



Norges Motorsportforbund

SPECIALREGLEMENT

Motocross og Speedcross 2010

Avdeling Norges Motorsykkelforbund
Sist endret april 2010

INNHold

Fellesdelen

Konkurransereglementet

NM reglement

NC reglement

Banereglement

Teknisk Reglement

Endringer i reglement for 2010

Alle endringer for 2010 er skrevet i **uthevet skrift**. De fleste regelendringer er tilpassinger av tekst til internasjonale regler og fortolkninger.

Tiden i NM MX damer er senket til 15 min + 2 runder. Heatlengden i NM MX 1, MX 2 og MX 2 junior senkes til 25 min + 2 runder.

Tidsskjema for NM er tatt ut av reglementet.

18.8 Teknisk godkjenning / verifikasjon I løpet av et arrangement kan utøveren benytte seg av motorsykler som er forevist i teknisk kontroll (maks to motorsykler pr klasse).

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

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.

Dersom det er nære 50 startende ved innsjekk kan man kjøre to tidskvalifiseringer selv om det ikke når 50 startende når innsjekk stenger.

23.12 Sammenlagtpoeng Norgescupen benytter egen poengskala hvor tidskval også gir poeng. Denne poengskalaen kunngjøres hvert år før 1. NC runde.

INNHALDSFORTEGNELSE

Fellesdelen til spesialreglementene
Vedtatt MC seksjonsstyret 19. mars 2009 – oppdateringene vedtatt april 2010

Endringer i reglement for 2010	2
1. ANSVAR OG MYNDIGHET	12
2. DEFINISJONER.....	12
2.1 Spesialreglementer (SR)	12
2.2 Andre bestemmelser (AB)	12
3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB	13
4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER.....	13
5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE	14
5.1 Juryen.....	14
5.2 Juryformann sine plikter	14
5.3 STEVNELEDEREN	14
5.4 TEKNISK KONTROLLANT.....	16
5.5 TIDTAKERE	16
5.6 MILJØKONTROLLANT	16
5.7 Jurysekretær	16
5.8 Andre stevnefunksjonærer	17
6. DELTAGERE	17
6.1 Lisens og lisenskurs	17
6.2 Utøvere plikter å overholde reglementer	17
6.3 Ansvarshavende	17
6.4 Utøver	18
6.5 Forsikringer.....	18
6.6 Folketrygden	19
7. LØPSDOKUMENTER OG PÅMELDING	19
7. 1 Tilleggsregler	19
7.2 Akkrediteringer	20
7.3 Påmeldinger	20
7.4 Avvisning av påmeldinger	20
7.5 Uteblivelse fra et løp.....	21
7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding	21

7.7 Etteranmeldinger	21
8. UNDER LØPET	21
8.1 Offisielle signaler	21
8.2 Farlige kjøretøy	22
8.3 Uønsket adferd	22
9. ETTER LØPET	22
9.1 Resultatlistre	22
9.2 Forlate arenaen	22
9.3 Faktaavgjørelser i grenen	22
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	24
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
16.1.4 Old Star Motocross Team	25
16.2 Motorsykel	25
16.3 Klasser	26
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.....	28
18.6 Utøvers beskyttelse	28
18.7 Administrativ kontroll.....	29
18.8 Teknisk godkjenning / verifikasjon	29
18.9 Kamera på motorsykkelen (on-board kamera)	29
18.10 Banekontroll/godkjenning.....	30
18.11 Trening og starttrening.....	30
18.12 Førermøte.....	30
18.13 Kvalifisering	30
18.14 Resultat fra tidskvalifiseringer, kvalifiseringsheat, semifinaler, siste sjanse og andre heat.	31
18.15 Stillhet i depot.....	31
18.16 Oppvarming	31
18.17 Ventesoneprosedyrer.....	31
18.18 Startrekkefølge	33
18.19 Startgrind prosedyrer	33
18.20 Stopp av heat.....	33
18.21 Utøvers og medhjelpenes/teammedlemmers oppførsel under treningen, kvalifiseringene og heatene	34
18.22 Offisielle signaler.....	35
18.23 Resultat	37
18.24 Presentasjon og publisering	37
18.25 Sammenlagt poeng i alle konkurranser.....	38
18.26 Protester	39
18.27 Støymåling etter konkurransen	39
18.28 Sluttkontroll/verifikasjon	39
18.29 Kostnader til dekning av maskinkontroll på en motorsykel	39
18.30 Drivstoffkontroll	39
18.31 Anti-doping- og alkoholkontroll.....	39
18.32 NIFs regler og forordninger	40
18.33 Æresrunde	40
18.34 Seiersseremoni	40
18.35 Pressekonferanse.....	40
18.36 Premiering.....	40
20 Norsk Mesterskap for Motocross	41

20.1 Tittel og generelt	41
20.2 Øvelser og klasser	41
20.3 Heatlengde	41
20.4 Tilleggsklasser	41
20.5 Lisenser	42
20.6 Tilleggsregler	42
20.7 Ikke startende i et stevne	42
20.8 Påmelding og etteranmelding	42
20.9 Møte mellom arrangør og jury	43
20.10 Trening og starttrening	43
20.11 Tidskvalifisering	43
20.12 Startgrind prosedyrer	44
20.13 Sammenlagtpoeng	44
20.14 Premiering	44
20.15 Tidsskjema for NM	45
21 Norsk Mesterskap for Speedcross	46
21.1 Tittel og generelt	46
21.1.1 Norsk Mesterskap i Speedcross	46
21.1.2 Norgesmesterskaps klasser	46
21.1.3 Tilleggsklasser	46
21.2 Lisenser	46
21.3 Tilleggsregler	47
21.4 Påmelding og etteranmelding	47
21.4.1 Ikke startende i et stevne	47
21.5 Startgrind prosedyrer	47
21.6 Banen	48
21.7 Møte mellom arrangør og jury	48
21.8 Trening og starttrening	48
21.9 Kvalifisering for NM speedcross	48
21.9.1 Kvalifisering, semifinaler, siste sjanse og finale	48
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, klasser og sammensetning av lag	50
22.1.1 Tilleggsregler	50
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:	54
22.9 Reserver	55
22.10 Tidsskjema Lag NM	55
22.10.1 Tidsskjema Lag NM maksimalt 30 lag	55
22.10.2 Tidsskjema Lag NM over 30 lag	57
23 NORGESCUP FOR MOTOCROSS	59
23.1 Tittel og generelt	59
23.2 Øvelser og klasser	59
23.3 Heatlengde	59
23.4 Tilleggsklasser	59
23.5 Lisenser	60
23.6 Tilleggsregler	60
23.7 Ikke startende i et stevne	60
23.7 Påmelding og etteranmelding	60
23.8 Møte mellom arrangør og jury	60
23.9 Trening og starttrening	61
23.10 Tidskvalifisering	61
23.11 Startgrind prosedyrer	62
23.12 Sammenlagtpoeng	62
23.13 Premiering	62
23.14 Tidsskjema oppsett	62
24 BANEREGLEMENT FOR KONKURRANSE OG TRENINGSBANER KATEGORI A, B, C OG D.....	63
24.0 Forord	63

24.1 NMFs GODKJENNINGSBESTEMMELSER.....	63
24.1.1 Inspeksjon	64
24.1.2 Banekategorier	64
24.1.3 Homologisering.....	64
24.1.4 Kontroll	65
24.2 ANLEGGSSOMRÅDET	65
24.2.1 Generelt.....	65
24.2.2 Høytalersystem	65
24.2.3 Strøm.....	66
24.2.4 Vakhunder.....	66
24.3 BANETRASE	66
24.3.1 Banelengde.....	67
24.3.2 Banebredde	67
24.3.3 Fri høyde	67
24.3.4 Hastighet	67
24.3.5 Sikkerhetssone og banemarkering for utøvere.....	67
24.3.6 Hopp.....	68
24.3.7 Vaskebrett	69
24.3.8 Tilstøtende baner.....	70
24.3.9 Flaggposter.....	70
24.3.10 Banedepot	71
24.3.11 Sikring av hindringer	71
24.3.12 Bruk av bildekk i banetraseen.....	72
24.3.13 Vanningssystem	72
24.3.14 Løpskontor	73
24.4 PUBLIKUMSOMRÅDER	73
24.4.1 Sikkerhetssoner for publikum	73
24.5 STARTOMRÅDET	74
24.5.1 Startområdet.....	74
24.5.2 Startlette.....	74
24.5.3 Lengde på startlette	75
24.5.4 Bredde på startlette/startgrind.....	75
24.5.5 Startgrind.....	75
24.5.6 Plassering av startgrind	77

24.5.7 Ventesone.....	78
24.6 MÅLOMRÅDET	78
24.6.1 Mållinje.....	78
24.6.2 Tidtaking og rundetelling.....	78
24.6.3 TV og tidtakingsområde	78
24.6.4 Løpslederkontor	79
24.6.5 Podieområde/seierspall	79
24.6.6 Lukket område, Park Fermé.....	79
24.7 UTØVERDEPOT	79
24.7.1 Utøverdepot.....	79
24.7.2 Depotkontor	80
24.7.4 Juryrom	80
24.7.5 Området for vasking av sykler.....	81
24.7.6 Testbane	81
24.7.7 Kjørernes sanitæranlegg.....	81
24.8 PRESSEKONTOR.....	81
24.9 PUBLIKUMSINSTALLASJONER	82
24.9.1 Generelt.....	82
24.9.2 Parkeringsplass	82
24.9.3 Førstehjelpsservice.....	82
24.9.4 Legehjelp.....	82
24.10 BRANNSLUKKING/BRANNVERN	83
Banevedlegg 1	85
Banevedlegg 2:.....	87
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	91
11.15 Wankelmotorer	91
01.17 BRUK AV KOMPRESSOR (TURBO).....	91
01.18 TELEMETRY	92

019. MOTORSYKKELENS VEKT OG BALLAST	92
19.01 Minimumsvekter er:.....	92
01.21 ANGIVELSE AV FABRIKAT	92
01.23. DEFINISJON AV PROTOTYPE.....	92
01.25 GENERELLE BESTEMMELSER.....	93
01.26 DEFINISJON PÅ RAMME PÅ SOLO MOTORSYKLER	93
01.27 STARTANORDNING.....	93
01.29 BESKYTTELSE AV ÅPEN TRANSMISJON	94
01.31 EKSOSRØR.....	94
01.33 STYRET	94
01.35 KONTROLLHÅNDTAK	95
01.37 GASSHÅNDTAK.....	95
01.39 FOTHVILEREN	96
01.41 BREMSER.....	96
01.43 SKJERMER OG HJULBESKYTTELSE	96
01.45 KÅPER	97
01.47 HJUL, FELGER, DEKK.....	97
01.49 DEKK	97
01.53 TILLEGGSREGLER FOR SIDEVOGNER.....	98
53.02 Sykkelen skal drives av sykkelens bakhjul.....	98
01.55 NUMMERSKILT	98
01.63 DRIVSTOFF, OLJE OG KJØLEMEDIA	101
01.65 KJØREUTSTYR.....	101
01.67 BRUK AV HJELM.....	102
01.69 KRAV TIL HJELMER	102
01.70 INTERNASJONALE REGISTRERTE GODKJENNINGSMERKER.....	103
01.71 BRILLER OG VISIR.....	103
01.73 NASJONALE HJELMFARGER.....	103
01.75 FIMS MERKE	103
01.76 NUMMERVESTER	103
01.77 KONTROLL.....	104
77.01 Verifikasjon.....	104
01.79 STØYKONTROLL.....	106
01.80 BRUKERVEILEDNING FOR LYDMÅLING.....	108

Skjema 1 E Motocross	110
Skjema 2 L Demperutslag	111
Skjema 3.1 - O Plate front 1	113
Skjema 3.2 - O Plate front 2	115
Skjema 4 - Nummer typer	117
Skjema 5 – Sidevogn	119
Skjema 6 - Kontroll av hjelmens passform og størrelse	121
Skjema 7 Internatinal hjelmstandard	122

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 statusløp. 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 løp, og kommer i tillegg til reglene nedfelt i NLR. Bestemmelser i spesialreglementene kan ikke fravike prinsippene i NLR.

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 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 UEM og/eller FIM så langt dette er mulig. Hvor intet er angitt i det nasjonale banereglement i en gren, vil UEM og/eller FIMs banereglement for grenen gjelde.

2.2 Andre bestemmelser (AB)

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

3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB

Dette kapitlet 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 senest tre i kraft fra 1. februar. 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 approbasjonavgift og ansvarsforsikring for bane/anlegg og arrangement. Avgiftens størrelse vedtas av FS for hvert enkelt år. Dokumentasjon på disse betalingene skal til en hver 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 løp kan Forbundsstyret ilegge en avgift avhengig av tidspunkt, omstendigheter og løpets status.

5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE

Beskrivelse av funksjonærer og andres ansvarsområder.

5.1 Juryen

Juryformann ved Norgesmesterskap må inneha gyldig jurylederlisens. Juryformann ved Norgescup og åpne løp må minst inneha gyldig jury-A lisens.

NMF-oppnevnt jurymedlem ved statusløp må minst inneha gyldig jury-B lisens. Klubbens jurymedlem må minst inneha gyldig stevnelederlisens.

5.2 Juryformann sine plikter

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

- Foreta eventuelle nødvendige forandringer av tilleggsreglene (TR) etter kunngjøringen og forsikre seg om at alle deltakende kjørere har blitt informert om slike, se NLR § 50.2 og 100.3
- Stevnets sekretær skal avgi rapport om at alle deltakerne og lisenspliktige funksjonærer har sine respektive lisenser, medlemskort og kjøretøybevis i orden.
- Stevneleder skal avgi rapport om at alle forholdsregler er tatt for at løpet 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 kjøre stevnet og arrangørens ansvarsforsikring.

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

Ved slutten av stevnet, i løpet av juryens siste møte, skal Juryformann sammen med stevneleder skrive under løpets offisielle resultatlistene. Sammen med juryens sekretær skal han/hun også skrive under alle referater fra jurymøtene.

Ved statusløp skal Juryformannen sende alle dokumenter i forbindelse med eventuelle protester til NMF innen 72 timer etter løpets avvikling.

5.3 STEVNELEDEREN

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 sykler er riktig nummerert, samt å forvise seg om at det ikke er noe som forhindrer en kjører eller passasjer fra å delta i løpet, som f.eks. suspensjon, diskvalifikasjon eller annet som forbyr ham å kjøre.
- Å utsette et løp 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 kjører, passasjer eller et kjøretøy å delta i et løp på bakgrunn av reglementer eller av sikkerhetsmessige hensyn.
- Å forvise seg om at NMFs regler følges, og han/hun kan ilegge sanksjoner mot deltagere så langt reglementer tillater eller foreslå sanksjoner overfor 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.
- 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 løpets resultater.

Stevneleder kan ilegge sanksjoner i henhold til NLR, sanksjonsreglementet og/eller SR. Sanksjonen kan være svartflagg, "stop and go" sanksjon, bot inntil kr. 1.000.- og/eller advarsel (gult kort). Slike sanksjoner skal alltid rapporteres til juryen. Er forseelsen så alvorlig at stevneleder anser at sanksjonen skal være strengere enn stevneleder har kompetanse til 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 løpet 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 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 statusløp eller rekordforsøk oppnevnes av arrangør og må være godt kvalifisert til å bruke tidtakerutstyr og resultatprogram.

5.6 MILJØKONTROLLANT

Ved statusløp kan NMF oppnevne Miljøkontrollant. Miljøkontrollantens oppgaver er:

- Å forsikre seg om at Miljøreglementet blir fulgt.
- Å ha tilgang til all informasjon om løpet, kan gi anbefalinger både før, under og etter løpet til stevneleder, juryformann 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.
- Miljøkontrollanters kunnskaper og erfaringer vil bli benyttet på seminarer for å lære opp funksjonærer i de forskjellige grenene, dessuten for kjørere, arrangører og publikum.

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 Juryformann 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 straffer 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 Juryformann 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 ilegge sanksjoner deltagere, men skal rapportere alle nødvendige hendelser til stevneleder. Slike funksjonærer kan også bli pålagt å avgi forklaringer til jury når juryen finner dette nødvendig.

6. DELTAGERE

Beskrivelse av deltager.

6.1 Lisens og lisenskurs

Alle som kjører med kjøretøy 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.

En lisens som løses ved frammøte må fylles korrekt ut med alle opplysninger og signeres av utøver og foresatte om utøveren er under 18 år.

For andre lisenser skal lisenssøknad signert av klubb, kurslærer, lege og utøver selv, sammen med korrekt betaling, skal foreligge før lisens utstedes. Lisenssøknader sendes av søker til NMF på standardisert skjema.

