

# Spesialreglement Supermotard

## Innhold

<b>FELLESEDELEN</b> .....	<b>6</b>
<b>1. ANSVAR OG MYNDIGHET</b> .....	<b>6</b>
<b>2. DEFINISJONER</b> .....	<b>6</b>
2.1 Spesialreglementer (SR).....	6
2.1.1 Regler for Norgesmesterskap og Norgescup (NM / NC regler).....	6
2.1.2 Teknisk reglement (TEKR).....	6
2.1.3 Banereglement (BR).....	6
2.2 Andre bestemmelser (AB).....	6
<b>3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB</b> .....	<b>6</b>
3.1 Endringer i SR.....	6
3.2 Eventuelle forandringer eller tillegg i AB.....	7
<b>4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER</b> .....	<b>7</b>
<b>5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE</b> .....	<b>7</b>
5.1 Juryen .....	7
5.2. Juryformann sine plikter.....	7
5.3 Stevnelederen .....	8
5.4 Teknisk kontrollant .....	9
5.5 Tidtakere.....	9
5.6 Miljøkontrollant .....	9
5.7 Jurysekretær .....	9
5.8 Andre stevnefunksjonærer.....	10
<b>6. DELTAGERE</b> .....	<b>10</b>
6.1 Lisens og lisenskurs .....	10
6.2 Utøvere plikter å overholde reglementer.....	10
6.3 Ansvarshavende .....	11
6.4 Utøver.....	11
6.5 Forsikringer .....	11
6.6 Folketrygden.....	12
<b>7. LØPSDOKUMENTER OG PÅMELDING</b> .....	<b>12</b>
7. 1 Tilleggsregler .....	12
7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse .....	12
7.1.2. Arrangementsnummer .....	12
7.1.3 Tilleggsreglernes innhold .....	12
7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene .....	12

7.2 Akkrediteringer .....	12
7.3 Påmeldinger.....	13
7.4 Avvisning av påmeldinger.....	13
7.5 Uteblivelse fra et løp .....	13
7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding .....	13
7.7 Etteranmeldinger .....	14
<b>8. UNDER LØPET .....</b>	<b>14</b>
8.1 Offisielle signaler .....	14
8.2 Farlige kjøretøy .....	14
8.3 Uønsket adferd .....	14
<b>9. ETTER LØPET.....</b>	<b>14</b>
9.1 Resultatlistor.....	14
9.2 Forlate arenaen .....	14
9.3 Faktaavgjørelser i grenen .....	14

## **Spesialreglement Supermotard**

<b>038.1 GENERELL UNDERLEGGELSE AV REGLER OG BESTEMMELSER .....</b>	<b>15</b>
038.1.1 DEFINISJON AV SUPERMOTARD.....	16
038.1.2 Terminlisten .....	16
038.1.3 Tillatelse til å arrangere løp.....	16
038.1.4 NMFs godkjenning og forsikring av arrangementet .....	16
038.1.5 Krav om Aktivitetsleder på ordinære treninger.....	16
<b>038.2 MOTORSYKLER OG KLASSER.....</b>	<b>16</b>
038.2.1 Motorsykler .....	16
038.2.2 Klasser.....	16
<b>038.3 BANEN.....</b>	<b>17</b>
038.3.1 Banespesifikasjoner.....	17
038.3.2 Sikkerhet på banen .....	18
038.3.3 Sjikaner.....	18
038.3.4 Banedepot.....	18
038.3.5 Startsonen .....	18
038.3.6 Tidtaking og rundetelling .....	19
038.3.7 Tidtakingsutstyr.....	19
<b>038.4 FUNKSJONÆRER.....</b>	<b>19</b>
<b>038.5 DELTAGERE.....</b>	<b>19</b>

038.5.1	Lisens .....	19
038.5.2	Førers alder .....	19
<b>038.6</b>	<b>TILLEGGSSREGLER .....</b>	<b>19</b>
<b>038.7</b>	<b>Antall startende / premiering .....</b>	<b>19</b>
<b>038.8</b>	<b>PÅMELDING .....</b>	<b>20</b>
038.8.1	Generelt .....	20
038.8.2	Påmeldingsskjema .....	20
038.8.3	Ikke-startende i et løp .....	20
<b>038.9</b>	<b>INNSJEKK / TEKNISK GODKJENNING .....</b>	<b>20</b>
038.9.1	Innsjekk .....	20
038.9.2	Teknisk godkjenning .....	20
<b>038.10</b>	<b>TEKNISK REGLEMENT .....</b>	<b>21</b>
038.10.1	INNLEDNING .....	21
038.10.2	KONSTRUKSJONSFRIHET .....	21
038.10.3	KLASSER .....	21
038.10.4	MÅLING AV SLAGVOLUM .....	21
038.10.5	DEFINISJON AV PROTOTYPE .....	22
038.10.6	GENERELLE BESTEMMELSER .....	22
038.10.6.1	Forbud mot bruk av titan .....	22
038.10.6.2	Bruk av aluminium .....	23
038.10.6.3	Sylinderbegrensning på 125 ccm .....	23
038.10.6.4	Definisjon på ramme på solo motorsykler .....	23
038.10.6.5	Startanordning .....	23
038.10.6.6	Beskyttelse av åpen transmisjon .....	23
038.10.6.7	Eksosrør .....	23
038.10.6.8	Styret .....	24
038.10.6.9	Kontrollhåndtak .....	24
038.10.6.10	Gasshåndtak .....	24
038.10.6.11	Fothvileren .....	25
038.10.6.12	Bremser .....	25
038.10.6.13	Skjermer og hjulbeskyttelse .....	25
038.10.6.14	Kåper .....	26
038.10.6.15	Dekk .....	26
038.10.6.16	Nummerskilt .....	26
038.10.6.17	Drivstoff, olje og kjølemedia .....	27
038.10.7	KJØREUTSTYR .....	27
038.10.7.1	Kjøreutstyr og beskyttelse .....	27
038.10.7.2	Krav til hjelmer .....	28
038.10.8	GJENNOMFØRINGEN AV TEKNISK KONTROLL .....	29
038.10.8.1	Verifikasjon .....	29
038.10.8.2	Fremmøtetid teknisk kontrollant .....	29
038.10.8.3	Utnevning av assistenter .....	29

038.10.8.4	Assistentenes utføring av oppgaven	29
038.10.8.5	Plikten til å oppgi tekniske data	29
038.10.8.6	Førers personlige møteplikt ved kontroll	29
038.10.8.7	Rapportering av teknisk kontroll	30
038.10.8.8	Kontroll kan skje under hele stevnet	30
038.10.8.9	Ikke møtt til teknisk kontroll	30
038.10.8.10	Tidspunkt for den enkelte deltagers tekniske kontroll	30
038.10.8.11	Kjørerens plikt med kjøretøyet til kontroll	30
038.10.8.12	Plikten til å vise kjørestyret	30
038.10.8.13	Støykontroll skal skje først	30
038.10.8.14	Plikt til å veie kjøretøyet	30
038.10.8.15	Plikt til å gjennomføre fullstendig kontroll	30
038.10.8.16	Fremvisning av kjøretøy med korrekt startnummer	30
038.10.8.17	Bytte av sykkel	31
038.10.8.18	Kontroll 10 min før start i hvert heat	31
038.10.8.19	Kontroll underveis i konkurransen	31
038.10.8.20	Parc Ferme	31
038.10.8.21	Innlevering av liste over godkjente sykler og førere	31
038.10.8.22	Kontroll etter uhell	31
038.10.8.23	Farlige sykler	31
038.10.9	STØYKONTROLL	32
038.10.9.1	Krav til utføringen	32
038.10.9.2	Krav til kjøretøyet som skal måles	32
038.10.9.3	Merking etter kontroll	32
038.10.9.4	Måling skal skje ved turtallsgrense	32
038.10.9.5	Utrekning av turtallsgrense	32
038.10.9.6	Skala for turtall	32
038.10.9.7	Motorer med mer enn en sylinder	32
038.10.9.8	Tillat med flere målinger	33
038.10.9.9	Støygrenser	33
038.10.9.10	Bakgrunnstøygrense	33
038.10.9.11	Krav til støymåleapparat	33
038.10.9.12	Innstilling av måleapparat	33
038.10.9.13	Støygrense ved temperaturforskjeller	33
038.10.9.14	Støykontroll etter konkurransen	33
038.10.10	BRUKERVEILEDNING FOR LYDMÅLING	33
038.10.10.1	Kontrolløren bør møte i god tid	33
038.10.10.2	Krav om kallibrator	33
038.10.10.3	Kontroll av nøyaktighet	34
038.10.10.3	Ikke test under dårlig vær	34
038.10.10.4	Sterk vind	34
038.10.10.5	Innstilling av apparatet	34
038.10.10.6	Innstilles på "lett måling"	34
038.10.10.7	Avrunding av måleresultat	34
038.10.10.8	Toleransegrensen for instrumentet	34
038.10.10.9	Toleransegrensen ved temperatur	34
<b>038.11</b>	<b>Startnummer:</b>	<b>34</b>
<b>038.12</b>	<b>TRENING / FØRERMØTE / KVALIFISERING</b>	<b>34</b>

