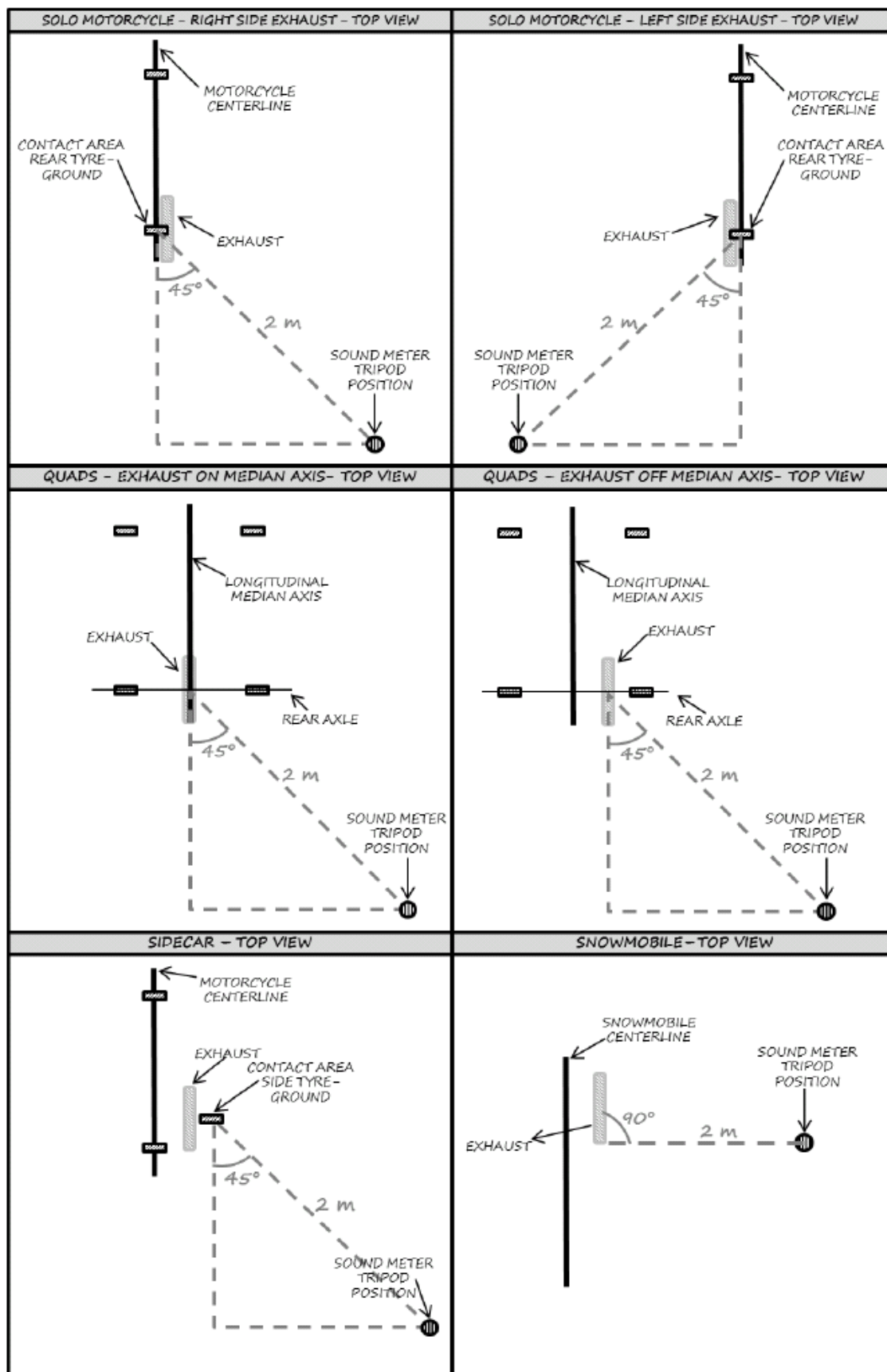
79.02 Oppsett

- Lydmåleren plasseres horisontalt på et stativ, bak motorsykkelen.
- Sørg for at det ikke finnes faste objekter innenfor en radius av 10 meter fra mikrofonen.
- Måleren plasseres i en avstand av 2 meter bak kjøretøyet, i en vinkel på 45 grader i forhold til kjøretøyet senterlinje, på den siden lyddemperen befinner seg, og i en høyde av 1,35 meter over bakken. (se skjema 6)
- På snøscootere skal måleren plasseres i 90 graders vinkel i forhold til senterlinjen, på motsatt side av lyddemperen.
- Avstanden på 2 meter (unntatt snøscootere) skal måles fra det punktet hvor senteret av bakhjulet berører bakken.
- På testområdet foretrekkes det at det er et mykt underlag som ikke forårsaker refleksjon, for eksempel gress eller grus.
- I annet enn moderat vind plasseres kjøretøyet slik at støyen blåser vekk fra måleinstrumentet.
- Lydnivået nært måleinstrumentet må ikke overskride 100 dB.