For utøvere i aldersgruppene 5 – 8 år og 9 – 12 år er kravene til lisensiering beskrevet i NMFs Barneidrettsregler. **For 2010 er det en barnelicens fra 5 til og med 12 år.**

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

6.2 Utøvere plikter å overholde reglementer

Enhver deltager forplikter seg ved deltagelse på enhver form for trening eller fra det tidspunkt det er levert en påmelding til en konkurranse, å følge de reglementer som gjelder for deltagelse i trening eller konkurranser underlagt NMF. Ved ethvert brudd på trenings- og/eller konkurransereglene kan deltageren 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. Hvor det foreligger brudd på NIFs lov kan NMF behandle saken selv om juryen ikke har behandlet forholdet.

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/løp, 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 kjørerenes kjøretøy og personlig utstyr er i reglementert forfatning i henhold til forskrifter og teknisk reglement.

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

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

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

NMFs Treningsreglement regulerer vilkår for unntak fra kravene om ansvarshavende ved treningsleire 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.

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

En utøver er også ansvarlig for sine team medlemmer og hjelpere. Utøveren plikter også å være fysisk og mentalt skikket til å delta. Samt påse at kjøretøyet og utstyr til enhver tid tilfredsstillende oppfyller kravene i teknisk reglement.

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

6.5 Forsikringer

En utøver er forsikret når alle formaliteter er i orden og når utøveren har betalt riktig lisens, kjøre på godkjent bane/område, i regi av en klubb tilsluttet NMF og at aktiviteten er ledet av en treningsleder for grenen.

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 utlandske utøvere må disse ha lisens som dekker minimumskravene til det FIM, UEM eller Norske Myndigheter setter som krav.

7. LØPSDOKUMENTER OG PÅMELDING

Følgende dokumenter og påmeldingsregler gjelder.

7. 1 Tilleggsregler

7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse

Stevneleder skal sørge for at utfylte tilleggsregler for åpne løp og statusløp er sendt inn for godkjenning i god tid og senest 60 dager før konkurransen. Rutinene rundt innsending og godkjenning av TR er beskrevet i Håndbok for tillitsvalgte. **NMF går over til nytt datasystem for stevneadministrasjon (SAS), og arrangørene ved stevneleder skal følge de retningslinjer NMF til enhver tid har for dette.**

Ved for sent innkommet TR kan tilleggsavgift tilkomme.

7.1.2 Arrangementsnummer

Grenansvarlig skal sende de godkjente TR til NMFs som så vil tildele arrangøren arrangementsnummer.

Alle arrangement i regi av NMF, løp og oppvisninger, skal ha et verifiseringsbrev fra NMF hvor arrangementets arrangementsnummer er angitt. Dette verifiseringsbrevet skal legges ved søknad om polititillatelse. Uten dette verifiseringsbrev, er arrangementet ikke godkjent av NMF og vil ikke gå inn under forsikringsordningen.

7.1.3 Tilleggsreglens innhold

TR skal settes opp i samsvar med standard mal for vedkommende gren. TR må eventuelt inneholde antall startende som tillates i hvert løp og angivelse av fremmøtetid, 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

TR skal gjøres kjent for alle påmeldte utøvere på en slik måte at alle har mottatt dem i god tid før stevnet, dog senest 10 dager før løpet. Publisering av godkjente TR kan enten skje ved post, **e-post** eller legges ut på internett.

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 nasjonale løp kan, såfremt grenens spesialreglementet ikke sier noe annet, sendes direkte til arrangøren så snart terminlisten er offentliggjort. Påmeldingsfristen er 15 dager før løpet om ikke annet er bestemt i NM reglement eller TR

Påmeldingen skal enten skje til hvert enkelt løp eller som en seriepåmelding. Påmeldinger skal gjøres på et NMF-godkjent påmeldingsskjema og være underskrevet av utøveren og eventuell ansvarshavende (se kap. 6.4) Elektronisk påmelding via e-post eller internett kan skje dersom systemene for slik påmelding er godkjent av kompetent myndighet i NMF. Dersom elektronisk påmelding ikke omfatter godkjent ordning for signering, skal dokumenter signeres ved innsjekk.

7.4 Avvisning av påmeldinger

Individuelle påmeldinger kan bli avvist, enten av den føderasjonen som har utstedt kjørerens 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 deltakeren senest 72 timer etter påmeldingsfristens utløp.

En utøver som mener at påmeldingen har blitt urettferdig avvist, og som på grunn av dette finner seg forbigått, kan appellere eller legge inn en protest i overensstemmelse med reglene i gjeldende gren.

NMF kan avvise en påmelding eller nekte en utøver deltagelse, når løp kolliderer med statusløp eller representasjons-kjøring. NMF kan også forby kjørere å delta på løp samme dag eller inntilliggende dager for utøvere som er uttatt til representasjonskjøring. Mot beslutninger som nevnt i dette ledd kan det ikke protesteres eller appelleres.

7.5 Uteblivelse fra et løp

En kjører som er påmeldt i et løp og som ikke kan delta, må informere arrangøren om dette så snart som mulig og oppgi en akseptabel og gyldig grunn. I Norgesmesterskap skal arrangør og andre som påmeldingen er sendt til ha beskjed om avbud.

Hvis utøveren ikke melder avbud, eller hvis grunnen som gis erklæres ugyldig, skal stevnelederen rapportere utøveren til juryen ved løpet, og denne kan ilegge utøveren bøter i tråd med tilleggsreglene.

En utøver som ikke deltar i et løp utøveren er påmeldt til, og som samme dag deltar i et annet løp uten å ha fått godkjenning 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 et løp, skal beholdes av arrangøren hvis kjøreren blir utelukket for brudd på reglementet.

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

7.7 Etteranmeldinger

Utøvere som melder seg på et løp 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 LØPET

Beskriver punkter som skal følges under løp.

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 deltagere plikter å rette seg etter de signaler som gis fra stevneledelsen. Brudd på denne regelen kan medføre diskvalifikasjon. Er forseelsen alvorlig skal denne rapporteres til NMF som da vil avgjøre om saken skal avgjøres ved administrativ forføyning eller anmeldes til Domsutvalget.

8.2 Farlige kjøretøy

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

8.3 Uønsket adferd

Enhver deltager 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 saksbehandlingsreglene i sanksjonsreglementet, jfr NIFs lov kap 11.

9. ETTER LØPET

Beskriver hva som skal skje etter et arrangement.

9.1 Resultatlist

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. Skulle en utøver forlate arenaen før protesttiden er utløpt, taper utøveren enhver rett til å protestere på resultatlisten.

9.3 Faktaavgjørelser i grenen

Følgende fakta avgjørelser gjelder for grenen:

Avgjørelser tatt av funksjonær med flagg, for eksempel flaggvakter med gult og blått.

Stevneleders vurdering av bruk av sort flagg, også delegert til andre som teknisk kontrollant e.l.

Også andre funksjoner som står beskrevet i tilleggsreglene som starter, måldommer, force majeure osv. Stevneleder og juryens avgjørelse om sikkerheten på banen, av en utøver, av et kjøretøy anses også som faktaavgjørelser. En faktaavgjørelse er inappellabel. Men sanksjonsutmåling ved brudd på en faktaavgjørelse er appellerbar.

SPESIALREGLAMENT 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 oppnevner 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.

15.1. Definisjon av motocross og speedcross

Motocross og speedcross er hastighetskonkurranser 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.

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. Dette reglementet gjelder for følgende klasser og grener:

NM MX 85	85 ccm 2 takt / 150 ccm 4 takt - 13 til 15 år
NM MX 2 junior	144 ccm 2 takt / 250 ccm 4 takt - fra og med det år enn fyller 14 år og ut det år en fyller 18 år.
NM MX 2	144 ccm 2 takt / 250 ccm 4 takt - åpent
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	85 ccm 2 takt / 150 ccm 4 takt - 13 til 15 år
NM Speedcross MX 2 Jr.	125 ccm 2 takt / 250 ccm 4 takt - fra og med det år enn fyller 14 år og ut det år en fyller 18 år.
NM Speedcross MX 2	125 ccm 2 takt / 250 ccm 4 takt
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
NM Supermotard	Se eget reglement
NM Freestyle Motocross	(FMX) Se eget reglement

**=Se pkt 20.1

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 2 junior	144 ccm 2 takt / 250 ccm 4 takt fra det år man fyller 14 til og med det år man fyller 18 år
NC MX 2	144 ccm 2 takt / 250 ccm 4 takt

NC MX 1-MX 3 250 ccm 2 takt / 450 ccm 4 takt – 500 ccm 2 takt 650 ccm 4 takt

NC Supermotard Se eget reglement

* = De som fyller 12 år kan søke seg opp (se egne regler og ordninger for dette).

16.1 Øvelser

En konkurranse er åpen for en eller flere motorsykelklasser, og for solosykler, sidevognsykler og quad racers (ATV). Se respektive reglement for de ATV.

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 - Breddeklasse

Det innføres en fellesbetegnelse for mosjonsklassene. I denne klassen kan old star, old boys og andre som deltar på mosjonsbasis.

Mosjonsklassene skal kjøre heat av inntil 15 minutter + 2 runder.

16.1.3 Old Boys

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

16.1.4 Old Star Motocross Team

Dette er en interesseklubb for utøvende mosjonister.

Klassen er underlagt de til enhver tid gjeldende bestemmelser i NLR, SR og de godkjente TR som arrangøren setter opp.

Klassen har ingen rett til å bruke titler som NM, Norges Cup e.l.

Klassen organiserer seg selv med hensyn til tilhørighet i OSMT.

Resultatoppdeling utover 1 (en) klasse på løpene og eventuelle stevner, ordnes av OSMT.

Premieres som for andre klasser.

OSMT må selv forhandle med klubbene om løpstilbud.

Old Star kan kjøres sammen med de andre mosjonsklassene, eller OSMT kan forhandle med klubbene om egne heat for Old Star klassene.

Old Star kan utgi startnummer, men må endre dette i samarbeid med arrangøren i de tilfeller hvor klassen kjøres sammen med andre mosjonsklasser

16.2 Motorsykel

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

16.3 Klasser

De godkjente klassene er som følger:

MX 2 - 144 ccm = inntil 144 ccm to takter og fra 175 ccm til 250 ccm fire takter.

MX 1 - 250 ccm = inntil 250 ccm to takter og fra 290 ccm til 450 ccm fire takter.

MX 3 - 500 ccm = inntil 500 ccm to takter og fra 475 ccm til 650 ccm fire takter.

MX 85 – 85 ccm = 85 ccm to takter og 150 ccm 4 takt.

MX 1 og MX 3 kan slås sammen til en klasse.

Se også Appendiks 01 Teknisk Reglement.

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. For enkelte lisenser som mikro lisenser, rekrutteringslisenser og

introduksjonslisenser kan man gjennomgå en forenklet opplæring. Se www.motorsportforbundet.no

for mer info om disse lisenstypene.

17. BANEN

På alle baner der det arrangeres konkurranser skal banen godkjennes og tilfredsstillende 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 brannslukningsapparat i parkeringsdepot og andre områder.

Motorsykkkelkjøring 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. Det er en fordel dersom også sekunderingen kan utføres fra dette området. Det skal finnes et pulverapparat på min. 5 kg i banedepotet.

17.4 Kryssing av kontrollinja / mållinja

Når motorsykkelens 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 (eventuelt regionen). Ved spesielle tilfeller kan tillegg skal 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 skal fremgå av 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.

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 tilfredsstillers alle delene i reglementet. De utøvere som melder seg på til et statusløp etter påmeldingsfristens utløp vil bli ilagt et tilleggsgebyr i tillegg til startavgiften. Startavgift og tilleggsavgift skal maks komme opp i det dobbelte av startavgiften.

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).

* = For at en påmelding skal bli godkjent må minimum følgende opplysninger være arrangøren i hende innen fristen: Startnummer, Navn (minimum fornavn og etternavn), Klubb, Motorsykelmerke og Transponder nummer eller at man skal leie transponder.

Dersom disse opplysningene ikke er mottatt av arrangøren senest 15 dagers før start av arrangementet vil det bli ilagt et gebyr.

Ved elektronisk påmelding gjelder kun NMFs godkjente system. Kun NMFs påmeldingsskjema * eller NMFs elektroniske påmeldingsløsning er å anse som godkjent påmelding.

*= Arrangøren kan benytte den tekst som står i påmeldingsskjema på en signeringsliste/protokoll hvor utøveren bekrefter at han/hun er påmeldt i henhold til NMFs påmeldingsskjema.

18.5 Ikke startende i et stevne

Stevneleder ilegger 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 tilfredsstillende NMFs regler for hjelmer (se teknisk reglement). Hjelmene 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

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 (**maks to motorsykler pr 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.

Man må velge motorsykkel senest 10 minutter før start. (se pkt 18.17 Venteseone 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 godkjennes av jurylederen, NMFs Race Direktør og stevnelederen 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 framgå 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 minutter trening for hver utøver.

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

18.12 Førermøte

Et førermøte (mellom juryen og utøverne) kan bli gjennomført på startgrinden (eller beskrevet i TR) etter den frie treningen. 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.

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 oppslagtavlen 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 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. Ved mer enn 50 deltagere skal gruppen deles i to tidskvalgrupper. 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 reserve benyttes.

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

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 tilskueraktivitet 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 motorsykkel.
	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 kvalifiseringen/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 hvit rutete 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.

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 returnere til depotet, og restart vil skje tidligst 30 minutter 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 motorsykkel tillatt. Utøveren må velge motorsykkel senest ved innkjøring til ventesonen.

Stevneleder/RD kan diskvalifisere en eller flere utøvere som forårsaket stoppen (Rødflagging 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 medhjelpernes/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 under spesielle forhold og omstendigheter.

Opplysninger om hvordan og hvor mye fremmed hjelp man kan motta i klasse MX 85 ccm skal opplysninger 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 lydempere: 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 / benyttet 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 (holdt stille)	Fare, hinder på banen, utvis forsiktighet og vær beredt på å stoppe.
Gult flagg (kraftig svingene)	Umiddelbar fare. Vær forberedt på å stoppe. Forbikjøring av annen utøver er forbudt før hinder (ene) er passert. Hopp skal ikke skje tilsiktet.

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

Vinneren av et heat er den som først passerer mållinjen. De gjenværende utøverne i konkurransen vil bli stoppet etter hvert som de passerer mållinjen.

Når første del av motorsykkelen passerer mållinjen skal dette registreres.

Heatet er offisielt avsluttet når vinneren fullfører den runden hvor han/hun får målflagget.

Utøverne vil bli rangert etter hvert som de passerer mållinjen og etter det antall runder utøverne har tilbakelagt; alle utøvere som passerer mållinjen med samme antall runder som vinneren vil bli plassert etter den rekkefølge de passerer mållinjen, deretter rangeres utøvere som har en runde mindre etter samme prinsipp, deretter to runder mindre osv.

Utøvere må passere mållinjen innen 5 minutter etter at vinneren passerte mållinjen. Utøvere som passerer mållinjen etter 5 minutter etter at målflagget er vist eller ikke får målpassering (ikke får målflagg eller rød flagg ved for tidlig avsluttet heat) rangeres etter de med målpassering på siste runde. Prosedyrene for å klassifisere utøvere som ikke får målpassering innen 5 minutter etter at vinneren passerte mål vil bli regnet etter hvor mange runder vedkommende har fullført, og dersom noen klassifiseres likt, i henhold til den rekkefølge de passerte mållinjen.

Alle som starter (står på startlinjen når heatet starter) skal rangeres. De som bryter på første runde (før det er gått en runde får resultatet etter kvalifiseringen eller lignende).

En utøvere må få målpassering for å få godkjent målgang og poeng, men alle utøvere som har startet skal rangeres så langt det lar seg gjøre.

Dersom målflagget ved en feiltagelse vises senere enn på den offisielle fastlagte tiden/lengden, skal resultatene regnes ut etter resultatene ved den offisielle tiden/lengden.

Ved alle andre tilfeller, som for eksempel dersom målflagget ved en feiltagelse er vist for tidlig, skal resultatet regnes ut fra det tidspunktet målflagget blir vist.

Alle resultater fra kvalifiseringsheat, tidskvaler, siste sjanse, alle heat, sammenlagt i konkurransen og sammenlagt i serien (som NM, NC osv) skal godkjennes av juryen.

Juryen skal påse at alle resultat nevnt over sendes NMF og neste arrangør.

Resultater kan ikke anses som offisielle før tidsfristen for protest er utløpt.

Dersom en protest er innkommet vil ikke resultatene anses som offisielle før en avgjørelse er vedtatt av juryen.