038.12.1 Førermøte .....	35
038.12.2 Kvalifisering.....	35
<b>038.13 START.....</b>	<b>35</b>
038.13.1 Startprosedyre.....	35
038.13.2 Tyvstart.....	35
<b>038.12 STOPPING AV ET HEAT .....</b>	<b>36</b>
<b>038.13 Målgang.....</b>	<b>36</b>
<b>038.14 FREMMED HJELP / KUTTING AV BANETRASE' .....</b>	<b>36</b>
<b>038.15 REKLAME PÅ FØRER OG SYKKEL .....</b>	<b>37</b>
<b>038.16 FARLIGE MOTORSYKKLER.....</b>	<b>37</b>
<b>038.17 MEDISINSK UNDERSØKELSE .....</b>	<b>37</b>
<b>038.18 FLAGGSIGNALER.....</b>	<b>37</b>
<b>038.19 RESULTATER.....</b>	<b>38</b>
038.19.1 Generelt .....	38
038.19.2 Sammenlagresultater i en cup .....	39
<b>038.20 PROTESTER.....</b>	<b>39</b>
<b>038.21 AVSLUTNING AV ET LØP .....</b>	<b>39</b>
<b>038.22 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR NORGESMESTERSKAPET .....</b>	<b>39</b>
038.22.1 Generelt .....	39
038.22.2 Heatoppsett.....	40
C-Finale.....	42
Siste sjanse 2 .....	42
Siste sjanse 2 .....	42
Siste sjanse 1 .....	42
Siste sjanse 1 .....	42
<b>B-Finale S 2 .....</b>	<b>42</b>
<b>B-Finale S 1 .....</b>	<b>42</b>
Semifinale 1.....	42
Semifinale 2.....	42
Semifinale 2.....	42
Semifinale 1.....	42
<b>038.23 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR NORGESCUP.....</b>	<b>44</b>
038.23.1 Generelt .....	44
038.23.2 Heatoppsett.....	45
038.23.3 Poengfordeling .....	45

## FELLESEDELEN

### 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 FIM's 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 kapittelet regulerer hvilke organisasjonsledd som kan vedta endringer og tillegg i Spesialreglementer og Andre Bestemmelser og rutiner for vedtak og ikrafttredelse.

#### 3.1 Endringer i SR

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

Endringer og tillegg i SR skal 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 approbasjonsavgift 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 resultatlister. 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 NMF's 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 resultatlistene 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**

Tidtakerne 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 NMF's 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 NMF's Barneidrettsregler.

Kravene til medisinske egenerklæringer og legeerklæringer i forbindelse med lisensiering er beskrevet i NMF's 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 kjørerens kjøretøy og personlig utstyr er i reglementert forfatning i henhold til forskrifter og teknisk reglement.

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

Brudd på disse bestemmelsene kan medføre startforbud, treningsforbud, utelukkelse eller annen sanksjon eller straff mot kjørerens 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 kjører.

NMF's Treningsreglement regulerer vilkår for unntak fra kravene om ansvarshavende ved treningsleire og treningssamlinger.

For øvrig gjelder NMF's 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 lisenst 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 NMF's 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 førere 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.

Ved for sent innkommet TR kan tilleggsavgift tilkomme.

#### **7.1.2. Arrangementsnummer**

Grenansvarlig skal sende de godkjente TR til NMF's 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 Tilleggsreglenes 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 førere 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 spesialreglement 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 kjørers 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 representasjonskjøring. 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 deltagelse 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 preliminnære 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**

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

## SPESIALREGLEMENT

### 038.1 GENERELL UNDERLEGGELSE AV REGLER OG BESTEMMELSER

Alle førere, team, funksjonærer og andre som deltar i et FIM/NMF Supermotard-arrangement plikter på vegne av seg selv, sitt team, sin arbeidsgiver og agent å følge alle bestemmelsene nedenfor:

FIM Sporting Code	– Nasjonalt Løpsreglement (NLR)
FIM Motocross Regulations	– Spesialreglementet i supermotard
FIM Motocross Technical Regulations	– NMFs tekniske reglement
FIM Disciplinary and Arbitration Code	– NMFs og NIFs straffebestemmelser
FIM Environmental Code	– NMFs miljøreglement og bestemmelser
FIM Medical Code	– NMFs Medisinske reglement
FIM Anti-Doping Code	– NMFs og NIFs antidopingbestemmelser
FIM Organizer's Manual	– NMFs arrangementsmanual/Håndbok – NMFs Håndbok

Disse regler og bestemmelsene kan oversettes til andre språk, men i tilfelle uoverensstemmelse om fortolkning gjelder den engelske teksten.

Det er førerens og/eller teamets ansvar å forsikre seg om at alle personer som er påmeldt til et løp følger kravene i FIMs/NMFs bestemmelser. Føreren eller alle andre som har ansvar for en påmeldt motorsykkel er ansvarlig for at FIMs/NMFs bestemmelser blir fulgt og respektert på vegne av sitt team, under hele arrangementet.

Alle personer som på en eller annen måte er påmeldt til eller knyttet til påmeldingen av en motorsykkel, samt representanter knyttet til depotet, ventesonen, banedepotet og sekunderingssonen eller på banen må inneha og bære med seg et godkjent adgangsbrev gjennom hele stevnet.

Spesialreglementet for Supermotard er bygd opp etter tolkninger av FIMs Appendix 038 Supermoto Regulations, Regulations 039 Supermoto World Championship og Appendix 032 Spesialreglementet for Motocross, samt Appendix 01 Teknisk Reglement for Motocross.

Ved forhold som ikke dekkes av dette reglement vises det til NMFs SR Motocross. Ved noen punkt er FIMs tekst ilagt ekstra vekt og er tatt med i dette reglement som *kursiv tekst*.

*Dersom det er tvil om oversettelsen av reglene, områder/hendelser eller andre forhold som reglementet ikke omhandler, kan NMFs styre og NMFs Motocrossutvalg ved Supermotardgruppa foreta tolkninger eller rettelser. På samme måte kan stevnelederen og Juryen gjøre tiltak og endringer som er nødvendig for å gjennomføre et verdig NM, Norgescupløp eller åpent løp.*

*Bestemmelsene i dette reglementet utfyller bestemmelsene i det nasjonale løpsreglementet (NLR) og gjelder ved alle nasjonale supermotardløp som arrangeres i Norge.*

### **038.1.1 Definisjon av Supermotard**

Supermotard arrangeres for solomotorsykler på bane som inneholder både asfaltunderlag og grusunderlag med naturlige hindere.

### **038.1.2 Terminlisten**

Alle supermotardløp som skal arrangeres i Norge skal stå i den årlige terminlisten som utgis av NMF.

### **038.1.3 Tillatelse til å arrangere løp**

Alle arrangører som skal holde løp må inneha all nødvendig kompetanse og tillatelser. Godkjenninger av løp gjøres av NMF.

### **038.1.4 NMFs godkjenning og forsikring av arrangementet**

Supermotard må arrangeres på en bane som er godkjent av NMF og tilfredsstillende NMFs Supermotard- bestemmelser.

Arrangøren er ansvarlig for alle nødvendige fasiliteter og personell. Dette for å sikre en rolig og trygg gjennomføring av arrangementet.

Når tilleggsreglene er godkjent forsikrer NMF arrangementet i tråd med NMFs regler.

### **038.1.5 Krav om Aktivitetsleder på ordinære treninger**

Alle klubber som har bane hvor det kjøres trening på, skal ha en ansvarlig (aktivitetsleder) for treningen. Denne person skal påse at alle som kjører på banen har lisens og medlemskort samt instruere eventuelt nye personer som kommer til banen, inkl. ha opplæring for de som løser rekrutteringslisens.

Ved skade skal klubbansvarlig protokollføre dette og sende skademeldingsskjema til NMF. Ansvarshavende skal også protokollføre antall førere som trener og føre dette inn på NMFs treningsregistreringsskjema.

## **038.2 MOTORSYKLER OG KLASSER**

### **038.2.1 Motorsykler**

Supermotard arrangeres for motorsykler som er godkjent i følge det tekniske reglementet for Supermotard

### **038.2.2 Klasser**

Det er følgende klasser:

S1	= Klasse for førere i 450ccm 4 takt -klassen.	Over 16 år
S2	= Klasse for førere i 650ccm 4 takt -klassen.	Over 16 år
Open	= For kjøretøy med 450cc og/eller 650cc.	Over 16 år
Junior	= Klasse for kjøretøy 85ccm 2-takt / 150 ccm 4-takt.	13-15 år

Hvilke klasser som blir kjørt skal stå oppført i 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.