79.02.01 Plassering av kjøretøyet

Referansepunktet for måleavstand er som følger:

- Punktet senteret av bakdekket står på bakken for motorsykler.
- For motorsykler med to eksospotter måles det på den siden hvor luftinntaket til motoren sitter. Hvis luftinntaket er sentralt plassert, skal begge sider måles.
- For motorsykler med sidevogn måles det fra punktet hvor senteret av sidevognshjulet står på bakken.
- For Quad/ATV måles det fra punktet hvor en vertikal linje fra senteret av bakakselen treffer bakken.
- For Quad/ATV hvor eksosutløpet ikke er plassert langs senterlinjen, skal man måle på motsatt side av utløpet.
- For å sikre en rask og effektiv kontroll anbefales det at det brukes en ramme festet i bakken som kjøretøyene kan plasseres i.



79.01.05 Gjennomføring av målingen

Det anbefales at personell som arbeider med støymåling benytter hørselvern.

- Målingen gjennomføres med kjøretøyet stående på hjulene, og med varm motor. Girkassen settes i fri. Under målingen må kløtsjen holdes inn. Personell som gjennomfører målingen må helst plassere seg på motsatt side av mikrofonen, slik at de ikke skjærer for lyden.
- Målingen gjennomføres ved at man så fort som mulig trekker motoren opp til fullt turtall (innen 0,3 sekunder). Deretter holdes motoren på fullt turtall minst ett sekund, eller at man tydelig hører at fullt turtall er oppnådd, at turtallsbegrenser slår inn, eller at motoren overruser. Deretter slippes gassen raskt tilbake. Dersom motoren ettertenner, eller målingen overskrider fastsatt grense, kan man gjennomføre ytterligere 2 repetisjoner.
- Dersom motoren ikke følger med under pådraget, kan man slippe litt av på gassen før man igjen gir full gass.
- Dersom man får ettertenning, må målingen utføres på nytt.
- Avlest måleresultat skal ikke rundes ned.
- Det er kun funksjonærer som skal betjene gasspådraget under målingen, for å hindre at noen vil forsøke å påvirke resultatet.

79.01.06 Registrering av måleresultatet

Ethvert forsøk fra utøvere på å påvirke kjøretøyet ved kontroll slik at det ikke oppnår maksimalt turtall slik det er oppgitt fra produsent, skal betraktes som et regelbrudd.

Er man i tvil om målingen, kan man gjenta den. Dersom man har mistanke om at kjøretøyet ikke oppnår maksimalt turtall ved at man hører at turtallet er langt lavere enn forventet, så kan man kontrollmåle med turteller.

79.02 Lydkontroll under og etter konkurransen

Hvis det er krav til etterfølgende teknisk kontroll på konkurranser før resultatene offentliggjøres, og innledende støymålinger er gjennomført, bør minst 3 kjøretøy utvalgt av stevneleder i samarbeid med teknisk kontrollant tas inn til lydkontroll.

79.4 Gjeldende støygrenser

Med hensyn til målemetode, er de oppgitte toleransetilleggene å anse som endelige. Ingen ekstra toleranser skal legges til.

79.04.01 Før konkurransen

Klasser	Støygrense	
	Før og under konkurranse	Etter konkurranse
MX 65 (totakt)	111 dB/A	112 dB/A
MX 85 (totakt)	111 dB/A	112 dB/A
MX 85 (firetakt)	114 dB/A	115 dB/A
MX 125 (totakt)	114 dB/A	115 dB/A
MX 1, MX 2 og MX 3	114 dB/A	115 dB/A

Sidevogn (totakt)	112 dB/A	113 dB/A
Sidevogn (firetakt)	117 dB/A	118 dB/A

79.04.02 Under og etter konkurransen

Ved kontroll under konkurransen, eller etter at konkurransen er avsluttet, skal det tillates 1 dB/A høyere verdi, for å ta hensyn til slitasje av lyddemperen.

79.12 Ikke godkjente kjøretøy

Et kjøretøy som ikke tilfredsstiller kravene kan fremstilles for kontroll flere ganger.

1.80 RETNINGSLINJER FOR BRUK AV STØYMÅLINGS-UTSTYR

80.01 Funksjonærer

Støykontrollfunksjonærene må ankomme tidlig nok for å kunne bli enig med stevnelederen og andre tekniske funksjonærer om prosedyrene og et egnet sted for støymålingene.

80.02 Kalibrator

Lydmålerutstyret må være inkludert en kalibrator, og kalibreringstest må utføres før kontroll innledes, og før kontroller som kan føre til sanksjoner mot en utøver.

80.03 Korreksjoner

Korreksjoner skal legges til som beskrevet i paragraf 79.04.