Dersom det er innkommet en appell på juryens avgjørelse kan ikke resultatene anses som offisielle før en avgjørelse er tatt av rette instans.

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.motorsportforbundet.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.

Åpne konkurranser, breddeløp og regionsløp skal sendes på e-post senest dagen etter arrangementet.

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
Motorsykkelmerke
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

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.

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.

Ved poenglikhet regnes den som har flest besteplasseringer som vinner etter følgende prinsipper:

- Flest 1. plasser
- Flest 2. plasser osv.
- Dersom de fremdeles står likt, blir den best som har den beste plasseringen i det siste heatet, nest siste heat, o.s.v.

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 (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 96 dB/A 2 dB/A etter målgang (98dB/A), uansett om det er en av de som er trukket ut eller en annen utøvers motorsykkel 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 heat vil 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 motorsykkel

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

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 fratrukk for allerede innbetalt depositum.

18.31 Anti-doping- og alkoholkontroll

Anti-doping- og alkoholkontroll kan utføres i henhold til FIM Regulations og Anti Doping Norge.

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 underlagt 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.

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.

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:

For NM og NC se respektive reglement.

Rekruttklasse 13/15 år 1/3 av antall startende i klassen

Barneklasser: Alle

Eventuell B og C finaler premieres 1/3 av antall startende.

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

20 Norsk Mesterskap for Motocross

NMF arrangerer hvert år Norgesmesterskap (NM) for motocross.

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

NM arrangeres over 4 delrunder, hvert år fortrinnsvis mellom etter april og slutten av september.

NM avvikles over 8 likeverdige heat i hver klasse, fordelt på 4 enkelt stående stevner (helger). 7 av 8 heat teller i sammendraget. Ved 3 eller færre heat anses det ikke å tilfredsstillere kravene til NM status. I hvert enkelt arrangement er en pause mellom heatene i en klasse på minimum 30 minutter obligatorisk. 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.

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/konkurranseser 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/konkurranseser og minimum 15 startende i løpet av sesongen. Tilfredsstiller 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 2 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 **15 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 ilegger 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

Frist for påmelding til NM er samme som for andre konkurranser.

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.

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.

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.

Etteranmeldingsgebyret skal stå oppført i TR.

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 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 30 minutter 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 umiddelbart etter hver trening. Deltagelse her er valgfritt. Alle må ha muligheten til å gjennomføre minimum to starter.

20.11 Tidskvalifisering

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

Det gis anledning til å kjøre tidskval med inntil 50 i gruppen. Dersom det er over 50 startende skal gruppen deles inn i to tidskvalgrupper. 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 nære 50 startende ved innsjekk kan man kjøre to tidskvalifiseringer selv om det ikke når 50 startende når innsjekk stenger.

Juryen avgjør fordelingen/trekker i tidskvalgruppene.

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, 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.

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.

Kvalifisering til NM skal gjennomføres med tidskval.

De 30 beste utøverne vil kvalifisere seg til heatene, 31, 32, 33, 34 osv bli reserver.

Ved to tidskvalgrupper blir den som ble nr 16 i tidskvalen med beste vinnertid blir førsteresere, nr 16 i den andre tidskvalen blir andre reserve, nr 17 i tidskvalen med beste vinnertid blir tredje reserve, nr 17 i den andre tidskvalen blir fjerdereserve osv.

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

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 10 beste i hver klasse sammenlagt i konkurransen premieres.

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

Arrangøren oppfordres til å dele ut blomster til de tre beste i hvert heat umiddelbart etter målgang.

20.15 Tidsskjema for NM

Tidskval med mer enn 50 startende i MX 2 junior og MX 85 Det er tillatt å trene for mer/med mer enn 50 i samme treningspass. Ved over 50 startende i klassen setter tidskvaltiden til 20 minutter. Er det flere klasser med over 50 startende kan tidskvalen settes til 15 minutter pr tidskval. Under er eksempel på tidsskjema. **Maler for forskjellige forhold (antall utøvere i de forskjellige klassene) utarbeides av eller godkjennes av NMF ved behov.**

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

Hvert år 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 1 konkurranse med kvalifiseringer, semifinaler, siste sjanse og en finale.

I klasse MX1/MX3, MX 2 og MX 2 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 tilfredsstillende NMFs mål 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.

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 ilegger 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 tilfredsstillende 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, 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.

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 umiddelbart etter hver trening. 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 loddtrekning.

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
- 2) Lag senior klasse MX 1, MX 2 og Åpen Klasse

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 tilfredsstillende klassekategoriene MX1, MX2 eller MX3. En sykkel kan klasses opp, men ikke ned.

Lagene skal være rene klubbtag 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. 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 tilfredsstillende 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.

22.3 Startkontingent

Startkontingent betales av deltakende klubb med kr.2300,- 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

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 tidskval, så skal samme prinsipp 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 i fra plassiffer metoden. Se også punkt 1.8 Framkjøring til start. Resultatene fra kvalifiserings heatene 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 en 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. Framkjøringsrekkefølgen 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 en 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 målplassering regnes ut etter målplassering og antall runder tilbakelagt. Deretter regnes resultatene ut etter de som ikke har målplassering 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 målplassering regnes ut etter målplassering og antall runder tilbakelagt. NB: Vinneren av et finale heat får 1. poeng, nr 2 får 2. poeng osv uavhengig av hvilken klasse. Deretter regnes resultatene ut etter de som ikke har målplassering med de som har flest antall runder for eksempel en som har 10 runder regnes foran den som har 9 runder osv. Rokkinger 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 30 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 skiltefarge 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 startgrinda, 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).**

22.10 Tidsskjema Lag NM

22.10.1 Tidsskjema Lag NM maksimalt 30 lag

Tidsskjema Fredag				
19:00		Innsjekk/teknisk	Alle klasser	
Ca 20:00		Banegodkjenning - Møte med arrangøren		
Tidsskjema Lørdag for maksimalt 30 lag				
			Klasser lørdag	
08:00	09:00	Innsjekk/teknisk		60 min
08:00	08:30	1. Jurymøte	Jurymøte	30 min.
09:00	09:30	Trening / Start trening	MX 85 gruppe 1	30 min.
09:35	10:05	Trening / Starttrening	MX 85 gruppe 2	30 min.
10:10	10:40	Trening / Start trening	MX 85 gruppe 3	30 min.
10:45	11:15	Trening / Start trening	MX 1	30 min.
11:20	11:50	Trening / Start trening	MX 2	30 min.
11:55	12:25	Trening / Start trening	Åpen klasse	30 min.
12:40	13:00	Lagledermøte	Prepping/vanning av bane ved behov	20 min
13:20	13:45	Kvalheat 1 MX 85	MX 85 gruppe 1	20 min + 2 runder
13:55	14:20	Kvalheat 2 MX 85	MX 85 gruppe 2	20 min + 2 runder
14:30	14:55	Kvalheat 3 MX 85	MX 85 gruppe 3	20 min + 2 runder
15:00	15:25	Pause	Prepping/vanning av bane ved behov	25 min
15:30	15:55	Kvalheat 1 Senior	MX 1	20 min + 2 runder
16:05	16:30	Kvalheat 2 Senior	MX 2	20 min + 2 runder

16:40	17:05	Kvalheat 3 Senior	Åpen klasse	20 min + 2 runder
17:15	17:45	2. jurymøte	Jurymøte	30 min

Tidsskjema Søndag for maksimalt 30 lag			Klasser søndag	
07:00	07:45	Teknisk		45 min
07:45	08:00	Trening	B-finale MX 85	15 min
08:05	08:20	Trening	B-finale Senior	15 min
08:25	08:40	Trening	A-finale MX 85	15 min
08:45	09:00	Trening	A-finale Senior	15 min
09:05	09:30	B-Finale siste sjanse Heat MX 85	Siste sjanse heat MX 85 (pl.14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30)	20 min + 2 runder
09:35	10:00	B-Finale siste sjanse Heat MX 85	Siste sjanse heat MX 85 (pl.15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29)	20 min + 2 runder
10:05	10:30	B-Finale siste sjanse Heat Senior	Siste sjanse heat senior (pl.14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30)	20 min + 2 runder
10:35	11:00	B-Finale siste sjanse Heat Senior	Siste sjanse heat senior (pl.15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29)	20 min + 2 runder
11:00	12:00	Pause/Kirketid	Prepping/vanning av bane ved behov. Lagleder møte	60 min
12:00	12:25	Finale heat 1 MX 85	A-finale MX 85 (Gr 1+Gr 2)	20 min + 2 runder
12:40	13:15	Finale heat 1 Senior	A-finale Senior (MX1+MX2)	30 min + 2 runder
13:35	14:00	Finale heat 2 MX 85	A-finale MX 85 (Gr 2+Gr 3)	20 min + 2 runder
14:15	14:50	Finale heat 2 Senior	A-finale Senior (MX2+Åpen)	30 min + 2 runder
15:10	15:35	Finale heat 3 MX 85	A-finale MX 85 (Gr 1+Gr 3)	20 min + 2 runder
15:50	16:25	Finale heat 3 Senior	A-finale Senior (MX1+ Åpen)	30 min + 2 runder
16:35	17:05	3. jurymøte	Jurymøte	30 min
17:15		Seremoni sammenlagt	Premieutdeling	

22.10.2 Tidsskjema Lag NM over 30 lag

Tidsskjema Fredag				
19:00		Innsjekk/teknisk	Alle klasser	
Ca 20:00		Banegodkjenning - Møte med arrangøren		
Tidsskjema Lørdag for over 30 lag			Klasser lørdag	
08:00	09:00	Innsjekk/teknisk		60 min
08:00	08:30	1. Jurymøte	Jurymøte	30 min.
09:00	09:30	Trening / Start trening	MX 85 gruppe 1	30 min.
09:35	10:05	Trening / Starttrening	MX 85 gruppe 2	30 min.
10:10	10:40	Trening / Start trening	MX 85 gruppe 3	30 min.
10:45	11:15	Trening / Start trening	MX 1	30 min.
11:20	11:50	Trening / Start trening	MX 2	30 min.
11:55	12:25	Trening / Start trening	Åpen klasse	30 min.
12:40	13:10	Lagledermøte	Prepping/vanning av bane ved behov	30 min
13:25	13:55	Tidskval 1 MX 85	MX 85 gruppe 1	30 min.
14:00	14:30	Tidskval 2 MX 85	MX 85 gruppe 2	30 min.
14:35	15:05	Tidskval 3 MX 85	MX 85 gruppe 3	30 min.
15:10	15:35	Pause	Prepping/vanning av bane ved behov	25 min
15:35	16:05	Tidskval 1 Senior	MX 1	30 min.
16:10	16:40	Tidskval 2 Senior	MX 2	30 min.
16:45	17:15	Tidskval 3 Senior	Åpen klasse	30 min.
17:20	17:50	2. jurymøte	Jurymøte	30 min

Tidsskjema Søndag for over 30 lag			Klasser søndag	
07:00	08:00	teknisk		60 min
08:00	08:15	Trening	B finale MX 85	15 min
08:20	08:35	Trening	B finale Senior	15 min
08:40	08:55	Trening	A Finale MX 85	15 min
09:00	09:15	Trening	A Finale Senior	15 min
09:20	09:40	B-Finale siste sjanse Tidskval MX 85	Siste sjanse MX 85 (pl. 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38 osv)	20 min

09:45	10:05	B-Finale siste sjanse Tidskval MX 85	Siste sjanse MX 85 (pl. 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37 osv)	20 min
10:10	10:30	B-Finale siste sjanse Tidskval Senior	Siste sjanse Senior(pl. 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38 osv)	20 min
10:35	10:55	B-Finale siste sjanse Tidskval Senior	Siste sjanse Senior(pl. 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37 osv)	20 min
11:00	12:00	Pause/Kirketid	Prepping/vanning av bane ved behov. Lagledermøte.	60 min
12:00	12:25	Finale heat 1 MX 85	A-finale MX 85 (Gr 1+Gr 2)	20 min + 2 runder
12:40	13:15	Finale heat 1 Senior	A-finale Senior (MX1+MX2)	30 min + 2 runder
13:35	14:00	Finale heat 2 MX 85	A-finale MX 85 (Gr 2+Gr 3)	20 min + 2 runder
14:15	14:50	Finale heat 2 Senior	A-finale Senior (MX2+Åpen)	30 min + 2 runder
15:10	15:35	Finale heat 3 MX 85	A-finale MX 85 (Gr 1+Gr 3)	20 min + 2 runder
15:50	16:25	Finale heat 3 Senior	A-finale Senior (MX1+ Åpen)	30 min + 2 runder
16:35	17:05	3. jurymøte	Jurymøte	30 min
17:15	17:15	Seremoni sammenlagt	Premieutdeling	

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.

23.1 Tittel og generelt

Alle reglene i Spesialreglementet (SR) for motocross og speedcross gjelder for NC, dersom det ikke er beskrevet annet i dette 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 klasse 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. I NC kan en utøver som fyller 12 år (det året utøveren fyller 12 år) klassifiseres opp og delta i NC. Utøveren kan da ikke gå tilbake i Barneklassen (10 til 12 år). Denne oppklassingen skal vurderes av en trener med minimum trener 1 kompetanse etter reglene i treningsreglementet og andre retningslinjer og skjemaer som gjelder for dette.

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 oppsettet for TR.

Se krav til innsending av TR pkt. 18.2.

23.7 Ikke startende i et stevne

Stevneleder ilegger 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.

23.7 Påmelding og etteranmelding

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

23.8 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, 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.

23.9 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.

23.10 Tidskvalifisering

Det er ikke krav til at NC jenter/damer kjører tidskvalifisering. Dersom det ikke kjøres kvalifisering skal disse trekke plass på grinden i ventesonen for heatene starter.

NC for de andre øvelsene/klassene gjennomføres etter følgende modell:

Resultat i tidskvalen Resultat

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

Det gis anledning til å kjøre tidskval med inntil 50 i en gruppe samtidig. Dersom det er over 50 startende skal gruppen deles inn i to tidskvalgrupper. 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.

Juryen avgjør fordelingen/trekker i tidskvalgruppene.

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, 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.

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 40 til start deles klassene i en A-finale og en B finale. Det kjøres en tidskval med inntil 50 startende i tidskvalifiseringen. 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 40 startende i et NC heat og åpne konkurranser. Juryen kan dermed godkjenne antall startende i et heat til maks 40 startende. Dersom det deltar mer enn 30 deltagere i et heat skal banen være godkjent for dette av NMFs anleggskonsulent.

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 resultatssystem som benyttes.

23.11 Startgrind prosedyrer

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

23.12 Sammenlagtpoeng

Norgescupen benytter egen poengskala hvor tidskval også gir poeng. Denne poengskalaen kunnjøres hvert år før 1. NC runde.

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

23.13 Premiering

Premiering skal gjøres etter følgende oppsett: NC Klasse 85 ccm 13/15 år: 10 beste i A-finale. Eventuell B og C finaler premieres 1/3 av antall startende.

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

23.14 Tidsskjema oppsett

Oppsett for tidsskjema utarbeides av klubben og godkjennes av NMF

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

24.0 Forord

Dette banereglementet gjelder for anlegg som skal arrangere konkurranser eller organisere trening i regi av en klubb tilsluttet Norges Motorsportforbund (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. Baner med kategori D skal i dette reglementet se bort fra bestemmelser som gjelder for konkurranse.

Det er ikke tillatt å tilrettelegge for lokale banebestemmelser som går under de krav som er bestemt i dette reglementet.

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 tilfredsstillere banereglementets krav. Eksisterende baner skal tilfredsstillere kravene til dette reglementet innen 2010.

Baner som godkjennes etter disse reglene kan søke om dispensasjon fra kravene. Det er kun NMF sitt anleggsnettverk som kan behandle og godkjenne permanente eller midlertidige dispensasjoner.

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

Begrepsavklaringer:

NMF sitt anleggsnettverk: Et landsomfattende nettverk bestående av personer som har godkjent kompetanse til å tegne eller godkjenne/kontrollere baner og anlegg. Nettverket ledes av NMF sin anleggskonsulent. Personer i anleggsnettverket utpekes av NMF sin anleggskonsulent i samråd med **grenansvarlig eller den som er utpekt av grenansvarlig** etter hvilke funksjon og kompetanse vedkommende har.

Kjøretrasee: Det området hvor utøverne skal kjøre på

Banetrase: Kjøretrasee inklusiv sikkerhetssone

24.1 NMFs GODKJENNINGSBESTEMMELSER

Under finner dere regler for godkjenning av baner.