*S1 (NM og N-cup status)*

*Dette er en "eliteklasse" for førere på 1-sylindrede sykler med kubikk mellom 250 ccm og 450 ccm 4-takt, og 125 ccm og 300 ccm 2-takt.*



*Ingen krav til dekk, bortsett fra at motocross-, enduro- og trialdekk er forbudt. Felgene skal ikke være større enn 17".*

*S2 (NM og N-cup status)*

*Dette er en "eliteklasse" for førere på 1-sylindrede sykler med kubikk mellom 450 ccm og 660 ccm 4-takt, og 300 ccm og 500 ccm 2-takt.*

*Ingen krav til dekk, bortsett fra at motocross-, enduro- og trialdekk er forbudt. Felgene skal ikke være større enn 17".*

*Open*

*Dette er en åpen klasse på 1-sylindrede sykler med kubikk mellom 250 ccm og 660 ccm 4-takt, og 125 ccm og 500ccm 2-takt. Ingen krav til dekk, bortsett fra at motocross- enduro- og trialdekk er forbudt. Felgene skal ikke være større enn 17".*

*Er opp til arrangøren å avgjøre om denne klassen kjøres som gjesteklasse. Ingen status i NM og N-cup.*

*Junior*

*Dette er en klasse for førere på sykler med 85 ccm 2-takt og 150 ccm 4-takt..*

*Ingen krav til dekk, bortsett fra at motocross-, enduro- og trialdekk er forbudt. Er opp til arrangøren å avgjøre om denne klassen kjøres som gjesteklasse. Ingen status i NM og N-cup.*

*Ved Norgesmesterskap skal klassene S1 og S2 kjøres som tellende løp, jfr punkt 038.22.*

*Ved Norgescup skal S1 og S2 kjøres som tellende klasser i cupen.*

*Arrangøren oppfordres til å legge programmet til rette for å arrangere løp for klasse open og klasse Junior, parallelt med NM eller Norgescup.*

### **038.3 BANEN**

#### **038.3.1 Banespesifikasjoner**

FIM: En supermotardbane skal inneholde omkring 70 % til 80% asfaltunderlag og 20% til 30 % med naturlig underlag (sand, jord og lignende).

Banen skal ikke være kortere enn 800 meter og ikke lenger enn 1750 meter.

Banebredden skal på det smaleste ikke være under 8 meter i faktisk kjørebredde. (I Norge oppfordres det til å ha 8 meter i banebredde. Den skal ved ingen tilfeller være under 6 meter.)

Det skal være minimum 3 meter fri høyde over banen.

Banen skal være konstruert slik at gjennomsnittshastigheten ikke overskrider de regler som er satt av NMF (Utregnet gjennomsnittshastighet for løpet og hvert heat)

Særlig oppmerksomhet skal gis til oppbygningen av hopp, hoppets vinkel og utforming.

Avstanden mellom hopp skal være minimum 30 meter (fra toppen av et hopp til toppen av det neste).

Flere konstruerte dumper etter hverandre er kun tillatt hvis dump nummer 2 eller 3 osv. ligger naturlig innenfor landingsområdet til dump nummer 1 eller 2 osv.

Hopp på asfalt er tillatt

Det kan i åpne løp, NC og NM søkes om å kjøre uten grusparti. SM-gruppa godkjenner eller avslår en slik søknad. Sikkerhet vil alltid stå i fokus.

### **038.3.2 Sikkerhet på banen**

Startområdet, målområdet, depoet og alle omkringliggende plasser hvor det oppholder seg publikum skal være sikret med et gjerde eller annet naturlig hinder. På hver side av banen skal det være en sikkerhetssone på minst 1 meter mellom banen og sikkerhetsgjerdet.

Denne sikkerhetssonen skal merkes med et sikkerhetsgjerde eller naturlig hinder på publikumsiden og banemarkering på banesiden.

Banemarkeringen skal ikke være høyere enn 500 millimeter over bakken og sammenbindes med plastikktepe. Banemarkeringen skal være laget av plast, tynt tre (skal være lett å brette) eller annet fleksibelt materiale.

Høyballer eller annet effektivt støtabsorberende materiale skal plasseres slik at det beskytter førerne mot å kjøre på trær, vegger, steiner og lignende.

Banen skal være fri for store steiner og andre "farlige" gjenstander. Skulle slike gjenstander komme frem på banen under løpet skal de fjernes.

Den del av banen som inneholder det naturlige underlaget skal vannes ved behov. Hvis nødvendig så bør den vannes før-, og- / eller mellom heat for å ivareta sikkerheten til førerne og publikum.

Maskiner til å ivareta baneformen på den naturlige delen, samt kosteutstyr til å ivareta renheten på asfaltdelen, bør finnes i umiddelbar nærhet under konkurranser.

### **038.3.3 Sjikaner**

Skal det bygges sjikaner på banen skal disse bygges på en slik måte, og med et slikt materiale, at de fremstår som "massive" for førerne. Dette for at en eventuelt planlagt gjennomkjøring av en sjikane vil synes nyttesløs for å tjene tid, samt at førerne skal respektere sjikanen og dens hensikt.

Selve materialet som sjikanene bygges opp av skal være støtabsorberende.

Sjikanene bør ha en høyde på mellom 450 og 600 millimeter, og merkes slik at de er godt synlige.

### **038.3.4 Banedepot**

Se NMFs banereglement for Supermotard.

### **038.3.5 Startsonen**

Det må være avsatt minst 1 meter (i bredden) til hver motorsykel. Se for øvrig NMFs banereglement for Supermotard.

NM har fastsatt startoppsett for førerne.

### **038.3.6 Tidtaking og rundetelling**

Tidtaking og rundetelling skal skje på linje med målstreken.

### **038.3.7 Tidtakingsutstyr**

På NM og NC skal det kjøres med transpondere (oransje)

På andre løp kan tidtaking gjøres på andre måter

## **038.4 FUNKSJONÆRER**

Utøvende funksjonærer under løp må inneha de lisenser som NMF fastsetter.

En funksjonær kan ikke være deltagende fører, sponsor, teamleder eller mekaniker.

## **038.5 DELTAGERE**

### **038.5.1 Lisens**

For å kjøre Supermotard må man ha supermotardlisens. Denne kan løses som hovedlisens eller man kan løse den som tilleggslisens.

Førere må inneha Supermotard konkurranselisens (nasjonal lisens) for å kjøre løp uansett status.

Til trening er det tilstrekkelig med en gyldig Rekrutterings- og treningslisens utstedt av NMF. En rekrutteringslisens gjelder ut kalenderåret, mens en introduksjonslisens gjelder kun den dagen den er utstedt. Både rekrutteringslisens og introduksjonslisens kan løses kun en gang, deretter må man ha lisenskurs og løse hovedlisens, enten treningslisens, nasjonal- eller internasjonal lisens.

Ved utstedelse av rekrutteringslisens/introduksjonslisens skal utsteder forvise seg om at førerne er kjent gjeldende regler og bestemmelser.

### **038.5.2 Førers alder**

Laveste aldersgrense for deltagelse i Supermotardløp er 13 år i juniorklasse. Det året man fyller 16 år kan man delta i statusløp.

For øvrig vises det til gjeldende bestemmelser i NLR.

## **038.6 TILLEGGSREGLER**

Tilleggsreglene for norske løp skal bygge på mal utarbeidet av NMF.

Arrangøren skal legge ut TR på sine hjemmesider, utøver plikter selv å gjøre seg kjent med innholdet. TR skal også være tilgjengelig for utøverne i sekretariatet på løpsdagen. 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 – 1 – uke etter løpsdato.

Eventuelle gebyr/avgifter skal fremgå av TR.

## **038.7 ANTALL STARTENDE /PREMIERING**

Antall startende i et løp er det antall førere som har sjekket inn i sekretariatet og teknisk kontroll.

De 5 beste i klasse S1 / 650A S2-skal premieres ved NM, Norgescup og åpne løp. Ved eventuell deltagelse i Junior eller Open skal de 5 beste også der premieres.

## **038.8 PÅMELDING**

### **038.8.1 Generelt**

I Norge er det ikke restriksjoner på hvor mange klasser man kan kjøre samme år.

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

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

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

Eller føreren må stå på bakerste startspor (bak resten av feltet), selv om det kjøres kvalifisering.

Alle førere som melder seg på innen påmeldingsfristen har rett til å delta, dersom de tilfredsstillere alle delene i reglementet. De førere 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.

### **038.8.2 Påmeldingsskjema**

Påmelding gjøres på NMF sin side. Utøver har selv ansvaret for å sjekke arrangørklubbens hjemmeside for å finne ut all nødvendig info om løpet. Transpondernummer skal også fylles ut ved påmelding.

### **038.8.3 Ikke-startende i et løp**

I Norge ilegger juryen bot til de førere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. Avgiften for ikke å melde løp er kr 500,-.