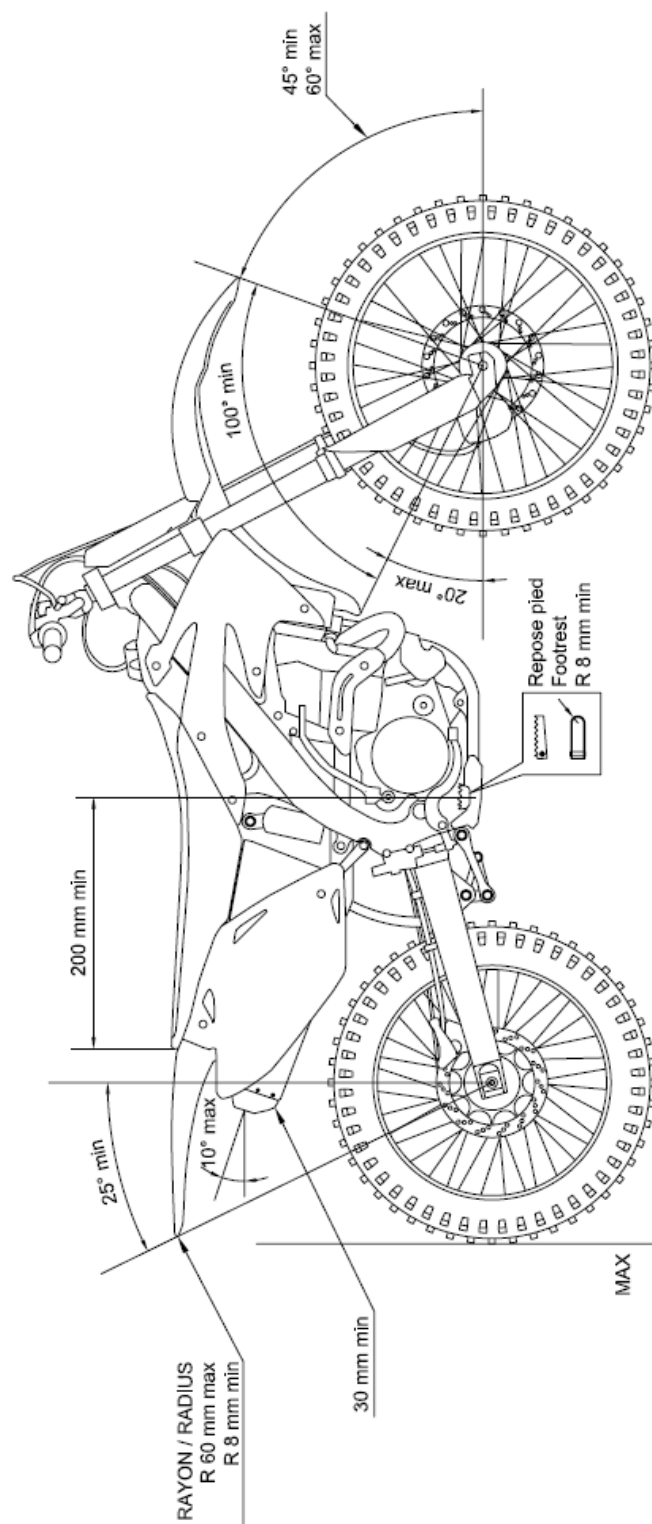
80.04 Temperatur

Målemetoden 2meterMax har ingen tillegg ved lave temperaturer.