24.1.1 Inspeksjon

Det er kun NMF sitt anleggsnettverk som kan godkjenne nyetablerte, kontrollere eksisterende og eventuelt oppgradering av kategori på eksisterende anlegg. Dette gjelder både konkurranse og treningsbaner (Unntak: se punkt 24.4 Kontroll). Anlegget skal være nøyaktig målsatt planskisse i forholdet 1/1000 av banen. Planskissen av anlegget skal inneholde detaljert tegning av banetraseen og av anleggets infrastruktur.

Planskissen av banetraseen skal inneholde følgende elementer: Banedepot Egne tilrettelagte publikumsområder som er i nær tilknytting til banen. Banens hopp (hvert enkelt hopp nummerert) Inn og utkjøring av banen Startområde (inkl ventesone, grindplassering) Målgang Plassering av tilrettelagte 1. hjelp personell som er i tilknytting til banen. Planskisse over anleggets infrastruktur skal inneholde følgende elementer: Egne tilrettelagte publikumsområder

Adkomstveier

Kjøredepot Egne tilrettelagte publikumsparkeringer Ambulanse plass. Ambulanseplass tilrettelagt på indre bane skal ha snuplass. Område for teknisk kontroll Område for vask av kjøretøy Alle bygninger for anlegget. Bygningene skal merkes for hvilken funksjon de har. Baneeier/arrangøren skal alltid ha en oppdatert planskisse og den skal være lett synlig og tilgjengelig for

alle ved eller i tilknytting til banen/klubbhus o.l. I tilfelle at banen må re-inspiseres og godkjennes på nytt, skal alle nye detaljer beskrives og vedlegges de tidligere godkjenningsskissene. Ett sett skal sendes NMF, det andre skal være tilgjengelig på banen.

24.1.2 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. *For informasjon om banekrav for internasjonale statusløp klasse A+, ta kontakt med NMF sin anleggskonsulent.

24.1.3 Homologisering

Etter godkjenning vil det ikke være tillatt å gjøre vesentlige endringer på banen med mindre det har sikkerhetsmessig betydning. Hvis det utføres vesentlige endringer på banen, så skal dette tegnes på nytt inn i planskisse i forholdet 1/1000. Planskissen skal med en gang leveres inn til NMF for godkjenning. Hvis banen bygges om til en høyere klasse, så skal dette godkjennes på nytt av NMF. Hvis det blir foretatt vesentlige endringer av banen i forkant av en konkurranse, så kan løpets jury godkjenne endringene.

Etter homologiseringen vil NMF utstede et "Banesertifikat" som vil bli sendt baneeier. Godkjenningen (homologiseringen) er gyldig i 3 år, gjeldende fra godkjenningsdato. 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. Unntaket er gjengitt i punkt 24.1.4 Kontroll.

24.1.4 Kontroll

Når banesertifikatet har utløpt sin gyldighetsperiode på 3 år, så skal anlegget godkjennes/kontrolleres på nytt av NMF sitt anleggsnettverk. Hvis det arrangeres konkurranser i nær tilknytting av gyldighetsperiodens utløpstid på 3 år, så kan arrangementets jury kun på oppdrag fra NMF sitt anleggsnettverk godkjenne anlegget for 3 nye år. Jury skal varsle NMF skriftlig etter at anlegget har fått ny gyldighetsperiode på 3 år. Oppdatert planskisse skal sendes NMF.

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

24.2 ANLEGGSSOMRÅDET

Punkt 2 beskriver anleggsområdet.

24.2.1 Generelt

Et anleggsområde inkluderer banetrasee, 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 baner for barn mellom 5 og 13 år.

Et anleggsområde kan være permanent eller midlertidig.

24.2.2 Høytalersystem

Det oppfordres at alle konkurransebaner innehar et høytalersystem. For avvikling av norgesmesterskap (NM), skal dette være installert.

Høytalersystemet kan være felles for tilskuere og kjørere eller hver for seg, og skal fortrinnsvis bygges slik at det dekke både publikumsområdet og kjørerdepot.

24.2.3 Strøm

NMF sitt anleggsnettverk anbefaler at alle som skal arrangere nasjonale status løp eller andre konkurranser, har strøm til utleie. Nedenfor ser dere FIM sitt krav til strømuttak under en VM runde. Dette er ikke et krav, men bør være arbeidsmål for NM og NC arrangører.

Når strøm er påkrevd ved baneanlegget, skal aktuelle sikkerhetsforskrifter følges. Et minimum på 5 KVA skal være tilgjengelig for hvert kjørrereteam. Hele det elektriske anlegget skal tilfredsstillende landets forskrifter for dette. Vanntette (IP55) tilkoblingsbokser med hovedbryter og jordfeilbryter skal brukes. Disse skal gi 220V/16amper eller 380V/32 amper i et nødvendig antall tilkoblingsbokser. Det anbefales at ingen bruker er lenger enn 50 meter unna tilkoblingsboks. Kun godkjent kabelmaterieil skal brukes, og kun kjøretøy med godkjent elektrisk installasjon tillates tilkoblet strøm.

Det tillates ikke påkobling på annens ledningsnett. Kabler kan ligge på bakken langs kjøretøyet, men påkoblingsboksene er av sikkerhetshensyn ikke tillatt å ligge på bakken.

24.2.4 Vakthunder

Vakthunder er ikke, under konkurranser, tillatt i områder som er bestemt for kjørrere og deres team, samt i områder bestemt for industri- og presserepresentanter.

24.3 BANETRASE

Anleggets banetrase er per definisjon kjørreretrase inklusiv sikkerhetssone. Se figur 1 under punkt 3.5 Sikkerhetssone og banemarkering for utøvere.

Selve banetrasen skal kun ligge på naturlig underlag som sand og jord etc. Betong, brostein, asfalt o.l. er ikke tillatt brukt i banen. Unntaket er grindstart på betong. Hensynet til sikkerhet for kjørrere, funksjonærer og publikum skal alltid prioriteres ved bygging av banetrasen. Materiale i banen som kan være helseskadelig for kjørrerne er ikke tillatt brukt

Anlegging og preparering av traseen skal ivareta gode dreneringsmuligheter, enkelt vedlikehold og godt kjørrerunderlag. 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. Banen skal heller ikke inneholde store steiner eller fjellpartier. Fjell, trær og lignende som er i nær tilknytting til banetrasen og som kan være til fare for utøvere, skal enten fjernes eller dekket til med mykt støtabsorberende materiale. Det skal ikke være synlige fjellpartier i banetrasen. Dette gjelder under alle deler av en konkurranse eller ordinær trening. Stein som framkommer under trening eller konkurranser, skal forsøkes fjernes så raskt det er mulig. Selve kjørreretraseen kan ikke deles av hinder bestående av hardt materiale. Man kan imidlertid benytte banens naturlige underlag, plastbånd, halmballer eller lignende dempende materiale for å skape flere ulike alternative spor på deler av banen.

Det oppfordres på det sterkeste at baneeier/arrangør tilrettelegger for publikumssikre krysningspunkter over/ under banetrasen. Krysningspunktene skal da enten bestå av bru eller undergangssystemer. Det skal ikke være mulighet for publikum å krysse banetrasen uten slike systemer. Intensjonen er å transportere publikum på trygge og tilrettelagte plasser i nær tilknytting av banen, uten å måtte gå over selve banetrasen. Se også kapittel 4.0 Publikumsområder.

Det oppfordres at anleggseier/arrangør tilrettelegger for slike systemer med henblikk for gode og effektive atkomstmuligheter for 1.hjelpspersonell/ambulanse. NMF kan ikke kvalitetssikre eller godkjenne slike konstruksjoner. Dette må gjøres av offentlige eller private institusjoner.

24.3.1 Banelengde

Banelengden måles langs senterlinjen av banetrasen.

A - bane: Skal ikke være kortere enn 1500 meter og ikke lengre enn 2000 meter
B – bane: Skal ikke være kortere enn 1200 meter og ikke lengre enn 2000 meter.
C – bane: Skal ikke være kortere enn 800 meter og ikke lengre enn 2000 meter.
D – bane: Skal ikke være kortere enn 400 meter og ikke lengre enn 2000 meter.

24.3.2 Banebredde

Banebredden måles mellom kjøretraseens banemarkeringer. A – bane: Skal ikke være mindre enn 6 meter på det smaleste. Helst 8 til 10 meter bredde. B – bane: Skal ikke være mindre enn 5 meter på det smaleste. Helst 7 til 10 meter bredde. C – bane: Skal ikke være mindre enn 4 meter på det smaleste. Helst 6 til 10 meter bredde. D – bane: Skal ikke være mindre enn 3 meter på det smaleste. Helst 5 til 10 meter bredde.

24.3.3 Fri høyde

Banen skal overalt ha en fri høyde på minimum 3 meter.

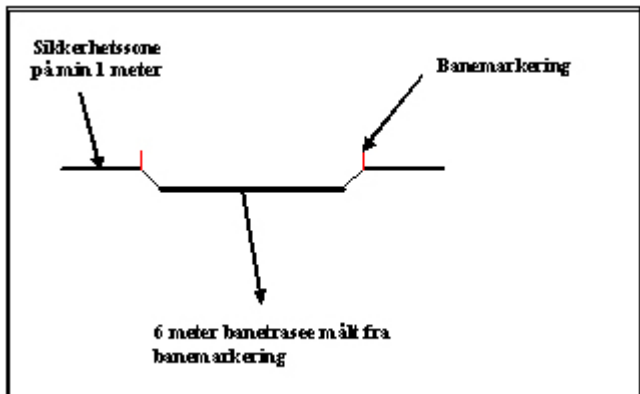
24.3.4 Hastighet

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

24.3.5 Sikkerhetssone og banemarkering for utøvere

Sikkerhetssonen er området mellom kjøretraseen sitt ytterpunkt og minimum 1 meter ut fra traseens begge sider. Se figur 1 Banetrase for kategori A. Sikkerhetssonens bestemmelser gjelder på alle deler av banen. Unntaket er de områdene der publikum oppholder seg. Se punkt 4.1 Sikkerhetssoner for publikum.

Figur 1. Banetrase for kategori A



Den overordnede intensjonen med sikkerhetssone har flere funksjoner. Sonen skal gi utøvere tilstrekkelig informasjon om banen og kjøretrasen sine ytterpunkter. Hvis en utøver faller av kjøretøyet i nærheten av kjøretraseens ytterpunkt, så skal denne sonen være tilnærmet vis trygg å lande på. Det er da viktig at sonen er fri for store steiner, trær o.l.

Sonen trenger ikke å være en del av kjøretraseen eller bestå av banens underlag.

Sikkerhetssonens ytterpunkt skal om nødvendig være avskjermet med gjerde o.l. eller bestå av naturlig hindring. Mot banetrasen om mulig, bør det forefinnes dosering/forhøyning (av jord/sand) som står og i en høyde av ca 50 cm for å markere den nøytrale sikkerhetssonen. Se figur 1 Banetrase for kategori A. Banemarkeringen skal da plasseres på toppen 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 kjører ut av sikkerhetssonen og treffer store steiner, trær o.l. Det er særdeles viktig at baneier/arrangør påser at intensjonen med sikkerhetssonen er ivaretatt på alle deler av banen.

Banemarkering som skal markere banetraseen sine ytterpunkter skal være lett synlige punkter bestående av fleksible plastmarkeringer eller annen fleksibelt materiale. Markeringer skal være maks 50 cm høy og med en diameter på ca 25 mm. All 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.

24.3.6 Hopp

Hoppene skal være konstruert slik at kjøernes sikkerhet er ivaretatt på best mulig måte.

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

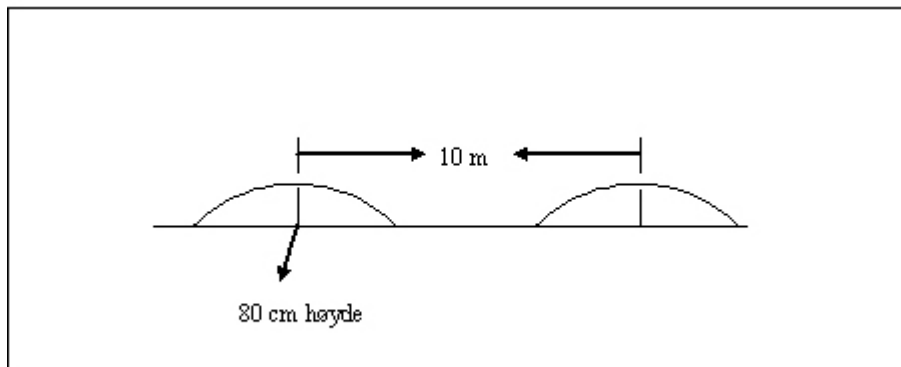
Det må tas spesielle hensyn til hoppenes inngangs og landingsvinkelen. Vinkelen på oppgangene og landingene bør være i naturlig samsvar mellom hoppets høyde, lengde og bredde.

Hoppenes ytre begrensinger ved innganger skal under konkurranser markeres med banemarkering. Det oppfordres at alle punkter på hoppet er markert. Markeringen skal bestå av mykt materiale slik

som sperrebånd, trepinner (lett å knekke) og lignende. Banemarkeringen kan være sammenhengende av et materiale som er lett å bryte slik som markeringsbånd/sperrebånd eller lignende

Det er tillatt å tilrettelegge for "Woopes" (flere hopp i rekken). Se figur 2 for anbefalt utforming av "Woopes". Det kan tilrettelegges for at utøvere kan "doble" eller "trippel" hoppene. Det er da viktig at sikkerheten for alle utøvere er ivaretatt på best mulig måte.

Figur 2 "Woopes"



Alle hopp skal være gitt et nummer samsvarende med et opptegnet banekart/planskisse. Høyde, bredde og lengde skal være målsatt på kartet. Ingen vesentlige endringer er tillatt etter at det er blitt foretatt banegodkjenning.

Det oppfordres at arrangør/jury av en konkurranse befarer hoppene sammen med en erfaren utøver.

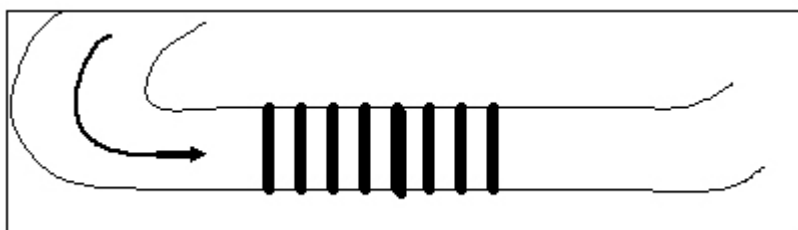
24.3.7 Vaskebrett

Vaskebrett kan anlegges på banen og defineres som et antall halvsirkelformede kuler etter hverandre. Kulene skal ikke være høyere enn 1 meter. Se figur 3 "Vaskebrett".

Denne banestrekningen bestående av vaskebrett skal legges etter en sving, slik at inngangshastigheten er lav.

Kulene skal være laget slik at kjørerens sikkerhet er ivaretatt på en best mulig måte.

Figur 3. "Vaskebrett"



24.3.8 Tilstøtende baner

Definisjonen på tilstøtende baner: banetraser som er i nær tilknytting av hverandre der sannsynligheten er stor for at kjøretøy kan komme over i feil eller motsatt banetrase. Definisjonen «i nær tilknytting av hverandre» kan være svært varierende fra bane til bane sett i lys av banens utforming, topografi m.m. Derfor er det med tanke på sikkerhet for utøvere, publikum, funksjonærer m.m. vanskelig å angi i dette regelverket eksakt minimum sikkerhetsavstand målt i meter mellom banetraseene. Uansett avstand mellom banetraseene, så må sikkerheten for både utøvere, funksjonærer, publikum og andre ivaretas på best mulig måte.

Hovedprinsippet som skal følges er:

Sikkerhetstiltakene ved tilstøtende baner skal hindre at kjøretøy kommer over i feil eller motgående banetrase.

Sikkerhetstiltakene skal også fungere slik at publikum, funksjonærer eller andre ikke blir truffet av utøver eller kjøretøy.

Sikkerhetstiltakene må være konstruert slik at førstehjelpspersonell og TV-team kan oppholde seg trygt mellom disse.

Ulike sikkerhetstiltak for å ivareta hovedprinsippene kan være solide og godt forankret tregjerder, plastgjerde (alpine gjerde) og/eller halmballer. Det er det særdeles viktig og en plikt at baneier/arrangør påser at intensjonen med sikkerhetstiltakene er ivaretatt på best mulig måte på alle deler av banen.