## **038.9 INNSJEKK / TEKNISK GODKJENNING**

### **038.9.1 Innsjekk**

Det gjennomføres av arrangerende klubb en innsjekk og kontroll (administrativ papirkontroll) før treningen finner sted. Føreren må her vise gyldig lisens for den klassen vedkommende skal delta i (se NMFs håndbok for mer info), kjøretøybevis samt medlemskap i NMF-tilsluttet klubb.

Hvis vedkommende ikke har kjøretøybevis ved innsjekk, må dette ordnes ved innsjekk og senere forevise igjen til teknisk kontroll.

### **038.9.2 Teknisk godkjenning**

I løpet av et arrangement kan føreren benytte seg av motorsykler som er forevist i teknisk kontroll (maks to motorsykler av samme fabrikat og klasse).

Før trening må teknisk kontroll gjennomføres i henhold til prosedyrene og i henhold til tidsskjema fastsatt i tilleggsreglene.

Hver fører skal fremvise en motorsykel i sitt navn og med startnummer for teknisk kontroll. Det er to muligheter for den andre motorsykkelen:

Føreren kan fremvise en motorsykel til under sitt navn og startnummer. Et team/*klubb* kan presentere en motorsykel som kan benyttes av to eller flere førere. I et slikt tilfelle må teamet informere teknisk kontrollant om navn og startnummer på de førerne som kan bruke denne motorsykkelen.

Alle sykler som skal godkjennes må inneha gyldig kjøretøybevis

En fører kan bytte motorsykel når som helst, unntatt under et heat. Ved bytte av sykkel forutsetter det at den har vært til teknisk kontroll under den aktuelle førerens navn.

## **038.10      TEKNISK REGLEMENT**

### **038.10.1    Innledning**

Betegnelsen motorsykel omfatter alle kjøretøyer som har mindre enn fire hjul, som drives av en motor og som er konstruert for en eller flere personer, deriblant føreren av kjøretøyet.

Hjulene skal normalt være i kontakt med bakken, men under ekstreme omstendigheter kan ett eller flere hjul for kort tid tillates å lette fra bakken

### **038.10.2    Konstruksjonsfrihet**

Dersom en motorsykel 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 motorsykel 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.

### **038.10.3    Klasser**

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

Klasse	over ccm	opptil ccm
S1	-400	450
S2	451	660
Open	200	660
Juniorklasse	85 totakt	150 4-takt

### **038.10.4    Måling av slagvolum**

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

Konvensjonell to eller firetakts motor  
Slagvolumet regnes ut ved følgende formel:

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

D = Diameter

C = Slaglengde

Alle mål i cm.

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

eller

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

### **038.10.5 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.

### **038.10.6 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.

#### **038.10.6.1 Forbud mot bruk av titan**

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.

##### **038.10.6.1.1 Magnetisk prøve (Titan er ikke magnetisk)**

##### **038.10.6.1.2 Salpetersyreprøve**

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

##### **038.10.6.1.3 Spesifikk vekt titan**

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.).

#### **038.10.6.1.4 Tvilstilfeller**

Ved tvilstilfeller sendes delene til et materialtestlaboratorium.

#### **038.10.6.2 Bruk av aluminium**

Bruk av aluminium kan fastslås visuelt.

#### **038.10.6.3 Sylindrbegrensning på 125 ccm**

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

#### **038.10.6.3.1 Hva som bestemmer antall sylindere**

Antall sylindere i en motor er bestemt av antall forbrenningskamre.

#### **038.10.6.3.2 Forhold knyttet til separate forbrenningskamre**

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

#### **038.10.6.4 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.

#### **038.10.6.5 Startanordning**

Startanordning er obligatorisk.

#### **038.10.6.6 Beskyttelse av åpen transmisjon**

##### **038.10.6.6.1 Sikring av åpen transmisjon**

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 føreren eller passasjerer å komme i tilfeldig kontakt med transmisjonsdelene. Det må også være laget slik at føreren ikke kan skade sine fingre.

##### **038.10.6.6.2 Krav til festing av skjold**

Skjoldet må være festet til nedre motorfeste.

#### **038.10.6.7 Eksosrør**

Eksosrør og lyddempere skal tilfredsstillende alle krav som angår støykontroll.

##### **038.10.6.7.1 Krav til eksosrørets ende**

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.

##### **038.10.6.7.2 Krav til eksosen utblåsning**

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 fører skal gjøres.

##### **038.10.6.7.3 Krav til lengden bakover på en lyddemper**

Lyddemperen på en solo motorsykel skal ikke nå lenger bakover enn til en vertikal tangent gjennom bakkanten av dekket.

#### **038.10.6.7.4 Særlig regel vedrørende eksosrøret på en sidevognssykkel**

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

#### **038.10.6.8 Styret**

##### **038.10.6.8.1 Styrets bredde**

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

##### **038.10.6.8.2. Krav til beskyttelse av styret**

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

##### **038.10.6.8.3 Krav til beskyttelse av styrende**

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

##### **038.10.6.8.4 Krav om styrestopper**

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).

##### **038.10.6.8.5 Krav til festeklemmer**

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

##### **038.10.6.8.6 krav til håndbeskyttere**

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

##### **038.10.6.8.7 Forbud om reparasjon av styret**

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

#### **038.10.6.9 Kontrollhåndtak**

##### **038.10.6.9.1 Krav om endekule**

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

Ø

##### **038.10.6.9.2 Krav til opplagring**

Alle håndtak og pedaler må være opplagret på uavhengige akser.

##### **038.10.6.9.3 Krav til bremsepedalen**

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

#### **038.10.6.10 Gasshåndtak**

##### **038.10.6.10.1 Krav til funksjon**

Gassreguleringshåndtaket skal returnere til stengt stilling når det slippes.



#### **038.10.6.10.2 Krav om dødmannsknapp**

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 førerens høyre håndledd. En spiraltråd (lik telefonledning) med maks en meters lengde er tillatt.

For snøscooter skal dødmannsknappens spiralledning festes til førerens belte.

#### **038.10.6.10.3 Krav om stoppknapp**

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.

### **038.10.6.11 Fothvileren**

#### **038.10.6.11.1 Krav til fiunksjon**

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.

#### **038.10.6.11.2 Krav til størrelse**

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

### **038.10.6.12 Bremses**

#### **038.10.6.12.1 Krav om antall bremses**

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

#### **038.10.6.12.2 Krav om bremses til kjøretøy gruppe B**

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.

### **038.10.6.13 Skjermer og hjulbeskyttelse**

#### **038.10.6.13.1 Krav til bredde**

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

#### **038.10.6.13.2 Krav til framskjerm**

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

#### **038.10.6.13.3 Krav til bakskjerm**

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.

#### **038.10.6.13.4 Krav om avrunding**

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

#### **038.10.6.13.5 Ved bruk av støpte eller sveisede hjul**

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

#### **038.10.6.14 Kåper**

Ingen former for kåper er tillatt. Radiatordeksler må være laget av fleksibelt materiale, for eksempel plast.

#### **038.10.6.15 Dekk**

Det er kun tillatt med dekk som kan kjøpes av en hver lekmann i div. Butikker som selger dekk. Det er kun tillatt med 17" felger eller 16.5" framfelg, det kan gis dispensasjon på bruk av slickshjul på crossfelger.

#### **038.10.6.16 Nummerskilt**

Må være som følger:

##### **038.10.6.16.1 Form og materiale**

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.

##### **038.10.6.16.2 Maksimal bue og ikke tildekket**

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

##### **038.10.6.16.3 Antall nummerskiltene**

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 føreren i kjørestilling.

##### **038.10.6.16.4 Nummerskiltene plassering**

Nummerskiltene må være plassert over en horisontal linje trukket gjennom bakhjulsnavet, og skiltet forkant må være bak en vertikal linje trukket 200 mm bak førerens fothviler. De må være plassert slik at de er godt synlige og de må ikke dekkes av motorsykkelen eller av føreren i kjøreposisjon. Dersom det benyttes separate plater/skilt kan et område med tilsvarende størrelse males med matte farger, eller monteres på motorsykkelen.

##### **038.10.6.16.5 Tallenes dimensjoner**

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 med mer

#### **038.10.6.16.6 Farger for de forskjellige klasser:**

S1 =	Svarte tall med hvit bakgrunn
S2 =	Svarte tall med gul bakgrunn
Open =	Hvite tall med rød bakgrunn
Junior=	Hvite tall med grønn bakgrunn

#### **038.10.6.17 Drivstoff, olje og kjølemedia**

Alle motorsykler kan kun benytte blyfri drivstoff, slik disse reglene er generelt forstått.

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.

E10 og E 85 er tillatt brukt etter FIMs regler.

Dersom man benytter 98 oktan blyfri bensin beregnet for alminnelig veibruk vil man tilfredsstille FIMS krav til drivstoff.