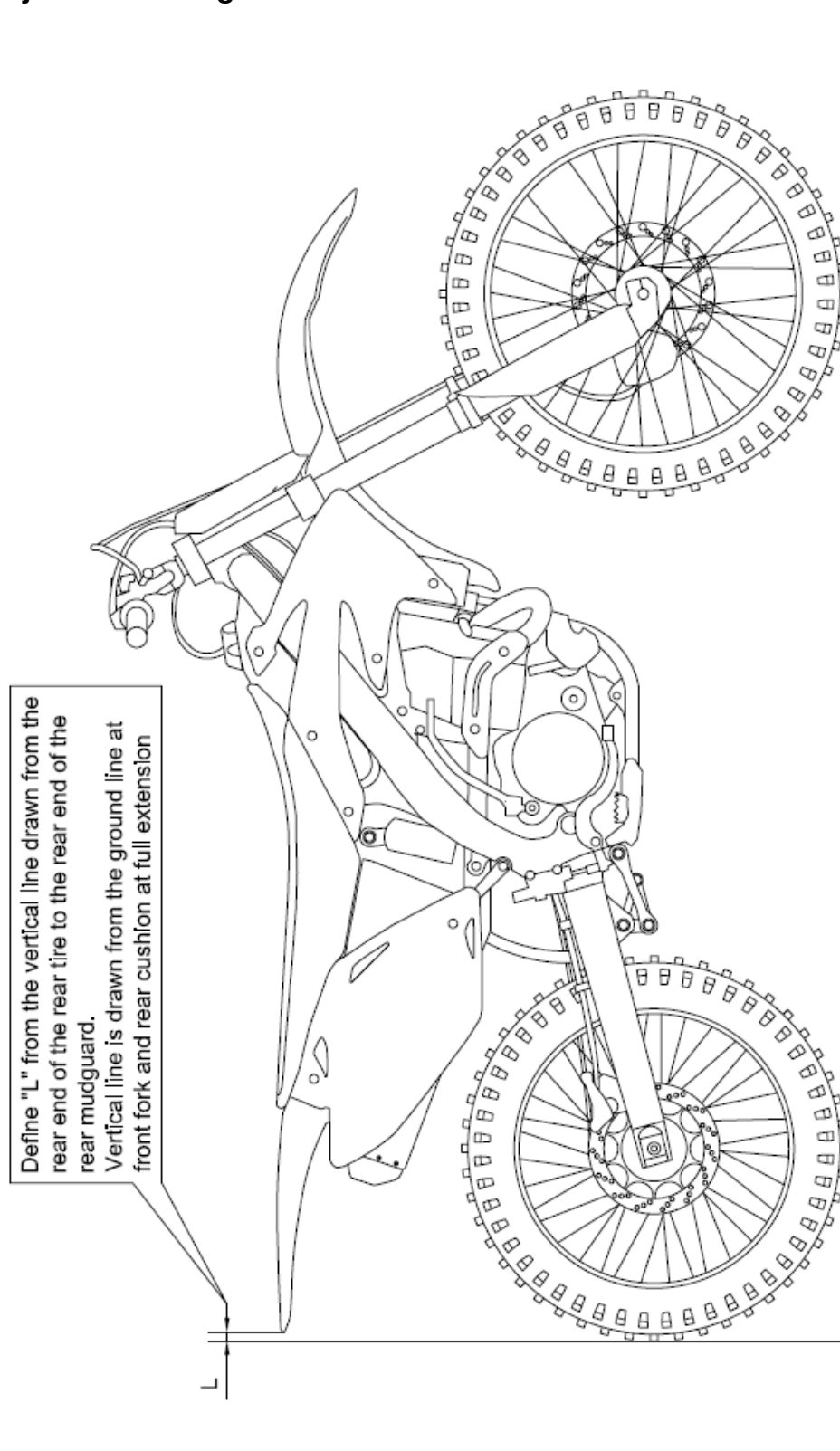
80.05 Avgjørelser

Avgjørelser på bakgrunn av støymålinger fattes av stevneleder på grunnlag av regler beskrevet i SR, og etter konsultasjoner med teknisk kontrollant.