24.3.9 Flaggposter

Alle flaggposter som er påkrevd i henhold til banegodkjenningen, skal være bemannet under alle typer konkurranser (inkludert trening i forbindelse med konkurranser). Flaggpostene skal gi nødvendig og godt synlig informasjon til utøvere og andre funksjonærer under løpet.

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 flaggposter når dette er nødvendig. Flaggposten må være godt synlig for utøvere og være plassert best mulig egnet for god oversikt frem til neste flaggpost. Flaggposten skal ikke ligge innenfor sikkerhetssonen.

Ved ulike hopp på banen, så skal flaggposten være plassert rett ved eller i nær tilknytting til oppgangens hoppkant. Intensjonen med denne plasseringen er at en utøver ikke skal kunne hoppe og være i luften når utøveren passerer det punktet med for eksempel veivende gult flagg. Ved lange platahopp o.l. der flaggvakt ikke tilstrekkelig ser nedgangen, så skal det i tillegg tilrettelegges for en flaggpost (eller en medhjelper til flaggposten) ved kanten av landingssonen.

Hver flaggpost skal være fysisk merket med nummer som er i overensstemmelse med banekartet.

Det oppfordres at alle flaggposter er sikret av et gjerde eller et bur. Hvis flaggposten er plassert på en slik måte at den kan bli truffet av et kjøretøy, så skal posten sikres ved hjelp av et gjerde, bur o.l.

Intensjonen med å sikre flaggposten er:

Flaggposten skal ha et fysisk skille som hindrer at kjøretøy treffer funksjonæren.

Flaggposten skal ha en fornuftig rømningsvei.

24.3.10 Banedepot

Det skal være tilrettelagt for banedepot under konkurranser. Dette er et område langs banen som skal være avsatt for reparasjon og sekundering. Banedepot skal være godt synlig for kjørerne. Se også Diagram I under Vedlegg.

Det skal være direkte ankomst mellom kjørerdepot og banedepot.

Området (anbefalt 60 meter lengde x 10 meter bredde) skal være flatt og underlaget skal være hardt men skal ikke bestå av betong, asfalt eller annet unaturlig materiale.

Banedepot skal være godt inngjerdet, og det må føres adgangskontroll til dette området.

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

Monitorer for tidtaking og sekundering skal monteres ca 2 meter over bakken og beskyttes av tak og vegger mot vær og vind.

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

Sekunderingsområdet mot banen skal være en del av eller i nær tilknytting av banedepot. Inngjerdingen av sekunderingsområdet skal bestå av fast materiale slik som halmballer, tre eller plast gjerde. Det er ikke tillatt å bruke gjerde bestående av fleksibelt materiale som merkebånd eller lignende. Intensjonen med dette gjerdet er å holde personer innenfor sperringene. Sperringene skal hindre at personer i banedepot ikke kommer ut i banetraseen eller blir truffet av kjøretøy.

24.3.11 Sikring av hindringer

Halmballer holdt sammen av plastbånd eller annet støtabsorberende gjenstander skal brukes for beskyttelse av stolper, broer, podier, trær m.m.

Dekk som er lagt flatt på underlaget eller tredd rundt stolper/trær kan brukes som støtsabsorberende materiale. Dekk lagt flatt skal fylles med sand/jord eller lignende eller presenning slik at man ikke kan hekte armer, ben og lignende inn i dekkene.

24.3.12 Bruk av bildekk i banetraseen

Generelt skal man helst unngå bruk av bildekk i banetraseen.

Dekk kan brukes på følgende måte:

Sikringstiltak

Som et eksempel på slike sikringstiltak så kan bildekk stablet inntil hverandre i lang rekke, gjerne i flere rekker og i høyden, som benyttes som barriere mellom banetrassene.

Banemarkering

Bildekk er tillatt brukt som banemarkering i loddrett stabel med maksimum høyde på 500 mm. Trestolpe inne i dekkstabelen kan brukes for å fastgjøre stabelen, med en høyde ikke over dekkstablene.

Dersom dekk benyttes kan disse benyttes som banemarkering og sikring mot tilstøtende baner under trening.

Bildekk kan benyttes som sikringstiltak under konkurranser.

Banens naturlige underlag skal kun benyttes for banemarkering i markerte innersving.

24.3.13 Vanningssystem

Det oppfordres at alle konkurransebaner har tilrettelagt for et vanningssystem. Det skal være et tilrettelagt vanningssystem på baner for de som skal arrangere nasjonale statusløp (bruk av vanningsbil kan tillates).

Et godt utlagt vanningssystem er nødvendig for å kunne vanne deler av eller hele banen Systemet kan være permanent eller midlertidig.

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 banen kan skje til en hver tid.

24.3.14 Løpskontor

Under konkurranser skal det være tilrettelagt for løpskontor. Løpskontoret skal/bør minimum inneholde følgende: Et arbeidsområde med bord og stoler.

Kopimaskin bør være tilgjengelig. Nødvendig lys, strøm og alt annet elektrisk utstyr som muliggjør bruk av presse/mediarom bør være tilgjengelig under hele konkurransen.

Et nødvendig lager av kontorrekvisita (kulepenn, stifter, papir o.l.)

En ansvarlig leder for løpskontoret. Denne skal ha nødvendig hjelpepersonell for å drive løpskontoret tilfredsstillende. Løpskontoret skal ligge ved eller i nær tilknytning 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. Under banegodkjenning skal dette kommenteres i banegodkjenningssapirene.

24.4 PUBLIKUMSOMRÅDER

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

24.4.1 Sikkerhetssoner for publikum

Publikum skal oppholde seg på egne tilrettelagte områder på banen. Dette skal være merket av på banekartet/ planskissen.

Hvis publikum oppholder seg i nær tilknytning av banetraseen, så skal det tilrettelegges for publikums sperringer. Disse sperringene kan være av varierende konstruksjon, men intensjonen er at sperringene skal hindre at publikum blir truffet av kjøretøy. Se også Diagram B under Vedlegg.

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. Anbefalt materiale er solide tregjerde som er sammenhengende. Hvis publikumssperringene er laget av metall, skal dette være av en sammenbygd konstruksjon uten skarpe kanter. Dersom et tregjerde benyttes, så skal toppen rundes av for å unngå skarpe kanter.

Publikumssperringer skal om mulig 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, banegodkjennere og eventuelt jury skal alltid legge stor vekt på sikkerhet når denne sonen vurderes og inspiseres.

Intensjonen med publikums sperringer er at publikum, funksjonærer eller andre ikke blir truffet av utøver eller kjøretøy.

Det oppfordres på det sterkeste at baneeier/arrangør tilrettelegger for publikumssikre krysningspunkter over banetrasen. Krysningspunktene skal da enten bestå av bru eller undergangssystemer. Det skal ikke være mulighet for publikum å krysse banetrasen uten slike systemer. Intensjonen er å transportere publikum på trygge og tilrettelagte plasser i nær tilknytting av banen, uten å måtte gå over selve banetrasen.

Det oppfordres at anleggseier/arrangør tilrettelegger for slike systemer med henblikk for gode og effektive atkomstmuligheter for 1.hjelpspersonell/ambulanse. NMF kan ikke kvalitetssikre eller godkjenne slike konstruksjoner. Dette må gjøres av offentlige eller private institusjoner.

24.5 STARTOMRÅDET

Beskrivelse av startområdet, startgrind med mer.

24.5.1 Startområdet

Startområdet inkluderer startslette, ventesone og grind.

24.5.2 Startslot

Startsloten bør være et eget område som er uavhengig av selve banetraseen. Banetraseen skal ikke krysse startsloten men den kan være som en integrert del av banetraseen der man skal følge samme kjøreretning.

Hvis startsloten blir benyttet som en del av banetraseen, så skal alle former for ujevnheter på startsloten (inkludert startslotens første sving) være fjernet før hvert heat.

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

Start sloten skal ende i minimum 90 graders sving. Ved inngang og utgang av startslotens første sving, så 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 en best mulig og sikker måte blir spredt før de første kjørerne ankommer banens første hopp. Se også figur 4 Startslot

Selve startsloten skal på begge sider være et tydelig markert område fram til utgangen av slotens første sving. Det oppfordres at arrangør/baneeiere markerer startsloten med gjerde eller markerte naturlige jordvoller. Hvis publikum oppholder seg i nær tilknytting av startsloten, så skal denne

delen tilrettelegges for solid og godt fundamentert tregjerde. Se også punkt 5.4 Bredde på startslette/startgrind.

24.5.3 Lengde på startslette

Lengden på start sletta må ikke overstige 125 m, målt fra startgrind til punket hvor første sving (innersving) begynner. Minimum og maksimum lengde på start sletten 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.

24.5.4 Bredde på startslette/startgrind

Bredden på startsletten regnes ut fra ytterpunktene plassering av grin og fram til punktet hvor første sving (innersving) begynner. Startsletten skal i utgangspunktet være et rektangulært område fra grind og fram til første sving, men dette er ikke et krav.

Beregning av startområdes bredde skal ta utgangspunkt i antall grinder, plass for utløsermekanisme og sikkerhetssone for grindenes ytterpunkter.

En grinplass skal være minimum 1 meter bred. Utløsermekanismen med skjult funksjonær i ”hytte” skal ha en minimumsbredde på 1 meter. Banemarkeringen skal være minimum 3 meter unna fra hver av grindenes ytterpunkt. Som et eksempel for bredde på en startslette med plass til 30 grinder: minimum 30 meter til plass for 30 grinder, pluss 1 meter for ”utløserhytta” som er plassert i bakkant og på midten av grindene, pluss 3 meter sikkerhetssone på hver side av grindenes ytterpunkt. Til sammen så skal denne startsletten inneha en minimumsbredde på 37 meter.

Det kan tillates at bredden på startsletten ved første sving har en mindre bredde enn ved den totale bredden på begynnelsen av startsletten. Dette kan kun godkjennes av NMF sitt anleggsnettverk.

24.5.5 Startgrind

Startgrinden skal bestå av solide enkeltbøyler på linje som utløses samtidig ved at de faller ned under bakken eller skrått ned foran og mot kjørerne. Personen og/eller utløseret systemet må ikke være synlig for kjørerne under utløsningsprosessen. Startgrinden skal konstrueres slik at den blokkerer forhjulet til en utøver 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: Minimum 20 grinder, maksimal 40.

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.

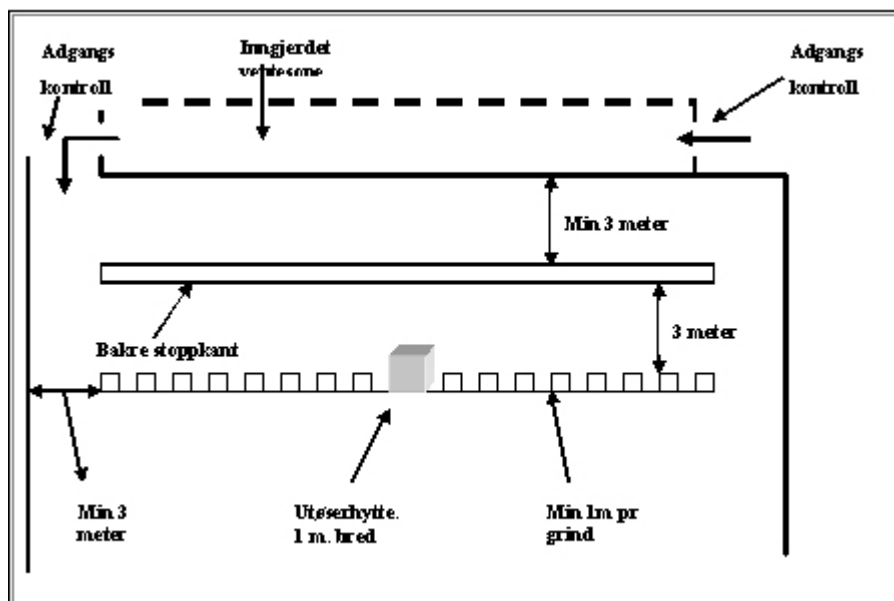
Det bør være tilrettelagt for nummerering av grindene.

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.

Det kan tillates for betongstart. Området som da tilrettelegges for betong, skal kun være fra grind og til bakre stoppkant. Betongområdet skal da være maksimal 3 meter bred pluss maksimal 60 cm bred for montering av startgrind, til sammen 3,6 meter.

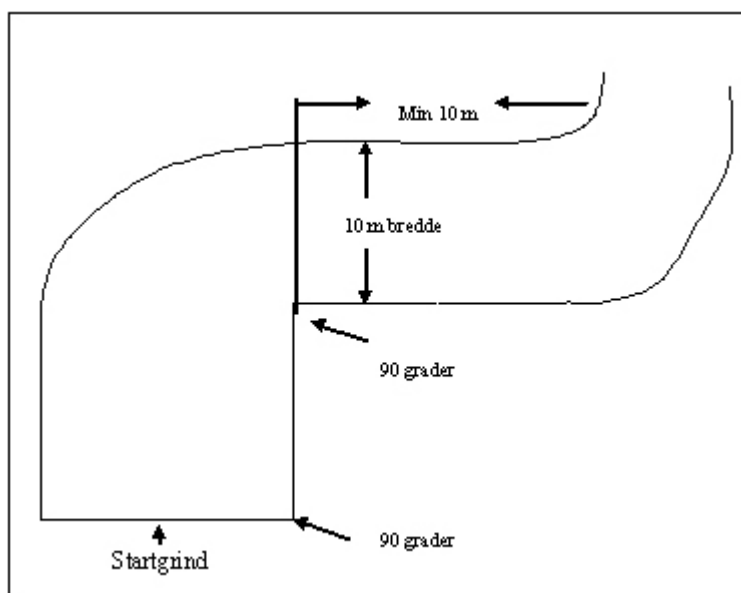
Figur 4 Startområdet



24.5.6 Plassering av startgrind

Startgrind skal plasseres på et flatt område Den skal plasseres i en vinkel på minimum 90° i forhold til det punkt hvor første innersving begynner. Vinkelen beregnes ut fra startgrindens høyre ytterpunkt hvis første sving går mot høyre. Se figur 5 Startsløst av A og B bane.

Figur 5



24.5.7 Ventesone

Det skal tilrettelegges for ventesone ved alle konkurransebaner. Ventesonen skal være et område som er 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 Startområde.

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 bør være 8 x 40 meter. C baner skal ha plass til minimum 20 og maksimum 40 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 utøverne 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.

24.6 MÅLOMRÅDET

Beskrivelse av mållinje, tidtaking med mer.

24.6.1 Mållinje

Det må tas spesielle sikkerhetshensyn i målområdet for å hindre uvedkommende adgang. Et gjerde skal sikre dette området.

24.6.2 Tidtaking og rundetelling

Tidtaker og rundetellere skal plasseres på linje ut for mållinjen. En hvit loddrett opptrukket linje bør finnes på motsatt side av måldommer i mållinja

24.6.3 TV og tidtakingsområde

Et område ut for mål linjen på 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 utøverne og viser gjenstående tid av trening/heat.

24.6.4 Løpslederkontor

Løpslederkontoret skal etableres sammen med løpskontoret.

Løpslederkontoret skal inneholde:

Et tilstrekkelig antall bord og stoler for 6 personer
Nødvendige kontorartikler (kulepenner, stifter, papir e.t.c.)

Et stort område/banekart

Alltid tilstrekkelig lys og strøm for drift av kontoret og utstyr

Løpslederkontoret skal være operativt fra første løpsdag.

24.6.5 Podieområde/seierspall

Ved målområdet skal det være avsatt plass (anbefalt 15 m. x 20 m.) for seierspodium/
TV/presseområde.

24.6.6 Lukket område, Park Fermé

Det lukkede område (Park Fermé park) skal være tilrettelagt ved nasjonale statusløp. Dette lukkede området skal benyttes ved behov for obligatorisk oppbevaring av inntil 3 kjøretøy.

Området skal være godt inngjerdet og spesielt bevoktet, og det må være en streng adgangskontroll til dette området. Området må ha god drenering.

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

24.7 UTØVERDEPOT

Her beskrives depot, området for teknisk kontroll med mer.

24.7.1 Utøverdepot

Utøverdepot skal være et anlagt på et flatt opparbeidet godt drenert område, stort nok til det antall biler/ teambusser som kan komme til banens største arrangement. Området bør være inngjerdet. En

depotsjef skal ha ansvar og drift av kjøredepot. 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 atkomst 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 brannslukkingsutstyr tilgjengelig til en hver tid. Det er ikke tillatt å etablere midlertidig bensinstasjon inne i kjøredepot. Avfallsbeholdere skal finnes i et egnet antall i depot, og skal tømmes regelmessig. Et eget høytaleranlegg skal dekke hele kjøredepot Området skal ha en oppmerket veg til ventesone/startområdet. Likeledes skal det være en merket veg fra målområdet på banen og fram til kjøredepot. Begge disse atkomstveiene skal være på samme side av målområdet. Hunder skal alltid holdes bundet i kjøredepot. Se også 10.0 Brannslukking/brannvern.