Tilsetningsstoffer som endrer bensinens oktanverdi eller andre egenskaper er forbudt.

Kontroll av drivstoff /bensin kan foretas hvor og når som helst under en konkurranse.

Tester av drivstoff skal utføres i henhold til FIMs regler og etter prosedyrer som står beskrevet i FIMs Motocross Technical Rules.

Om det tas drivstoffprøver, skal de(n) aktuelle fører(e) informeres om hvilke regler og prosedyrer som gjelder samt hvilke plikter og rettigheter vedkommende har.

#### **038.10.7 KJØREUTSTYR**

##### **038.10.7.1 Kjøreutstyr og beskyttelse**

Følgende utstyr må brukes av føreren under hele stevnet:

##### 1 Hjelm

Hjelmen må tilfredsstille de krav som står skrevet i teknisk reglemang. Hjelmene må være merket med en av merkene beskrevet i teknisk reglemang.

Plasthjelmer er forbudt.

## 2 Øyebeskyttsskyttelse

Beskyttelse for øyne må være i henhold til FIM Motocross World Championship regulations og må brukes fra start i hver trening, kval og heat.

## 3 Utstyr og beskyttelsesklær

*Det er et krav om skinndress med ekstra beskyttelse på knær, albuer og skuldre .Det kan også benyttes todelt supermotardress, denne består av motardbukse og en spesiell rustning med innlagt beskyttelse og en ekstra kappe på 15cm som går ned i buksen. Denne forhindrer skliskader. Kun merket MVD er godkjent. Trøye er vanlig crosstrøye og er opp til hver enkelt utøver ang merke. I tillegg er det krav om skinnhansker og motocross- /skinnboots.*

*Bruk av ryggskinne er sterkt anbefalt. I Norge er det krav om bruk av ryggskinne.*

## 4 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.

Dersom dette reglementet ikke dekker opp gjelder FIMs tekniske reglement for supermotard og NMFs teknisk reglement for Motocross.

## 4 Startnummer

Førere oppfordres til å ha sitt personlige startnummer på ryggen.

## 5 Førers etternavn

Utøverne oppfordres til å ha sitt etternavn påført på ryggen med godt synlige bokstaver.

### **038.10.7.2 Krav til hjelmer**

#### **038.10.7.2.1 Kontroll av hjelmer**

Teknisk kontrollant må før trening og løp sjekke alle hjelmer slik at de tilfredsstillende tekniske spesifikasjonene.

#### **038.10.7.2.2 Ikke godkjent hjelm**

Dersom en hjelm ikke tilfredsstillende tekniske spesifikasjonene eller blir funnet defekt må teknisk kontrollant fjerne alle godkjenningsmerker og beholde hjelmen til etter stevnet er slutt. Føreren 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 038.10.8.22)

#### **038.10.7.2.3 Hjelm skal være intakt**

Alle helmene må være intakt, uskadd og ingen forandringer må gjøres med konstruksjonen. Etter en skade som innbefatter hjelmen må denne overleveres teknisk kontrollant for undersøkelse.

#### **038.10.7.2.4 Hjelmens passform**

Teknisk kontrollant skal påse at hjelmen passer godt på førerens hode,

#### **038.10.7.2.5 Hakereimens passform**

Teknisk kontrollant skal påse at det ikke er mulig å dra hakereimen/strammeren over haken når den er satt riktig fast,

#### **038.10.7.2.5 Hjelmen skal ikke kunne dras av hodet**

Teknisk kontrollant skal påse at det ikke er mulig å dra hjelmen over/av hodet til føreren 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.

#### **038.10.7.2.6 Annen beskyttelse**

Teknisk kontrollant må før trening og løpet sjekke følgende:

Beskyttelse som skaper visuelle forstyrrelse (ripet eller lignende) får ikke benyttes. Brillen skal brukes fra start av i trening og heat (se også 038.10.7.1),

#### **038.10.7.2.7 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).

### **038.10.8 GJENNOMFØRINGEN AV TEKNISK KONTROLL**

#### **038.10.8.1 Verifikasjon**

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

#### **038.10.8.2 Fremmøtetid teknisk kontrollant**

Teknisk Kontrollant skal være til stede på baneområdet 1 time før tidspunktet for teknisk kontroll. Han må informere Stevnelederen, Jurypresidenten om at han er ankommet.

#### **038.10.8.3 Utnevning av assistenter**

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

#### **038.10.8.4 Assistentenes utføring av oppgaven**

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

#### **038.10.8.5 Plikten til å oppgi tekniske data**

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

#### **038.10.8.6 Førers personlige møteplikt ved kontroll**

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 føreren stille til teknisk bekreftelse/kontroll.

#### **038.10.8.7 Rapportering av teknisk kontroll**

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.

#### **038.10.8.8 Kontroll kan skje under hele stevnet**

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

#### **038.10.8.9 Ikke møtt til teknisk kontroll**

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.

#### **038.10.8.10 Tidspunkt for den enkelte deltagers tekniske kontroll**

Teknisk kontroll skal gjennomføres i henhold til de prosedyrer og det tidspunktet som er oppgitt i /NMFs reglementer og tilleggsreglene for stevnet. Kun føreren og to medhjelpere har tillatelse til å være tilstede ved teknisk kontroll. Ved lagkjøring har laglederen også tillatelse til å være tilstede.

#### **038.10.8.11 Kjørerens plikt med kjøretøyet til kontroll**

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.

#### **038.10.8.12 Plikten til å vise kjørestyret**

Kjøreren eller mekanikeren skal vise fram kjørestyret. Hjelmen skal merkes.

#### **038.10.8.13 Støykontroll skal skje først**

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

#### **038.10.8.14 Plikt til å veie kjøretøyet**

Motorsykkelen skal veies, og vekten skal anføres på kontrollskjemaet.

#### **038.10.8.15 Plikt til å gjennomføre fullstendig kontroll**

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 fører viser to sykler skal disse merkes forskjellig.

#### **038.10.8.16 Fremvisning av kjøretøy med korrekt startnummer**

En fører skal framvise en motorsykkel for teknisk kontrollant i sitt navn og med sitt startnummer. For en tilleggs motorsykkel har man to muligheter:

En fører kan framvise en annen motorsykkel for teknisk kontrollant i sitt navn og med sitt startnummer

Et team eller en gruppe av førere/klubb kan vise en annen motorsykkel for teknisk kontroll som kan benyttes av flere førere. Denne motorsykkelen skal merkes med

navn og nummer til de aktuelle førerne. I slike tilfeller skal teamet (gruppen) informere teknisk kontrollant om navn og nummer til de førere som kan benytte motorsykkelen.

#### **038.10.8.17 Bytte av sykkel**

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

#### **038.10.8.18 Kontroll 10 min før start i hvert heat**

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

#### **038.10.8.19 Kontroll underveis i konkurransen**

Under konkurransen skal Teknisk Kontrollant kontrollere forseglingene, merket på eksossystemet og kjørerens utstyr i ventesonen og eventuelt banedepot. Han skal følge arbeidet som blir utført på syklene og forsikre seg om at syklene ikke vil utgjøre noen fare.

#### **038.10.8.20 Parc Ferme**

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.

#### **038.10.8.21 Innlevering av liste over godkjente sykler og førere**

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.

#### **038.10.8.22 Kontroll etter uhell**

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 førerens 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

#### **038.10.8.23 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.

### **038.10.9 Støykontroll**

Støykontroll skal utføres etter grensene i artikkel 038.10.9.9

#### **038.10.9.1 Krav til utføringen**

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.

#### **038.10.9.2 Krav til kjøretøyet som skal måles**

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 føreren sitte på motorsykkelen i normal kjørestilling og kontrollere gasshåndtaket. Ingen andre personer i teamet får påvirke kontrollen.

#### **038.10.9.3 Merking etter kontroll**

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

#### **038.10.9.4 Måling skal skje ved turtallsgrense**

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

#### **038.10.9.5 Utregning av turtallsgrense**

Turtallet skal måles etter hastigheten på stampelet 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

#### **038.10.9.6 Skala for turtall**

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

#### **038.10.9.7 Motorer med mer enn en sylinder**

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



#### **038.10.9.8 Tillat med flere målinger**

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

#### **038.10.9.9 Støygrenser**

Gjeldende støygrense er maks: (målt på et bestemt turtall for angjeldende motor (se også artikkel 038.10.9.6).

**96 dB/A for 2 taktmotorer**

**94 dB/A for 4 taktmotorer**

#### **038.10.9.10 Bakgrunnstøygrense**

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

#### **038.10.9.11 Krav til støymåleapparat**

Alle støymålingsapparater skal tilfredsstillende 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.

#### **038.10.9.12 Innstilling av måleapparat**

Apparatet skal alltid stilles på "slow respons".

#### **038.10.9.13 Støygrense ved temperaturforskjeller**

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).