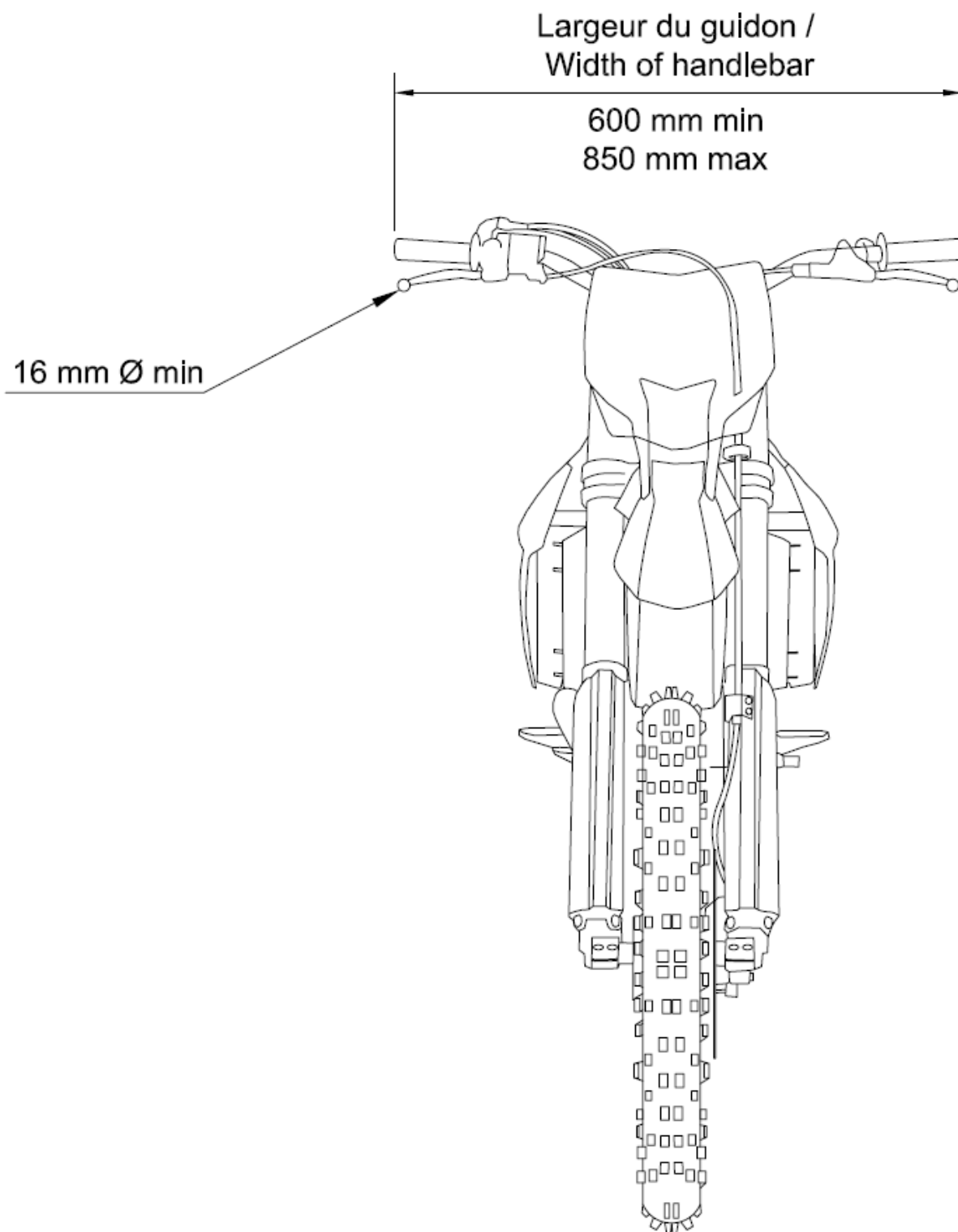
Skjema 1 E Motocross



Skjema 2: L Diagram



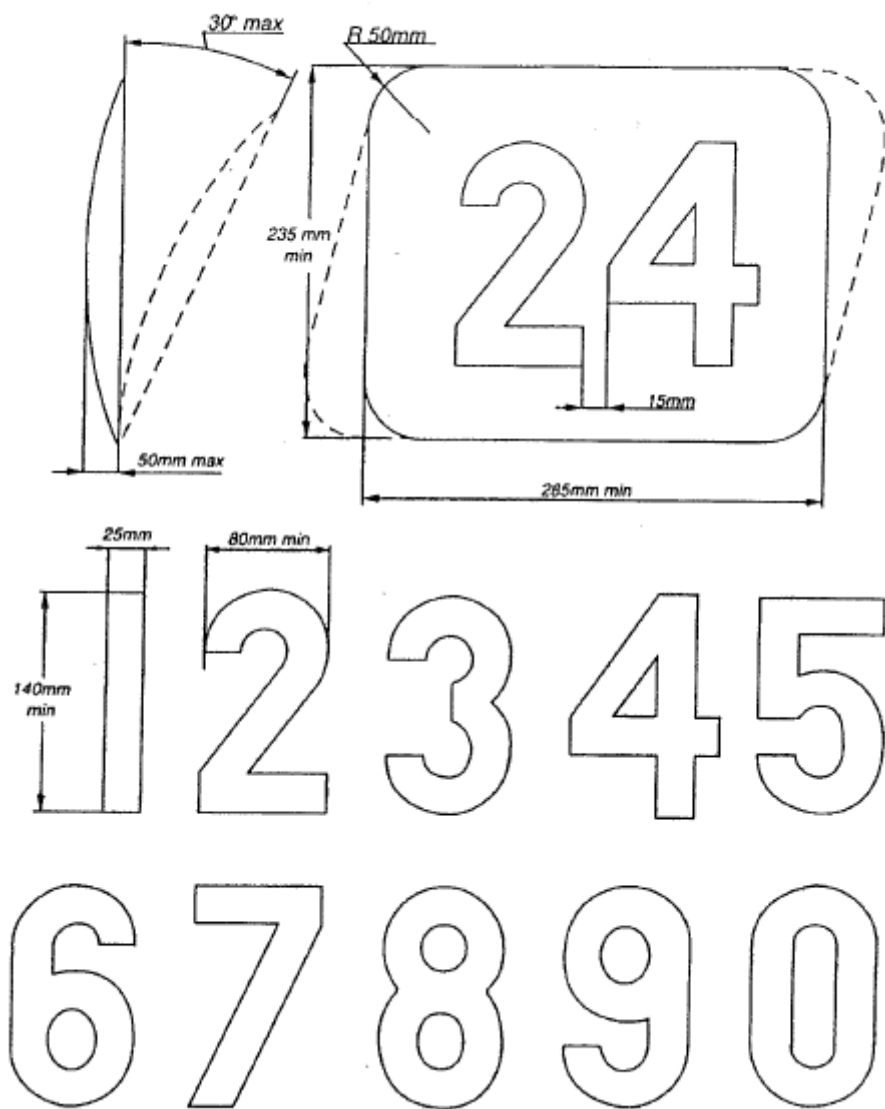
Skjema 3: Styre