24.7.2 Depotkontor

Depotkontoret kan være en del av løpskontoret som skal inneholde:

Nødvendige kontorartikler (kulepenner, stifter, papir e.t.c.)

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

Kontoret skal være satt opp på et lett tilgjengelig og godt drenert område.

Løpskontor, 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 banegodkjenningens papirene.

24.7.4 Juryrom

Juryrommet skal inneholde:

Et tilstrekkelig antall bord og stoler

Et tilstrekkelig antall distribusjonsbokser for rapporter og resultatlister

Et godt sikret løpsarkiv

Nødvendige kontorartikler (kulepenner, stifter, papir e.t.c.)

Et stort område/banekart

Juryrommet kan plasseres i samme anlegg som løpskontoret.

24.7.5 Området for vasking av sykler

Det skal under konkurranser være et eget tilrettelagt anlagt område for vasking av sykler

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.

24.7.6 Testbane

Et område i nærheten av kjørerdepot som kan brukes til test av syklene bør være tilgjengelig for de som vil teste motorsykkelen.

Testområdet bør være ca 50 m. x 10 m.

24.7.7 Kjørernes sanitæranlegg

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

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

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

24.8 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 tilbølet 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 (kulepinner, stifter, papir e.t.c.)

Pressekontoret kan være plassert i samme anlegg som løpskontoret.

Det skal være pressekyndige funksjonær tilknyttet kontoret.

Pressrommet skal være operativt fra første dag med trening.

24.9 PUBLIKUMSINSTALLASJONER

Beskrivelse av område for publikum.

24.9.1 Generelt

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.

24.9.2 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 en hver tid.

Plassen må være godt drenert.

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

24.9.3 Førstehjelpsservice

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

24.9.4 Legehjelp

Alle arrangement skal ha førstehjelpsservice ledet av lege i samarbeid med stevneledelsen.

Se NMFs medisinske forskrifter for detaljer.

24.10 BRANNSLUKKING/BRANNVERN

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

Anleggets plan for brannslukking/brannvern skal være tilgjengelig til en hver 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 sammenstyrting.

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

NORGES MOTORSPORTFORBUND
Spesialreglement for motocross



Ventesone

Banepot/sekunderingsdepot

Banetraseen

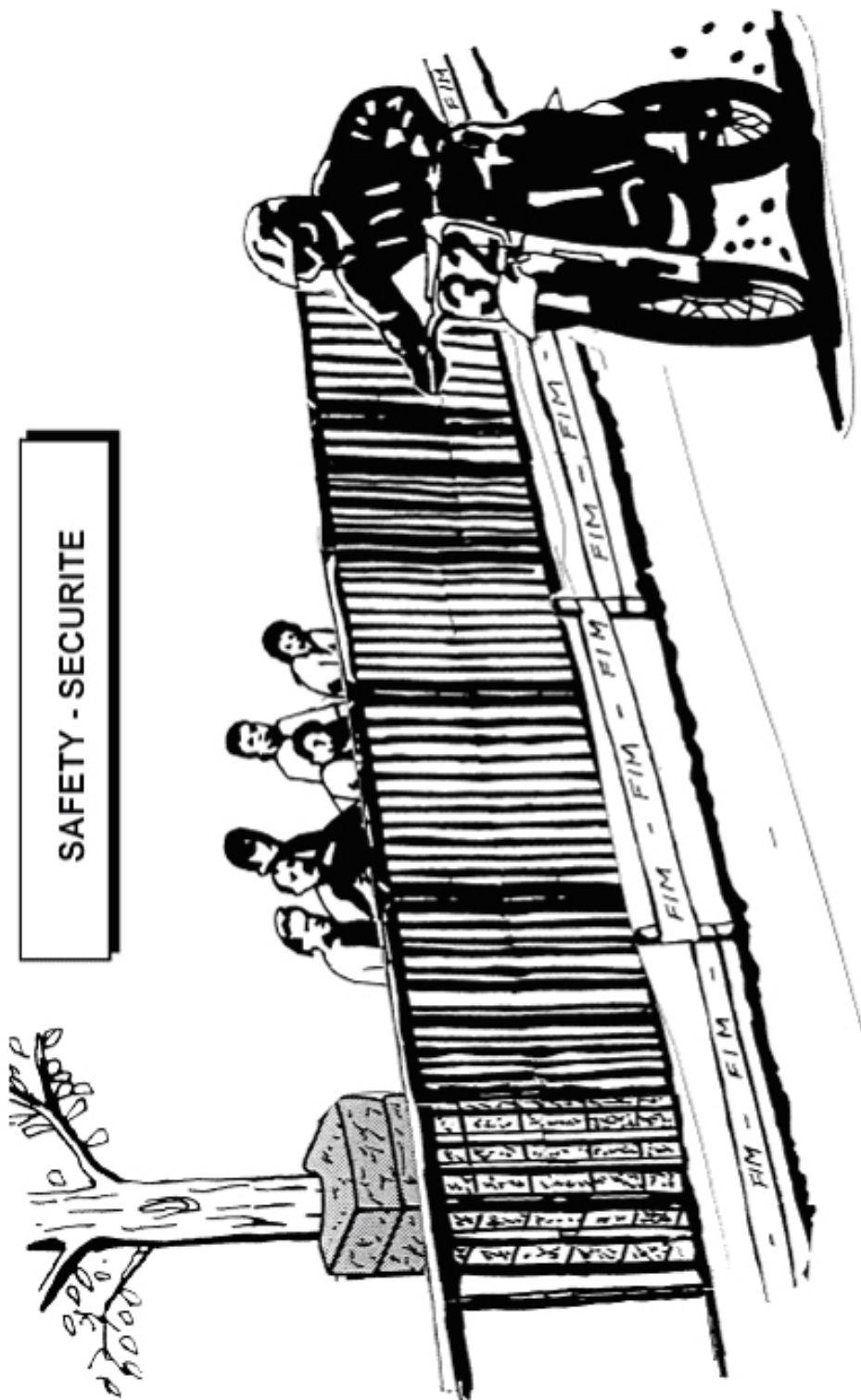
Parkeringsplass Det anbefales bruk av DTE eller BCF-apparat. Se også Medisinsk Reglement og andre punkter i dette Spesialreglement for Motocross.



Banevedlegg 1

Banevedlegg 1

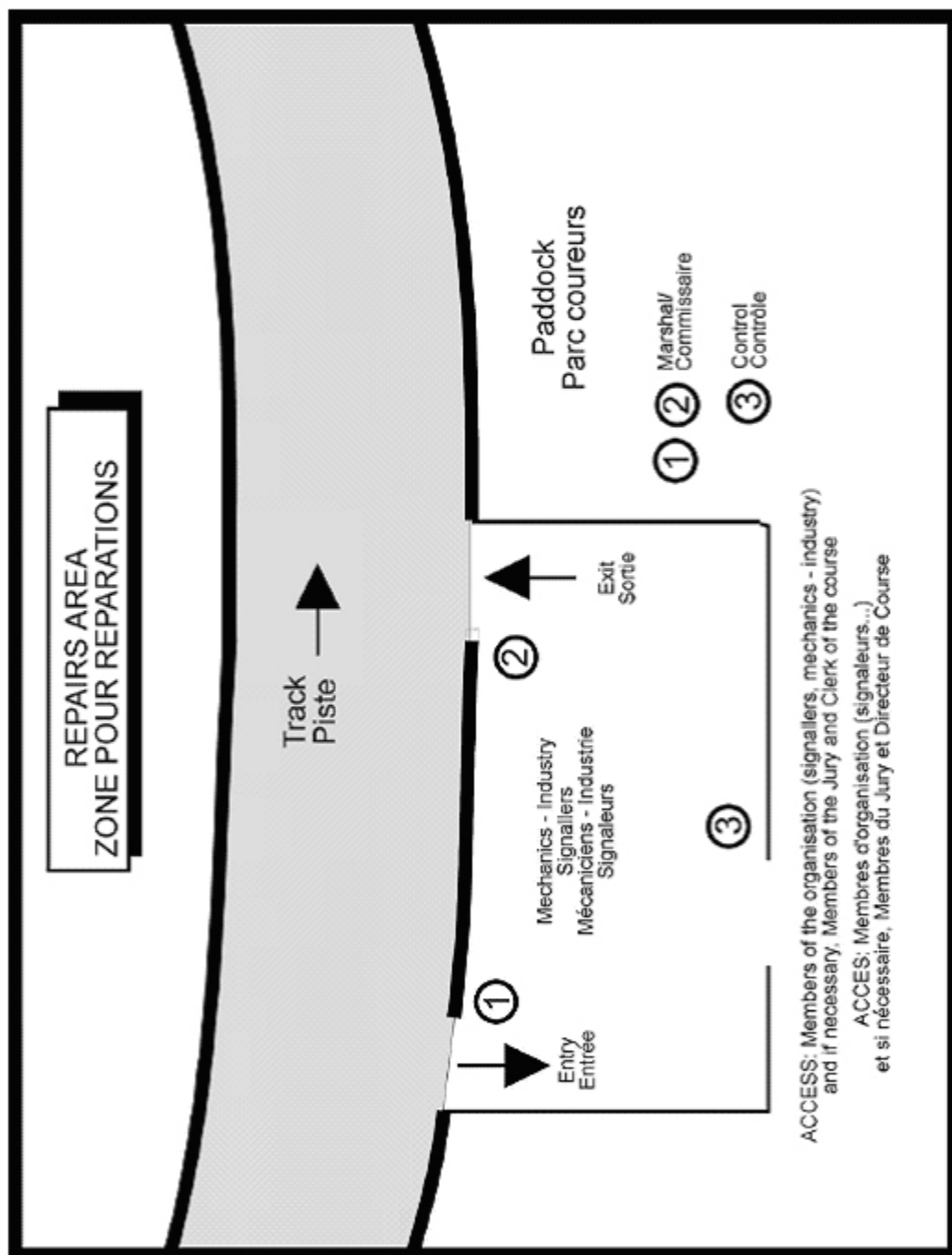
Diagram / Diagramme D



Banevedlegg 2:

Banevedlegg 2

Diagram / Diagramme I



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 tilleggsreglen.

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 II

Gruppe C- Spesial 2-hjuls motorsykler

Gruppe D- Spesial 3-hjuls motorsykler

Gruppe E- Snøscooter

Gruppe F- Sprinter og Dragstere

Gruppe G:-

Gruppe I:-

Gruppe H:--

Kategori III

- 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
MX 50	-	50
85 - MX 85 (totakt)	50	85
- MX 85 (firetakt)	75	150
100 - (MX 100)	80	100
125 - MX 2 (totakt)	100	125
- MX 2 (firetakt)	175	250
175	125	175
250 - MX 2 (totakt)	175	250
- MX 2 (firetakt)	290	450

300	250	350
500 - MX 2 (totakt)	290	500
- MX 2 (firetakt)	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 II

Gruppe E/Snøscooter

Klasse	over ccm	opptil ccm
250	-	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Gruppe G / 4hjulinger / ATV

4-hjuls terreng gående kjøretøy med ballongdekk som har et hjul diagonalt i hvert hjørne, bestående av en komplett integrert enhet som bærer en utøver alene, sittende overskrevet og styrt ved hjelp av sykkelstyre.

Samme klasser som kategori I gruppe A1.

01.11 MÅLING AV SLAGVOLUM

Slagvolumet for hver sylinder beregnes ved den geometriske formelen under. Diameteren representerer boring, og høyden er distansen stempelet 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 cylindervolumet. 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:

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

= 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 sylinderen (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 motorsykkel 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.

019. MOTORSYKKELENS VEKT OG BALLAST

Vekt av motorsykkel uten drivstoff

19.01 Minimumsvekter er:

Sylindervolum	Ccm	Vekt
85 ccm	85 ccm totakt	65 kg
	150 ccm firetakt	73 kg
125 ccm	125 ccm	88
250 ccm	250 ccm	98
500 ccm	500 ccm	102

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 motorsykkel skal begge navnene angis på sykkelen. Sykkelens (rammens) produsent Motorens produsent. Dette gjelder når ingen spesielle avtaler om rettigheter er inngått.

01.23. DEFINISJON AV PROTOTYPE

En motorsykkel 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 Det er ikke tillatt å bruke titan ramme, framgaffel, styre, svingarm, svingarms aksel og hjulakser. Det er heller ikke tillatt å bruke lettmetall i hjulaksene. Bruk av titan i bolter og muttere er tillatt. Kjemisk prøve for å fastslå bruk av titan som anbefales til bruk ute på banen:

25.01.1 Magnetisk prøve (Titan er ikke magnetisk)

25.01.2 3 % salpetersyreprøve (Titan reagerer ikke hvis metallet er stål, vil dråpene gi en svart flekk.)

25.01.3 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, vippearm, råde etc.).

25.01.4 Ved tvilstilfeller sendes delene til et materialtestlaboratorium.

25.02 Bruk av aluminium kan fastslås visuelt.

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

25.06 Antall sylindere i en motor er bestemt av antall forbrenningskamre.

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.

01.29 BESKYTTELSE AV ÅPEN TRANSMISJON

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.

29.02 Skjoldet må være festet til nedre motorfeste.

01.31 EKSOSRØR

Eksosrør og lyddempere skal tilfredsstille alle krav som angår støykontroll.

31.01

Minimum de siste 30 mm av eksosrørets ende skal være horisontale og parallelle med solosykkelens 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 motorsykel skal ikke nå lenger bakover enn til en vertikal tangent gjennom bakkanten av dekket (se diagram E).

31.04

På en sidevognssykel 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 STYRET

33.01

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

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

33.05 Åpne styre ender må være tett med solid materiale eller dekket av gummi.

33.08

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).

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

33.10

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

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

01.35 KONTROLLHÅNDTAK

35.01

Alle kontrollhåndtak (clutch, brems etc.) skal være utstyrt med en smidd eller påsveiset 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 diagram E og 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 diagram). Radiatordeksler må være laget av fleksibelt materiale, for eksempel plast.

01.47 HJUL, FELGER, DEKK

Se tabell 1.

Merk: 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.

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.

Begrensning på hjulstørrelsen for klasse MX 85

Maks hjulstørrelse 19" foran

Maks hjulstørrelse 16" bak

01.49 DEKK

49.02

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

49.04

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

01.53 TILLEGGSREGLER FOR SIDEVOGNER

53.02 Sykkelen skal drives av sykkelens bakhjul.

53.06 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.

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

53.08 Drivstofftanken må være tilstrekkelig og uavhengig beskyttet fra underlaget.

53.09 Krengede sidevogner er på det strengeste forbudt.

53.10

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

53.14 Minimum dimensjoner for passasjerens plattform:

- Lengde: 1000 mm

- Bredde: 400 mm Høyde på passasjerens vind skjerm: 300 mm (se diagram F)

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

53.16 For sidevogn må bakhjulet og sidevognshjulet dekkes og beskyttes med et solid materiale.

53.20 Avstanden mellom senterlinjene på bakhjulet og sidevognshjulet må være mellom 800 og 1100 mm.

53.21

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 diagram F og L). 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 NUMMERSKILT

Må være som følger:

55.03 De skal lages av et rektangulært og 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.

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 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. De to andre skal plasseres vertikalt, et på hver side av sykkelen, og vende utover. De skal festes på en slik måte at de er godt synlige, og de må ikke tildekkes av noen del av motorsykkelen eller av utøveren i kjørestilling.

55.06 Nummerskiltene 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 motorsykkelens 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.

55.07 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. Se diagram O. Det betyr en enkel vertikal linje for en, og syv uten tverrstripe.

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 55.03 ang. dimensjoner). Reklame kan være innenfor 50 mm fra toppområdet på nummerplaten (se diagram O, skravert område er reservert reklame).

Sidenummerplatene: hele nummerplaten kan benyttes til reklame. For Motocross of Nation skal FMNs nasjonalflagget settes på sidennummerplatene, med de respektive dimensjonene (se artikkel 53.03, obligatoriske dimensjoner 285 X 235mm og diagram O).

55.10 Et 50 mm bredt felt rundt nummerskiltet skal være uten noen form for reklame.

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

Når offisielt tidtakingsutstyr (transpondere) 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.

FIMs VM-logo kan settes på frontnummerplaten (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.

55.12 Nummerskiltfarger Bakgrunnsfargen og tallene er forskjellige i de enkelte motorsykkelklassene og etter type konkurranse. Spesielle detaljer blir angitt i tilleggsreglene.