#### **038.10.9.14 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.

### **038.10.10 Brukerveiledning for lydmåling**

#### **038.10.10.1 Kontrolløren bør møte i god tid**

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.

#### **038.10.10.2 Krav om kalibrator**

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.

### **038.10.10.3 Kontroll av nøyaktighet**

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.

### **038.10.10.3 Ikke test under dårlig vær**

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

### **038.10.10.4 Sterk vind**

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

### **038.10.10.5 Innstilling av apparatet**

Apparatet skal alltid stilles på "slow response".

### **038.10.10.6 Innstilles på "lett måling"**

Støymålerapparatet skal settes på "lett" måling.

### **038.10.10.7 Avrunding av måleresultat**

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

### **038.10.10.8 Toleransegrensen for instrumentet**

Type 1 måler: er toleransegrensen 1 dB/A.

Type 2 måler: er toleransegrensen 2 dB/A.

### **038.10.10.9 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.

## **038.11 STARTNUMMER:**

- Når en fører får startnummer første gang så beholder vedkommende dette så lenge han utøver idretten. Dette gjelder fra og med startnr 11 og oppover. Har føreren ikke tatt ut lisens og deltatt på løp de siste to år vil startnummeret bli frigjort av NMF.
- Nummeret tildeles av SuperMotardgruppa i NMF.
- Man kan få utdelt startnr etter plassering fra foregående år, men må da bytte neste år hvis han har en annen plassering. Dette gjelder kun startnr 1 til og med 10.

Rød lederplate:

Den som leder NM eller en annen cup kan stille med rød lederplate om han vil. Dette gjelder ikke C-klasse

## **038.12 TRENING / FØRERMØTE / KVALIFISERING**

Før første heat i et løp må hver fører gjennomføre en obligatorisk trening på

minimum 3 runder. Dette er et absolutt minimumskrav, det oppfordres til at arrangørene tilbyr et eller flere treningspass før første heat.

#### **038.12.1 Fører møte**

Fører møte skal holdes før første trening. Jurylederen, medlemmene av juryen, stevnelederen, flaggvaktsjefen, arrangøren og alle førerne deltar.

På fører møtet vil forhold som angår banen, sikkerheten og løpsprosedyrene bli meddelt. Etter fører møtet vil startprosedyrene bli gjennomgått.

Det er føreren og teamets ansvar å delta på fører møtet for å få all informasjon og for å kunne følge de gjeldende instruksene.

Møteplikt for førerne. All info som blir gitt på fører møtet og som fraviker fra TR skal i tillegg slås opp på oppslagtavlen i depotet.

#### **038.12.2 Kvalifisering**

Kvalifiseringsordningen skal komme frem av tilleggsreglene.

I NM kjøres eget kvalifiseringsopplegg, jfr. Punkt 038.22.

### **038.13 START**

#### **038.13.1 Startprosedyre**

Startoppstillingen skal foregå etter VM- regler. 4 førere på hver skrålinje, jfr. Punkt 038.22.2

Starttrekkefølgen gjenspeiler resultatene i innledende heat / kvalifiseringsheatene. Den fører med beste resultat starter i posisjon 1 osv. Denne starttrekkefølgen gjelder alle heat.

Hvis det ikke kjøres innledende heat eller kvalifiseringsheat kan starttrekkefølgen trekkes av arrangør til 1. heat. Dog skal sammenlagresultater så langt legges til grunn før man bruker trekning

På andre løp enn NM kan førerne stille på en linje. Hvor mange førere som kan stille på hver linje er avhengig av forholdene på stedet.

Startprosedyren utføres med 15 sekunders-skilt, 5 sekunders-skilt og flagg / lys.

Når alle førerne er oppstilt vil startfunksjonæren holde opp et 15 sekunders-skilt i 15 hele sekunder. Når 15 sekunder er over vil et 5 sekunders-skilt bli vist. Starten vil gå mellom 5 og 10 sekunder etter at 5 sekunders-skiltet er vist.

I Norge vil arrangøren selv stå for utløsning av startfeltet etter instruks fra stevneleder eller juryen.

Startfunksjonæren (vedkommende med 15/5 sekunders skilt) skal stå i ro og godt synlig for alle førere på siden av banen i henhold til banegodkjenning eller i.h.t. hva juryen bestemmer.

#### **038.13.2 Tyvstart**

Ved tyvstart vil det bli vist rødt flagg. Førerne skal da følge anvisninger gitt av

startfunksjonærer og i henhold til informasjon gitt på førermøtet.

Den som har forårsaket tyvstarten vil ved neste start få bakerste startposisjon.

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

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

### **038.12      STOPPING AV ET HEAT**

Stevneleder har myndighet til å kunne stoppe enhver trening, tidsskval, heat eller siste sjanse før tiden, av sikkerhetsmessige grunner eller av force majeure. I et slikt tilfelle vil det bli vist rødt flagg.

Dersom et heat stoppes før det er halvkjørt vil det blir restart. Dette heatet vil da bli kjent ugyldig.

Hvis heatet er mer enn halvkjørt når det stoppes, vil heatet bli kjent gyldig. Resultatene vil da bli basert på rekkefølgen ved passering av målstreken runden *før* heatet ble stoppet.

Stevneleder kan idømme utelukkelse fra restarten for en eller flere førere som forårsaket stoppen av heatet.

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

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 halve heatet er kjørt, vil det bli erklært ugyldig.

### **038.13      Målgang**

Etter målgang skal førerne kjøre en runde ekstra. Denne runden skal kjøres i et roligere tempo. Etter å ha kjørt denne runden kan førerne kjøre av banen og inn i depoet på sted som er egnet.

Ligger forholdene til rette for det kan arrangøren avvike fra denne reglene. Det skal i så fall komme fram i TR.

### **038.14      FREMMED HJELP / KUTTING AV BANETRASE**

Radiokommunikasjon med føreren er forbudt.

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

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

utføres av føreren som må utføre arbeidet alene uten fremmed hjelp. En funksjonær kan hjelpe en fører med å starte motorsykkelen.

Førerne 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.

Å kutte traseen er forbudt. Straffen for å kutte banen i den hensikt å oppnå fordel av dette, er utelukkelse fra kvalifiseringen, tidskvalen, siste sjansen, heatet eller Grand Prix. Ytterligere forføyninger kan bli ilagt av juryen.

### **038.15 REKLAME PÅ FØRER OG SYKKEL**

Det er tillatt med reklame på fører og sykkel. Dette må ikke komme i konflikt med synligheten av startnummer. Reklame må i alle tilfelle følge de til enhver tid gjeldende reklameregler i NIF og NMF

### **038.16 FARLIGE MOTORSYKLER**

Funksjonærer med gitt myndighet kan til en hver tid under løpet utelukke en sykkel fra deltagelse på bakgrunn av sikkerhet.

### **038.17 MEDISINSK UNDERSØKELSE**

Fører kan bli beordret av stevneleder eller stevnets lege til spesiell medisinsk undersøkelse, - av sikkerhetshensyn. Hvis dette ikke imøtekommes vil utøver nektes videre deltagelse i det arrangementet.

### **038.18 FLAGGSIGNALER**

- |   |  |
|---|--|
| Rødt flagg  | Alle førere må stoppe<br>Ved all feilstart (tyvstart) skal det benyttes svingende rødt flagg.  |
| Sort flagg med skilt som viser førers startnummer | Fører med dette startnummeret må stanse<br>Føreren som får det sorte flagget skal stanse ved den funksjonæren som har vist det sorte flagget.<br>(I Norge betyr ikke sort flagg at føreren er tatt ut av løpet. Sort flagg betyr at det er noe feil på førerens utstyr, på motorsykkelen eller at føreren har gjort noe som Juryleder eller stevneleder vil fortelle ham). |
| Gult flagg holdt i ro                             | Fare, kjør forsiktig. Det er forbudt å kjøre forbi en annen fører før du har passert neste flaggpost som ikke viser gult flagg.  |
| Gult svingende flagg                              | Fare i umiddelbar nærhet, vær forberedt på å stoppe. Det er forbudt å kjøre forbi en annen fører før du har passert neste flaggpost som ikke viser gult flagg.   |

Blått flagg	Vær oppmerksom, du er i ferd med å bli tatt igjen av en fører som ligger en runde foran. (Blått flagg må brukes ved utvalgte flaggposter av flaggvakter som kun har ansvar for blått flagg).
Grønt flagg	Banen er klar for start av heatet. Kan også brukes av flaggvakter for å oppheve en "gulflagg- sone". (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 løp, målflagg.

Ved start av heat med flagg skal GULT flagg benyttes.

Minimumsalder for en flaggfunksjonær er 16 år.

Flaggfunksjonærene rundt banen bør være ikledd like klær. Flaggfunksjonærenes klær bør være av en slik farge at de ikke kan forveksles med de fargene som flaggene posten skal være utstyrt med.