Skjema 4.1: O Plate front 1

NUMBERS / NUMEROS

O

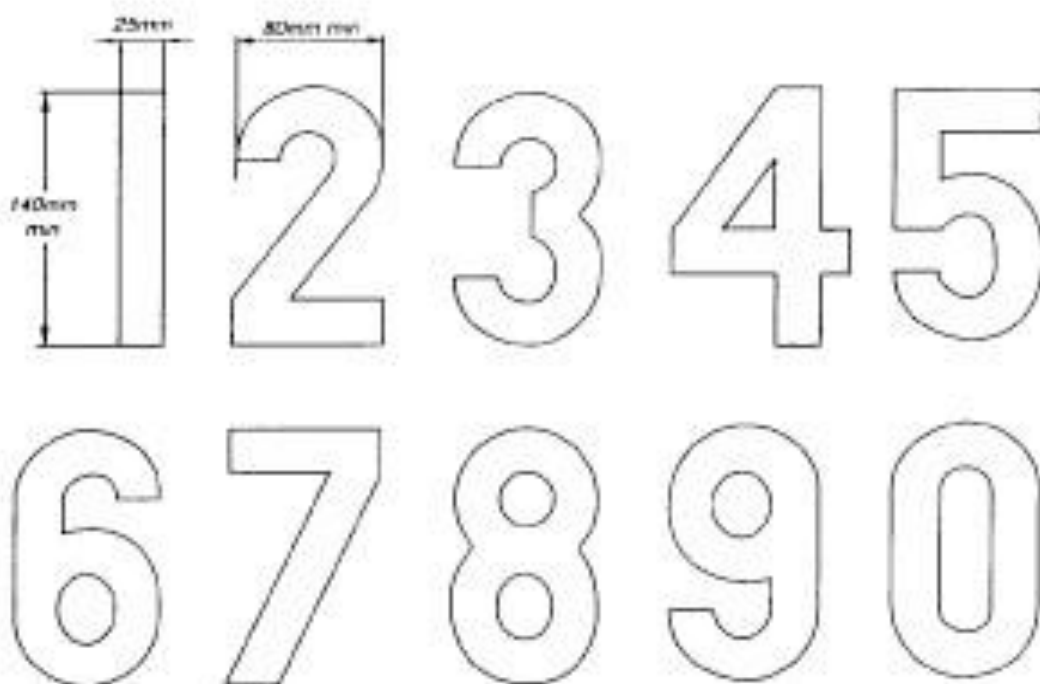
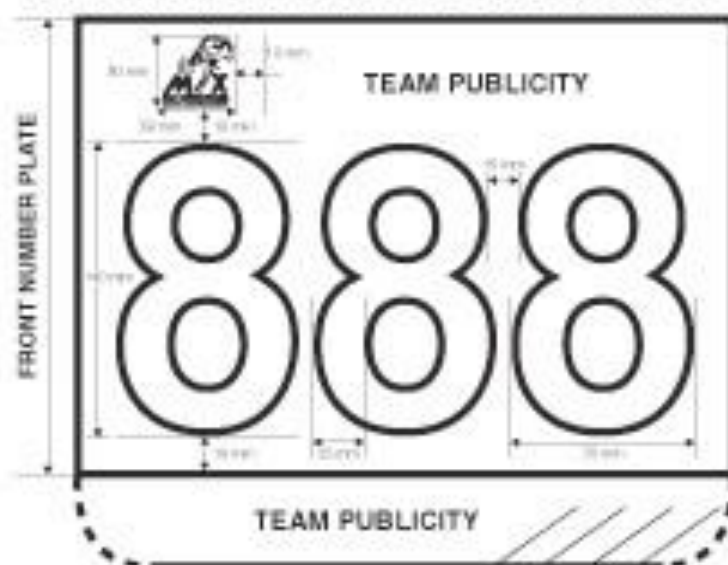