Følgende farger skal brukes, og matte farger skal brukes iht. RAL fargetabell som:

Farge	Nummerkode
Sort	9005
Gul	1003
Rød	3020
Grønn	6002
Blå	5010
Hvit	9010

Når offisielt tidtakingsutstyr (transpondere) benyttes i Grand Prix arrangementer:

Fargen på frontplaten er valgfri.

Fargen må være klar og med markert forskjell på nummerplaten og startnummeret (lyst tall, mørk bakgrunn; mørk bakgrunn, lyst tall).

Sidenummer: fargen er valgfri.

- 55.12.1.1 MX Barneidrett hvit bakgrunn -sorte tall
- 55.12.1.2 MX 85 grønn bakgrunn -hvite tall
- 55.12.2 MX 1hvite bakgrunn -sorte tall
- 55.12.3 MX 2 sort bakgrunn- hvite tall
- 55.12.4 MX 3 og sidevogn gul bakgrunn -sorte tall
- 55.12.5 Supercrosshvite bakgrunn -sorte tall

01.63 DRIVSTOFF, OLJE OG KJØLEMEDIA

Alle motorsykler kan kun benytte blyfri 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 tilfredsstillende 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.

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

Følgende klær og støvler (utstyr) må brukes av utøver og passasjer på både trening og i konkurranse:

65.01 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.

65.07 Materiale som kan erstatte skinn.

Følgende egenskaper skal minst tilsvare egenskapene til 1,5 mm skinn (oksehud):

- 65.07.1 Motstandsevne mot brann.
- 65.07.2 Motstandsevne mot å bli opprevet.
- 65.07.3 Friksjonskoeffisient mot alle typer asfalt.
- 65.07.4 Absorbering av svette.
- 65.07.5 Medisinsk prøving ikke være giftig og ikke fremkalle allergi.
- 65.07.6 Fabrikkert av en kvalitet som ikke smelter.

FMNs som godkjenner beskyttelsesklær skal sende et testsertifikat til FIM. Klærne skal merkes med et godkjenningsmerke fra dette FMN, dersom dette kreves av FMN.

For barn under 13 år, se egne forskrifter for barn.

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. 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 godkjenningsmerke for utøvere fra eget land.

Så snart utøveren sitter på sin sykkel, skal hjelmen være festet.

Dersom man ikke tilfredsstillter 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 tilfredsstillter de tekniske spesifikasjonene.

69.02

Dersom en hjelm ikke tilfredsstillter de tekniske spesifikasjonene eller blir funnet defekt må teknisk kontrollant fjerne alle godkjenningsmerker 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 (se også artikkel 77.02.14)

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. Dersom tannbeskytter benyttes skal denne være laget av godkjent materiale. For hjelmer for barn mellom 5 og 12 år gjelder egne regler og retningslinjer.

01.70 INTERNASJONALE REGISTRERTE GODKJENNINGSMERKER

Følgende hjelm merker er godkjent av FIM og NMF.

- Europe ECE 22-05 'P', 'NP' or 'J'
- Japan JIS T 8133: 2000
- USA SNELL M 2005 (Se internasjonale hjelmstandardmerking i diagram seksjon).

01.71 BRILLER OG VISIR

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.

Beskyttelse som skaper visuelle forstyrrelse (ripet eller lignende) får ikke benyttes. Briller skal brukes fra start av i trening og heat (se også 32.9.1).

01.73 NASJONALE HJELMFARGER

Følgende nasjonale farger er godkjent og skal brukes i internasjonale konkurranser:

De internasjonale hjelmfargene er ført opp i FIMs tekniske reglement. Tabellen anses ikke for å være relevant da den kun benyttes i VM lag for motocross. Ta kontakt med NMF om dere ønsker oversikt over disse fargekodene eller let opp på www.fim.ch. 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:

76.1 Fargene som benyttes på startnummeret må være i sterk kontrast til bakgrunnsfargen.

76.2 Avstand mellom tallene: 1,5 cm.

Tallhøyde 20 cm

76.4 Tallbredde minimum 10 cm for et talls nummer minimum 20 cm for to talls nummer minimum 25 cm for tre talls nummer

76.5 Strek tykkelse 3 cm

76.6

Det skal være et område rundt startnummeret på minimum 5 cm. Det er ikke tillatt å sette reklame eller annet i dette området.

76.7 Vester i plast må være performert for å gi tilstrekkelig ventilasjon.

76.8

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 KONTROLL

77.01 Verifikasjon

Generelt. En utøver er til enhver tid ansvarlig for sin motorsykkel.

77.01.1 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.

77.01.2 Han må forsikre seg om at alle teknisk kontrollant assistenter som er oppnevnt til løpet, utfører sine oppgaver på en skikkelig måte.

77.01.3 Han skal utnevne assistenter til individuelle oppgaver: under løpet, under treningen og til sluttkontrollen.

77.01.4 Teknisk kontroll vil bare bli utført når arrangøren er informert om de tekniske data til sykkelen.

77.01.5 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.

77.01.6 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.

77.01.7 Teknisk kontrollant har rett til å inspisere/se på alle deler av motorsykkelen under hele stevnet/ arrangementet.

77.02 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.

77.02.1 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.

77.02.2 Kjøreren eller mekanikeren skal møte med renvasket sykkel, i samsvar med FIMs bestemmelser. Han må også vise fram et korrekt utfylt og bekreftet skjema med tekniske data. Bensintanken må inneholde maksimum 0,5 liter bensin. I tvilstilfelle vil teknisk kontrollant veie sykkelen med tom tank.

77.02.3 Kjøreren eller mekanikeren skal vise fram kjøreutstyret. Hjelmen skal merkes.

77.02.5 Støykontrollen skal utføres først. Støynivået skal anføres på kontrollskjemaet. Lyddemperen skal merkes med maling.

77.02.6 Motorsykkelen skal veies, og vekten skal anføres på kontrollskjemaet.

77.02.7 Det skal gjennomføres en fullstendig kontroll av motorsykkelen(e) i samsvar med FIM - forskriftene. Godkjente sykler skal forsegles og forseglingen skal settes på hovedrammen. Når en utøver viser to sykler skal disse merkes forskjellig.

77.02.8 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.

77.02.9 Utøveren kan bytte sykkel mellom heatene. Siste frist for å velge motorsykkel er 10 minutter før start av heatet.

77.02.10 Før start, 10 minutter før, i hvert heat skal teknisk kontrollant foreta kontroll av at forseglingene, merket på eksosystemet og kjørerens utstyr er i orden og kontroll av motorsyklene i reservert område.

77.02.11 Under konkurransen skal Teknisk Kontrollant kontrollere forseglingene, merket på eksosystemet 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.

77.02.12 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.

77.02.13 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.

77.02.14 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 77.02.5, 77.02.6 og 77.02.12.

77.05 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

Støykontroll skal utføres etter grensene i artikkel 79.11.

79.01 Lyd skal kontrolleres etter oppgitte krav, med mikrofonen plassert 500 mm fra eksosutløpet, og i en 45 graders vinkel i forhold til eksosrøret. Målingen skal foregå i samme høyde som eksosutløpet, likevel minst 200 mm over bakken. Dersom dette ikke er mulig kan målingen foretas i en 45 graders vinkel oppover.

79.02 I forbindelse med lydkontroll skal alle motorsykler utstyres med en forlenget pluggledning (minimum 30 cm). Den ene enden på den forlengede pluggledningen skal settes på den originale pluggen mens den andre enden settes på pluggen.

En motorsykkel uten girkasse med fristilling skal stå på et stativ mens målingen pågår.

I forbindelse med lydkontrollen kan utøveren sitte på motorsykkelen i normal kjørestilling og kontrollere gasshåndtaket. Ingen andre personer i teamet får påvirke kontrollen.

79.03 Lyddempere skal merkes etter at de er kontrollert og godkjent. Disse kan ikke byttes ut under et stevne uten at utøveren har reservedemper som er kontrollert, godkjent og merket.

79.04 Utøveren skal øke motorens turtall til den foreskrevne turtallsgrense (hastighet pr minutt). Målingen skal foretas ved denne foreskrevne grensen.

79.05 Turtallet skal måles etter hastigheten på stempelet sammenlignet med slaglengden på motoren: Turtallet regnes ut etter følgende formel: $N = 30,000 \times \frac{cm}{I}$ hvor N= Turtallet for motoren cm = Stempelhastighet i m/s I = Slaglengde i mm

79.06 Turtallet ved støykontroll skal være nær opptil belastningen på motoren. Følgende skala skal følges:

Sylindervolum	Turtall
Up to 85 cc	8,000 RPM
Over 85 cc up to 125 cc	7,000 RPM
over 125 up to 250 cc	5,000 RPM
over 250 cc up to 500 cc	4,500 RPM
over 500 cc	4,000 RPM

79.07 Støynivået på motorer med mer enn en sylinder skal måles ved hvert eksosutløp.

79.08 En sykkel som ligger over støygrensen kan framstilles for måling flere ganger.

79.11 Gjeldende støygrense er maks: (målt på et bestemt turtall for angjeldende motor (se også artikkel 79.06)).

96 dB/A for 2 taktmotorer

94 dB/A for 4 taktmotorer

79.12 Bakgrunnsstøyen skal ikke overskride 90 dB (A) innenfor en radius på 5 meter fra motorsykkelen mens målingen pågår.

79.13 Alle støymålingsapparater skal tilfredsstille den internasjonale standarden IEC 651:

Type 1

Type 2

Det må være tilgjengelig kalibrator for kontroll og justering av støymålingsapparatet i den perioden det er i bruk.

79.14 Apparatet skal alltid stilles på "slow respons".

79.15 De angitte støygrenser er korrekte ved + 20 C. Ved temperatur under + 10 C tillates en toleranse på

+ 1 dB (A). Ved temperatur under 0C tillates en toleranse på + 2 dB (A).

79.16 Støykontroll etter konkurransen

I stevner der det kreves en kontroll av syklene etter konkurransen, før resultatlisten blir offentliggjort skal denne kontrollen i internasjonale løp også innbefatte støykontroll av minst tre sykler tilfeldig valgt etter skjønn av Teknisk kontrollant eller stevneleder.

01.80 BRUKERVEILEDNING FOR LYDMÅLING

80.01 National Controll Officier (NCO) (Nasjonal Offisiell støymåler) må ankomme i god tid slik at han, stevneleder og teknisk kontrollant sammen kan diskutere hvor, hvordan og testprosedyrene best kan gjennomføres.

80.02 Støymålerutstyret må inneholde en kalibrator som brukes umiddelbart før testen starter og alltid før en re test dersom en disiplinær sak forlanger det.

Et sett av måleutstyret er tilstrekkelig ved arrangement i Norge.

80.03 Før en test må NCO alliere seg med maksimum to personer som har FIM Entrant's eller Constructor's lisens, eller med lagledere som har støymålerapparat inklusiv kalibrator, slik at de eventuelt kan bekrefte nøyaktigheten av støymålerapparatet.

80.04 Tester bør ikke forekomme under regnvær eller ekstrem tåke. Maskiner som er ekstremt støyende kan testes individuelt dersom forholdene tillater dette.

80.05 I annet en moderat vind skal syklene peke mot vindretningen. (Mekanisk støy vil blåse forover, vekk fra mikrofonen).

80.06 Apparatet skal alltid stilles på "slow response".

80.07 Støymålerapparatet skal settes på "lett" måling.

80.08 Ved måling skal man alltid runde ned f.eks. 100,9 dB/A = 100 dB/A.

80.09 Toleransegrensen for instrumentet
Type 1 måler: er toleransegrensen 1 dB/A.
Type 2 måler: er toleransegrensen 2 dB/A.

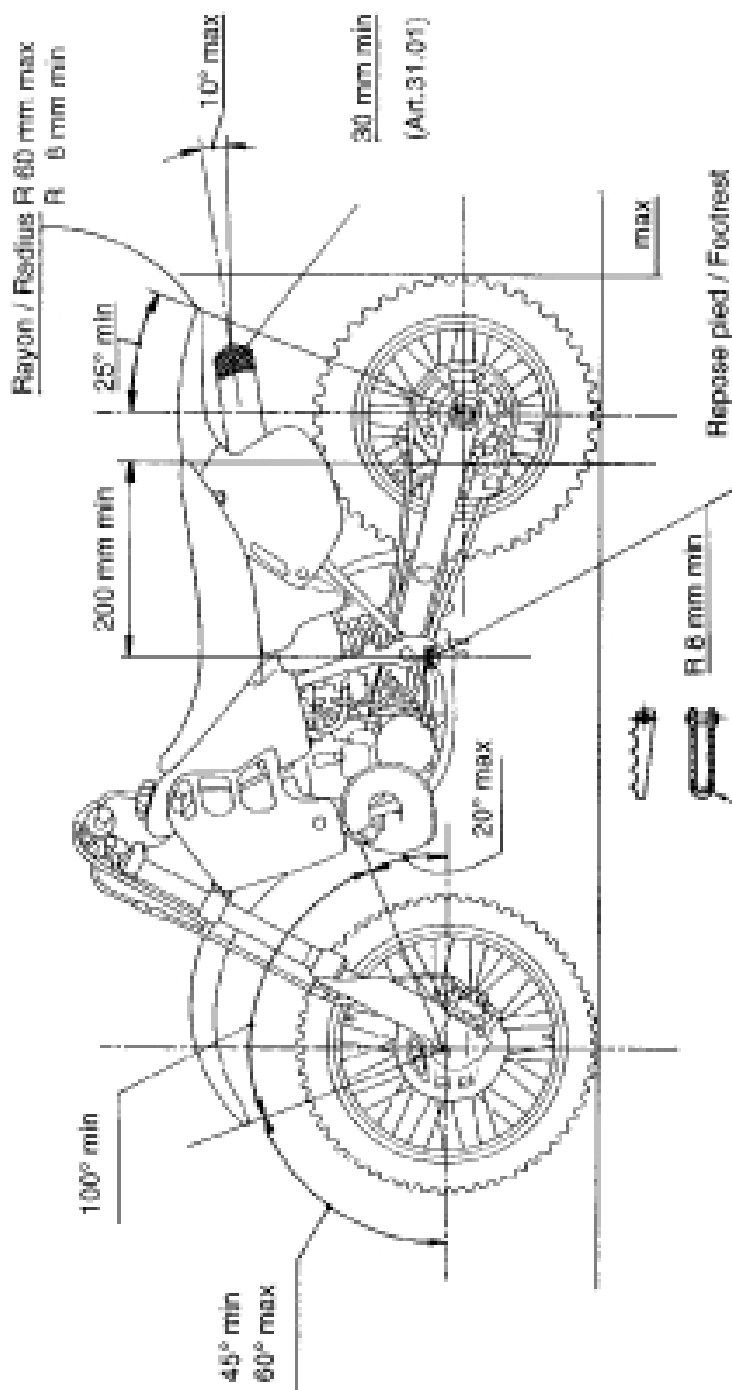
80.10 Toleransegrensen ved temperatur
Under 10 grader celsius: er toleransegrensen 1 dB/A.
Under 0 grader celsius: er toleransegrensen 2 dB/A.

Alle toleranser akkumuleres. Hva slags behandling som skal gjøres avhenger av den enkelte grenen, og en avgjørelse om dette tas av stevnelederen.