## **038.19 RESULTATER**

### **038.19.1 Generelt**

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

Når første del av motorsykkelen passerer mållinjen skal dette registreres.

Føreren må kjøre motorsykkelen over mållinja, det er ikke godkjent å trille motorsykkelen over mållinja.

Førerne vil bli rangert etter hvert som de passerer mållinjen og etter det antall runder førerne har tilbakelagt.

En fører vil ikke få godkjent sin målgang hvis:

- Han ikke har passert mållinja innen 5 minutter etter at vinneren kjørte inn til seier. ( dvs 0 poeng )
- Han ikke har fullført  $\frac{3}{4}$  av de antall runder som vinneren har kjørt.

Hvis  $\frac{3}{4}$  av rundene ikke resulterer i et helt tall, skal det rundes av opp til nærmeste hele tall.

Ved løp hvor flere tellende heat er blitt kjørt i hver klasse, vil vinneren bli den som har høyest sammenlagt poengscore.

Ved tilfeller hvor to eller flere førere har likt antall poeng etter endt løp, skal den fører med de beste enkeltplasseringen regnes som vinner.

Hvis det fremdeles er likt, skal den fører som fikk flest poeng ved siste kjørt heat

regnes som vinner.

Ved hvert heat tildeles poeng etter 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 det benyttes desimaler (21 plass=0,9 ,22 plass = 0,8, 23 plass =0,7 osv) for å rangere førerne for den aktuelle NM, NC runden og andre løp. *Disse poengene teller ikke i sammenlagtserier.*

I et løp 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 tar med seg poeng fra alle heatene, dvs 3 Cup-runder a 2 heat er toppscore 150 poeng

### **038.19.2 Sammenlagtresultater i en cup**

Ved poenglikhet regnes den som har flest besteplasseringer som vinner. Dersom det fortsatt er likhet vil poengene i det siste gjennomførte heatet i klassen avgjøre rekkefølgen. Dersom det fortsatt er likhet vil poengsummen i det nest siste heatet, tredje siste heatet osv avgjøre slutt plasseringen.

Dersom ikke alle heat teller i sammendraget skal dette framgå av reglementet eller TR.

### **038.20 PROTESTER**

Protest på fører eller motorsykkel skal leveres skriftlig til stevneleder, snarest og senest innen 30 minutter etter at resultatene er kunngjort.

For øvrig vises det til NMFs bestemmelser om protester og gebyrer.

### **038.21 AVSLUTNING AV ET LØP**

Et løp slutter når alle følgende momenter er avsluttet:

- a) Alle resultater har blitt godkjent av den internasjonale juryen
- b) Alle protestfrister er utløpt og
- c) All tekniske, sportslige og antidopingsforhold 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 stevneleder og juryen.

### **038.22 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR NORGESMESTERSKAPET**

#### **038.22.1 Generelt**

NM i Supermotard arrangeres hvert år og er åpent for førere med lisenser som er

utstedt innen Scandinavia.

Norgesmesterskapet(NM) blir arrangert for klassene 450 og 650. (kjøres sammen, men premieres hver for seg). C-klasse kjøres uten NM-status

I NM er disse to klassene åpen for alle kjørere, uansett A eller B status.

Gjeldende regler for eliteklassene 450 og 650 gjelder i NM-klassene.

NM skal arrangeres over minimum 3 løpsdager (6 tellende heat), hvor hver dag inneholder 2 tellende heat. Poengfordelingen i finalene er i henhold til punkt 038.18.1.

Det kan arrangeres inntil 6 NM-runder hvert år.

Det kan arrangeres 2. NM-runder på en helg. Det vil si to forskjellige konkurranser uavhengig av hverandre.

NM er kun åpen for kjørere med Norsk konkurranselisens utstedt av NMF.

#### **038.22.2 Heatoppsett**

Heatoppsett i NM skal inneholde innledende heat, semifinaler, siste sjanse, B-finale og A-finale, henholdsvis i klassene 450 og i 650. Siste sjanse kjøres i de klasser hvor det er mer enn 32 startende.

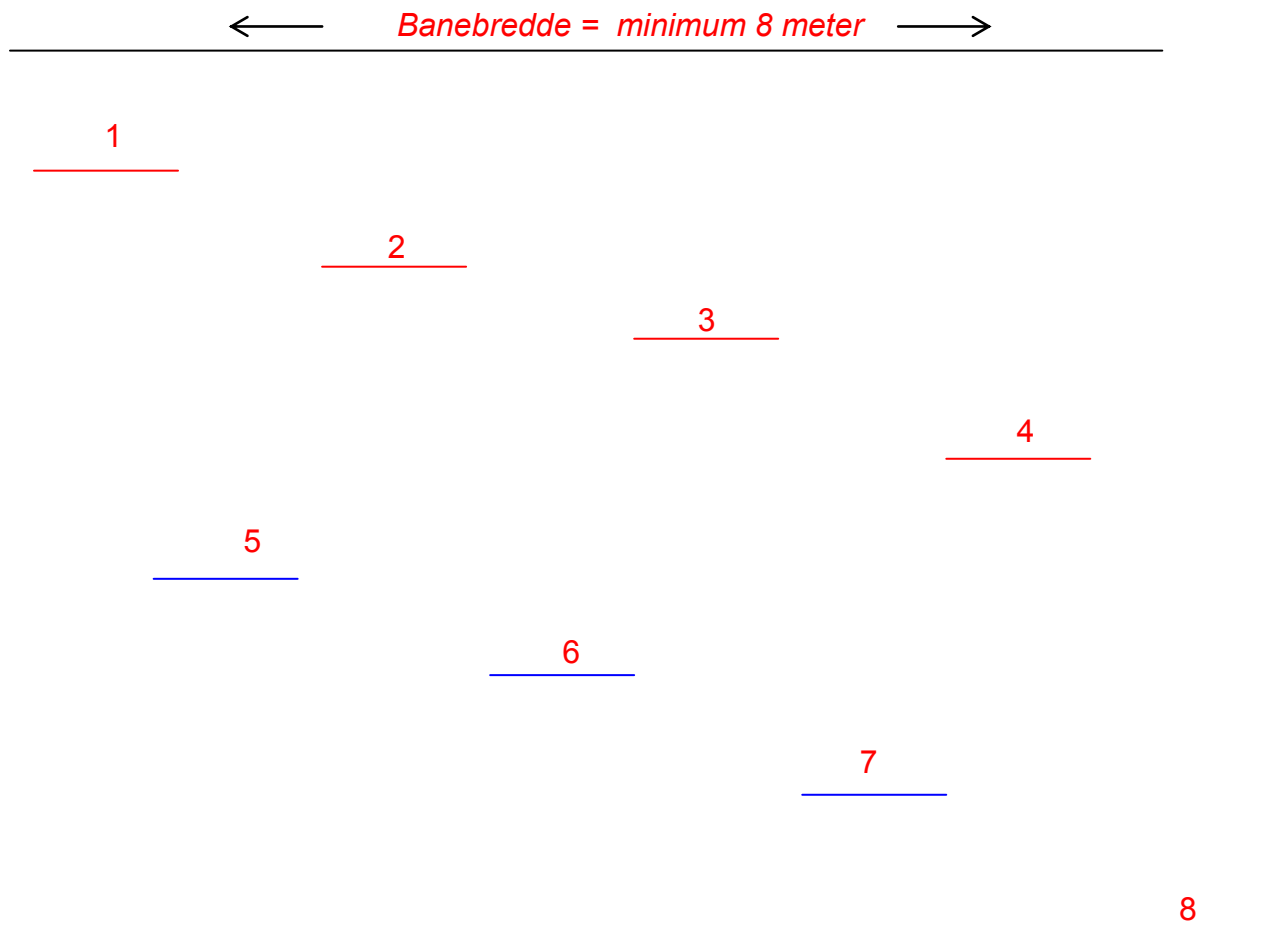
NM-poeng tildeles til 20 førere i hver NM-klasse, henholdsvis alle startende i A-finalen og 4 førere i B-finalen.

Det skal være maks 16 startende i hvert heat, gjelder også finalene.

I NM skal startoppstillingen foregå etter VM- regler. 4 førere på hver skrålinje.

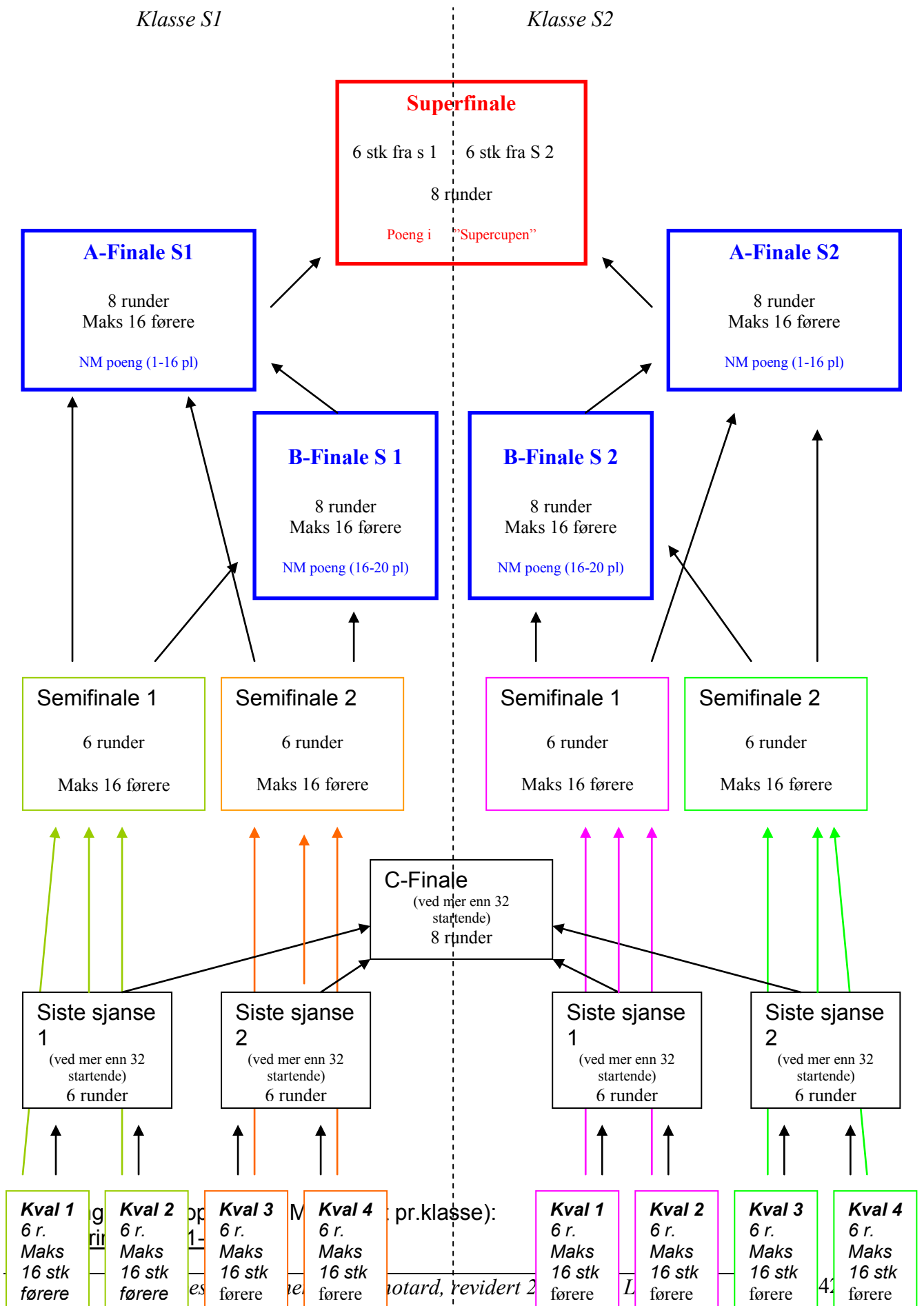


Startposisjoner på startflata i NM:



- Det skal være 1 meter mellom linje 1 og linje 2 i fartsretningen, osv.
- Det skal være 4 meter mellom linje 1 og linje 5 i fartsretningen, osv.
- Det skal være minimum 1 meter mellom linje 1 og 2 i bredderetningen, osv.

Heatoppsett i NM:



Disse heatene skal kjøres, selv om antall startende i klassen er mindre enn 32 (Summen av antall startende i semifinale 1 og 2).

I slike tilfeller brukes disse kvalheatene utelukkende som "Grindkval". Det vil si at man må kvalifisere seg til en startposisjon på startlinja i semifinalen.

Med inntil 16 startende i hvert heat, vil hver NM-klasse kunne ha inntil 64 startende førere uten å tilføre ekstra kvalifiseringsheat ut over det skisserte heatoppsettet.

Kvalifiseringsheat 1-4 inneholder 6 runder hver.

### "Siste sjanse" 1 og 2:

Ved flere startende enn 32 i denne NM-klassen, skal det kjøres 2 stk "siste sjanse" heat.

I slike tilfeller vil de 7 beste fra hvert enkelt kvalifiseringsheat gå direkte til semifinale 1 og 2. Det vil da være 14 førere i hver semifinale og plass til 2 førere til.

Resterende førere som ikke gikk direkte til en av semifinalene går da til "siste sjanse" 1 eller 2. Fra siste sjanse 1 går de to beste videre til semifinale 1, fra siste sjanse 2, går de to beste videre til semifinale 2.

Førere som ikke kvalifiserte seg videre til en av semifinalene går videre til en C-finale.

Har vi færre enn 32 startende kan "siste sjanse" utelukkes på bakgrunn av tidsnød. I så fall vil alle fra kvalifisering 1-4 gå direkte videre til semifinale 1 og 2.

Siste sjanse kjøres over 6 runder.

### C-finale:

Resterende ikke-kvalifiserte førere etter "Siste sjanse" vil da gå til en C finale. Hvis det i denne finalen er "god plass", kan den eventuelt kjøres sammen med den andre NM-klassens C-finalister.

C-finalen kjøres over 6 runder.

### Semifinale 1 og 2:

Hver semifinale kan inneholde inntil 16 førere, henholdsvis 14 direkte fra kval 1-2 (eller 16 hvis det er færre enn 32 startende), og to førere fra "siste sjanse" (ved mer enn 32 startende i klassen).

De 7 beste fra hver semifinale går direkte til A-finalen. Resterende går til en B-finale.

Semifinalen går over 6 runder.

B-finale:

I B-finalen er det maks 16 førere som alle har fått plasseringer mellom 8 pl. og 16 pl. i semifinale 1 eller 2.

I B-finalen gis det NM poeng. Heatet går over 8 runder.

De to beste i B-finalen får ikke NM-poeng i dette heatet, men vil i stedet få delta i A-finalen.

I NM gis det kun hele poeng. Etter poengskalaen gis det kun poeng til de første 20 i hvert tellende NM heat.

NM POENG:

I B-finalen blir det gitt NM poeng til førere som kommer i mål som nr 3 – 6. Disse vil da bli gitt resultatene 17 pl. til 20 pl. i denne NM-runden, da 1 pl. – 16 pl. befinner seg i A-finalen.

Resterende førere i B-finalen vil da få plasseringer fra 20 pl. – 32 pl.

A-finale:

I A-finalen skal det være 16 førere, henholdsvis 14 som direkte er kvalifisert fra semifinale 1 og 2 (7 fra hver), og to førere som kommer via B-finalen.

I A-finalen gis det NM poeng til alle som starter. Disse er da garantert å få NM poeng og en slutt plassering mellom 1 pl. – 16 pl.

Heatet går over 8 runder.

De 6 beste fra A-finalen går videre til Superfinalen.

I NM tar man med seg poeng fra alle heatene, dvs 3 NM-runder a 2 heat er toppscore 150 poeng.

## **038.23 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR NORGESCUP**

### **038.23.1 Generelt**

Det kan hvert år arrangeres mellom 4 og 7 runder av Norgescupen (N-cupen). I Norgescupen kjøres det klasse Åpen, dvs ingen klasseinndeling. C-klassen kjøres som en rekrutteringsklasse.

Det skal tilstrebes å arrangere N-cup etter de samme bestemmelser som gjelder for NM når det gjelder krav til banen.

Følgende klasser har Norgescupstatus; klasse åpen

Norgescupstatus forutsetter at det er mer enn 10 påmeldte førere i klassen i løpet av sesongen.

### **038.23.2 Heatoppsett**

Ved Norgescup er det ingen absolutte krav til heatoppsett.

Det oppfordres til å gjennomføre heatoppsett i tråd med de særbestemmelser som er for NM.

Det oppfordres at arrangøren av en Norgescuprunde tar hensyn til at alle førere, uansett nivå, får relativt mye kjøretid, og gjerne flere tellende heat.

### **038.23.3 Poengfordeling**

På bakgrunn av at det i løpet av en sesong kan kjøres Norgescuprunder med forskjellige heatoppsett er det særlige bestemmelser som gjelder for poengfordeling.

Ved Norgescuprunder hvor det kjøres flere tellende heat (med poeng), skal hvert heat gis poeng etter skalaen i punkt 038.19.1. Disse poengene vil kun eksistere for å rangere sluttresultatene i dette aktuelle løpet.

Når sluttresultatene etter et eller flere tellende heat foreligger, skal førerne gis Norgescup-poeng etter punkt 038.19.1.

Ved å gjennomføre denne formen for poengfordeling vil alltid vinneren av en Norgescuprunde få 25 poeng, 2. pl. 22 poeng osv, uavhengig av hvor mange tellende heat som arrangøren har valgt å kjøre.