Skjema 4.2 - O Plate front 2

NUMBERS / NUMEROS
FIM WORLD CHAMPIONSHIPS
CHAMPIONNATS DU MONDE FIM

O

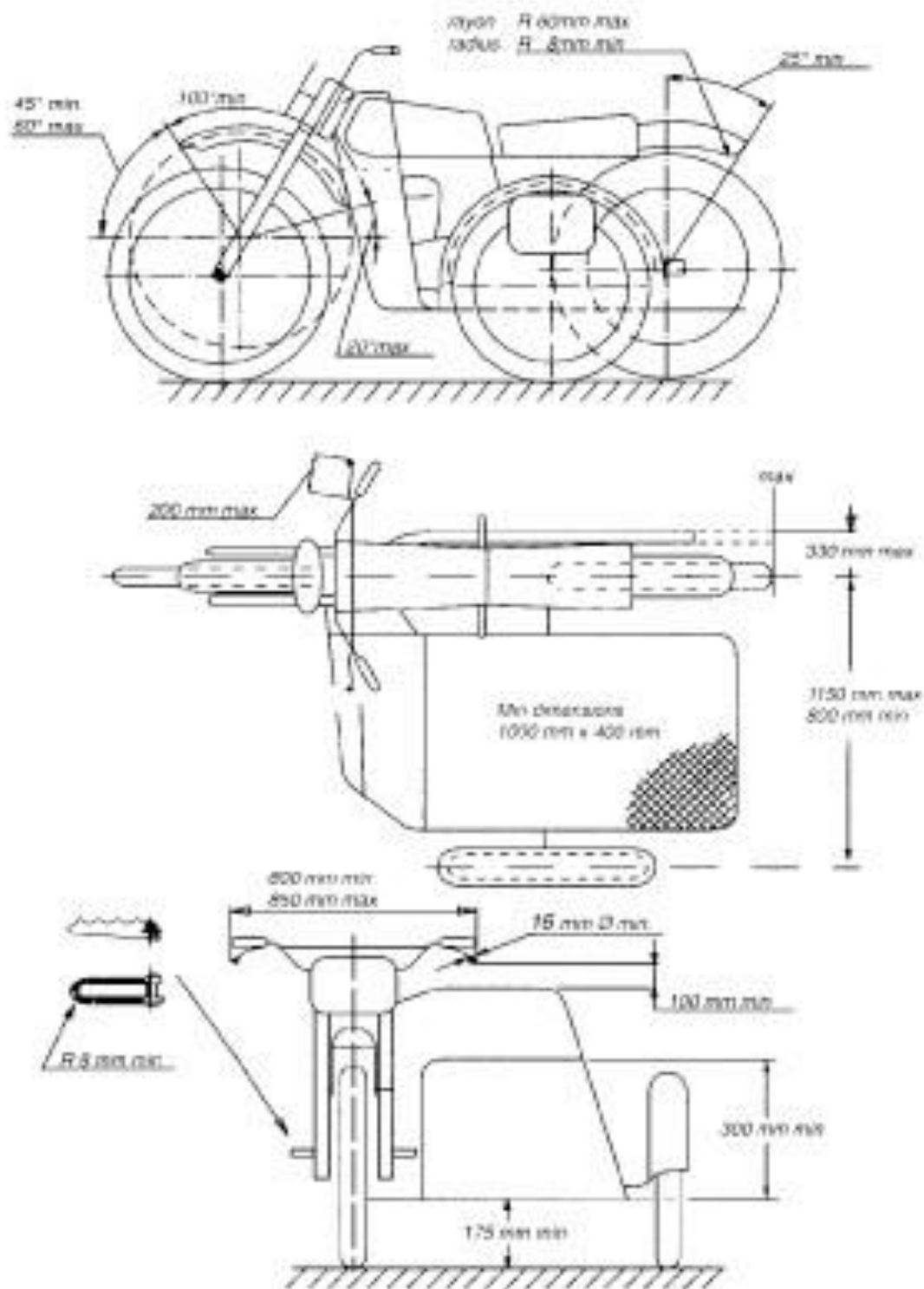
FRONT NUMBER PLATE / PLAQUE FRONTALE



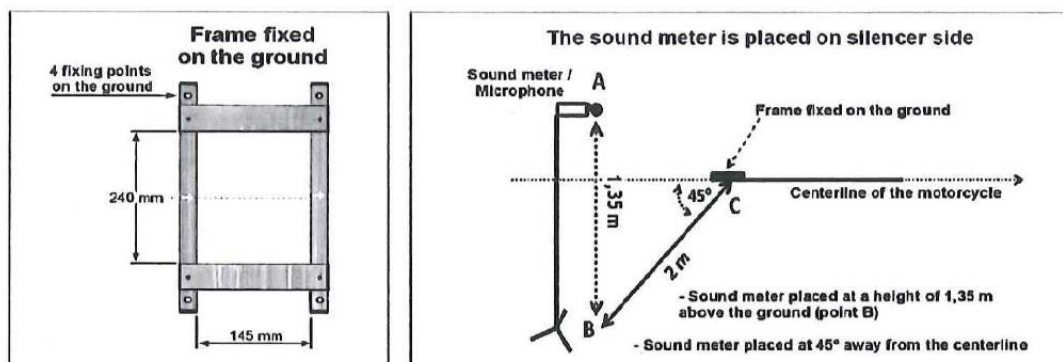
Skjema 5 – Sidevogn

SIDECAR

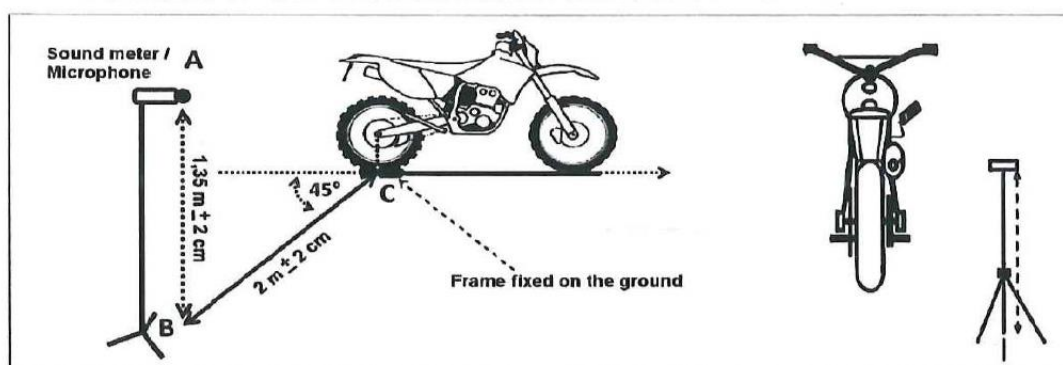
F



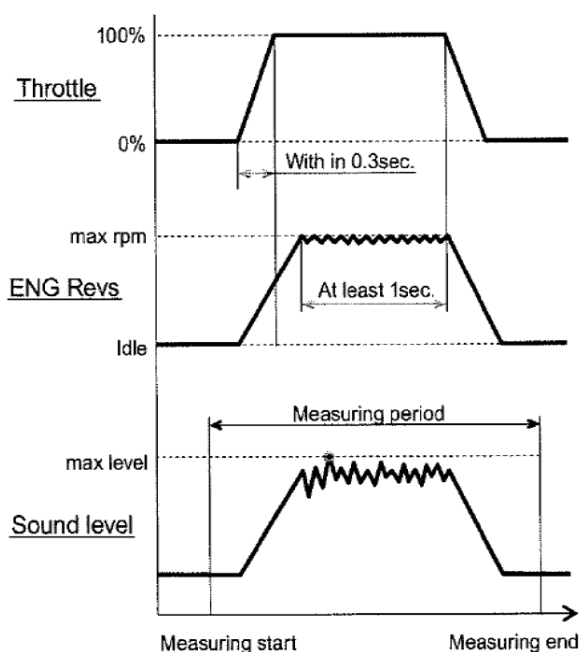
Skjema 6: Lydmåling



POSITION OF THE SOUND METER IN RELATION TO THE MOTORCYCLE



THE IMAGE OF THE SOUND MEASURING PROCEDURE



1. The Inspector shall open the throttle until full open throttle within 0.3 seconds.
2. And keep at the max rpm (at rpm limiter) at least 1 second. Then, release the throttle quickly.
3. The sound level is measured in the all period and the maximum level shall be recorded in any case. (automatically by the sound meter).

Skjema 7: Kontroll av hjelmens passform og størrelse

Slik kontrollerer du hjelmens passform og størrelse

1. Mål hodestørrelsen for å få rett hjelmstørrelse.
2. Kontroller at hjelmen ikke kan bevege seg fra side til side.
3. Stram hake reimen godt.
4. Bøy hodet forover og prøv å dra hjelmen i bakkant for å forsikre deg om at hjelmen ikke kan tas av på denne måten:

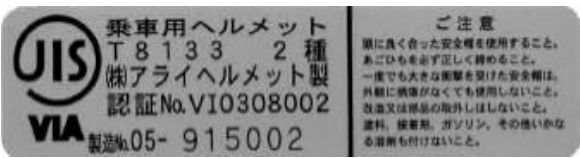


5. Kontroller at du uten vanskeligheter kan se bakover over skulderen.
Forsikre deg om at ingenting hindrer pusten, og at ingenting dekker munn eller nese.
6. Bind aldri skjerf rundt halsen slik at det hindrer luftsirkulasjonen inn i hjelmen. Ha aldri skjerf eller tørkle under hakereimen.
7. Kontroller at visir kan åpnes med én hånd, og med hansker på hånden.
8. Forsikre deg om at hjelmens bakkant vil beskytte nakken.
9. Kjøp alltid den **beste** hjelmen du har råd til.

Skjema 8: International hjelmstandard

EUROPE	ECE 22-05 (only "P" type)
JAPAN	JIS T 8133:2007 (valid until 31.12.2019) JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")
USA	SNELL M 2010 (valid until 31.12.2019) SNELL M 2015

Examples of labels are reported below (for Europe, the country numbers which have granted the approval are also indicated):

EUROPE	 051406/P-1952 3/ 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal, 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24 for Ireland, 25 for Croatia, 26 for Slovenia, 27 for Slovakia, 28 for Belarus, 29 for Estonia, 30 (vacant), 31 for Bosnia and Herzegovina, 32 for Latvia, 33 (vacant), 34 for Bulgaria, 35 (vacant), 36 for Lithuania, 37 for Turkey, 38 (vacant), 39 for Azerbaijan, 40 for The former Yugoslav Republic of Macedonia, 41 (vacant), 42 for the European Community (Approvals are granted by its Member States using their respective ECE symbol), 43 for Japan, 44 (vacant), 45 for Australia, 46 for Ukraine, 47 for South Africa and 48 for New Zealand. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.
JAPAN	
USA	