Skjema 1 E Motocross

MOTOCROSS

E

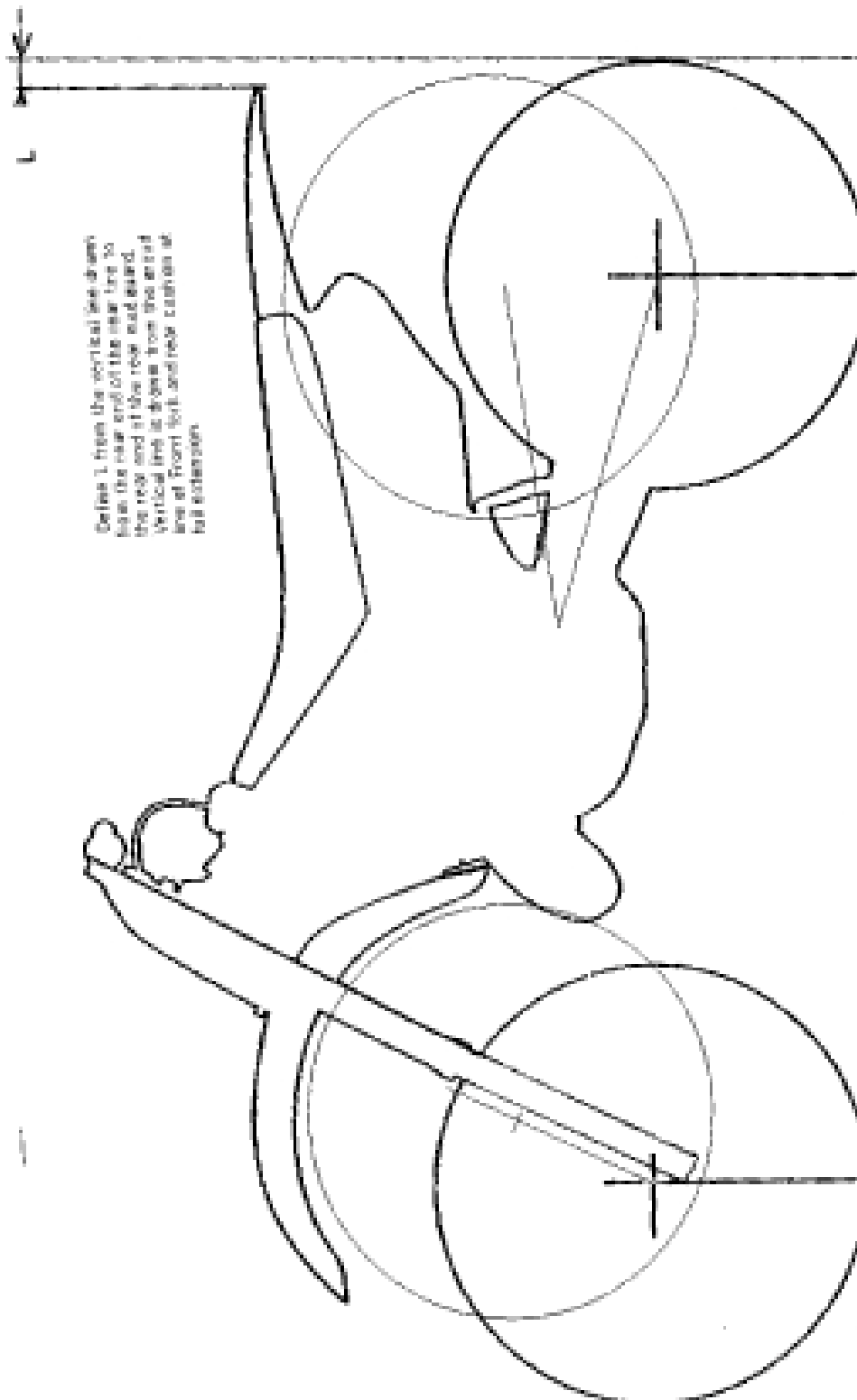




Skjema 2 L Demperutslag

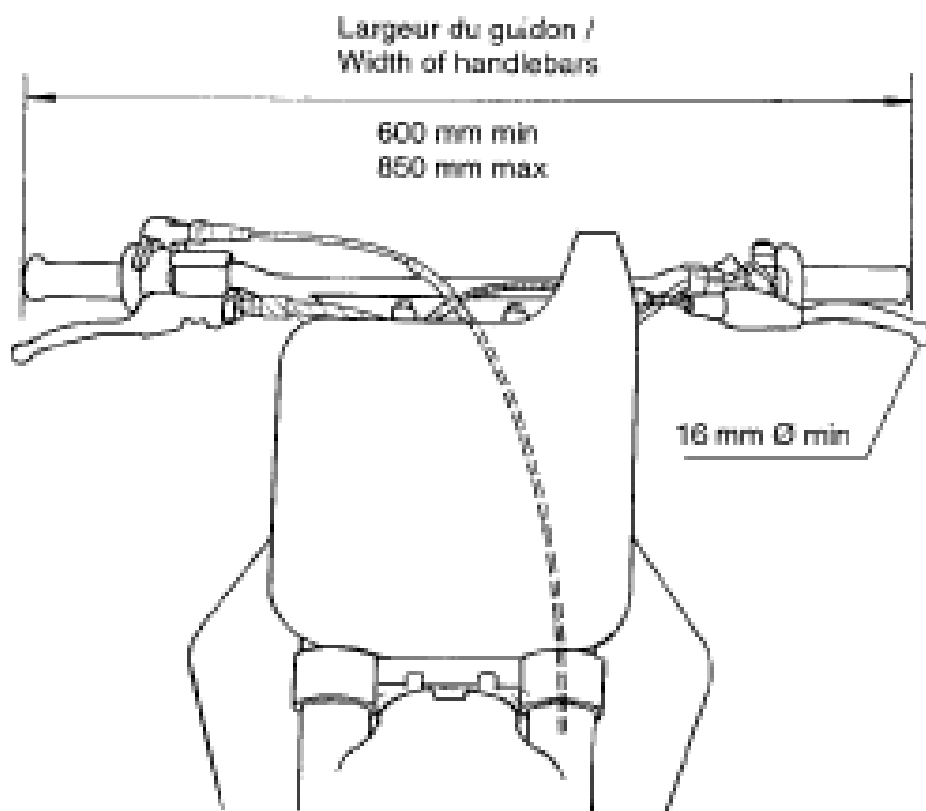
DIAGRAM / DIAGRAMME

L

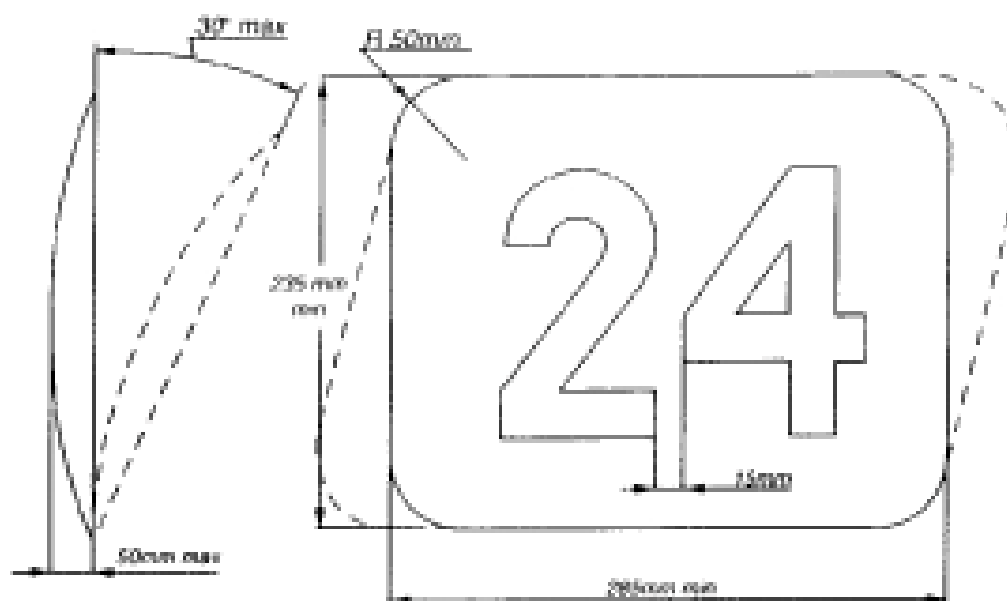




Skjema 3.1 - O Plate front 1



PLAQUE - NUMERO / NUMBERPLATES **O**
(Except FIM Individual World Motocross Championship)





Skjema 3.2 - O Plate front 2

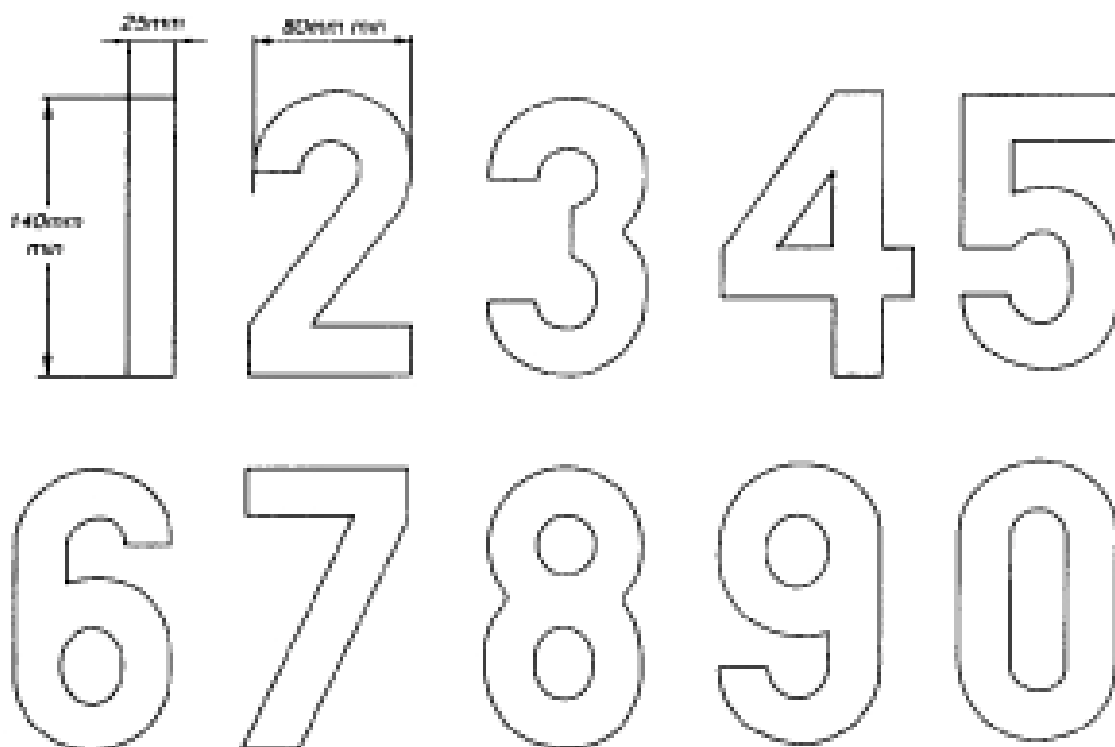
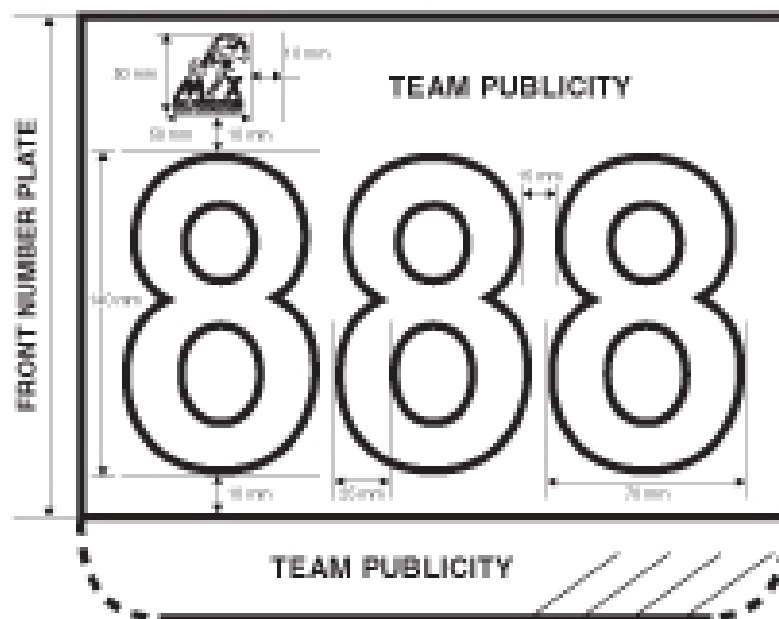
NUMBERS / NUMEROS

O

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

CHAMPIONNATS DU MONDE FIM

FRONT NUMBER PLATE / PLAQUE FRONTALE





Skjema 4 - Nummer typer

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

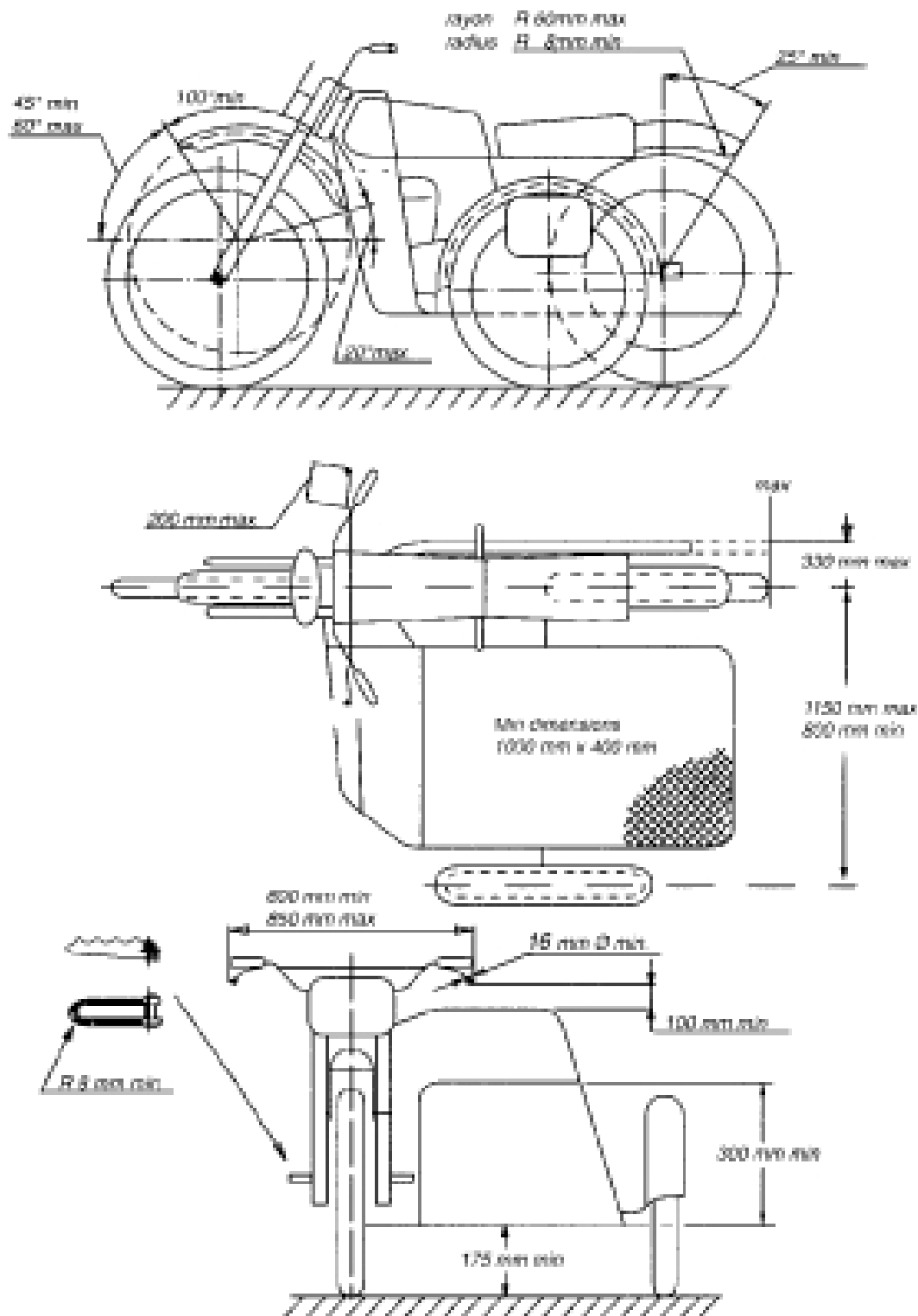
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9



Skjema 5 – Sidevogn

SIDECAR

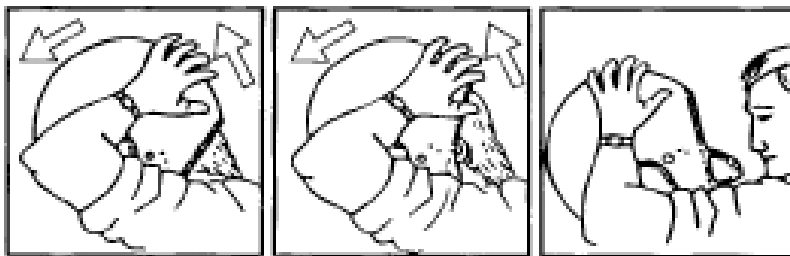
F



Skjema 6 - 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 vankeligheter 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 7 Internatinal hjelmstandard

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

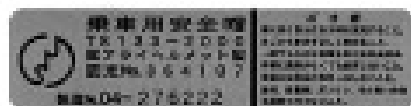
ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Belo Russia, E29 for Estonia, E30 (- vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonie, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (- vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 New Zealand.

Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000
 (Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2005
 (Label affixed inside the helmet).

For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook