

Norges Motorsportforbund

SPECIALREGLEMENT

Trial

Avdeling Norges Motorsykkelforbund
Godkjent 2019



Innhold

1. ANSVAR OG MYNDIGHET	10
2. DEFINISJONER	10
2.1 Spesialreglementer (SR).....	10
2.1.1 Regler for Norgesmesterskap og Norgescup (NM/NC regler).....	10
2.1.2 Teknisk reglement (TEKR)	10
2.1.3 Banereglement (BR)	10
2.2 Andre bestemmelser (AB).....	10
3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB	10
3.1 Endringer i SR.....	10
3.2 Eventuelle forandringer eller tillegg i AB.....	11
4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER	11
5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE.....	11
5.1 Juryen.....	11
5.2. Juryleders plikter	11
5.3 Stevnelederen (i båt også kalt OOD).....	12
5.4 Teknisk kontrollant	12
5.5 Tidtakere	13
5.6 Miljøkontrollant	13
5.7 Jurysekretær	13
5.8 Andre stevnefunksjonærer	13
6. DELTAKERE.....	13
6.1 Lisens og lisenskurs.....	13
6.2 Utøveres plikt til å overholde reglementer	14
6.3 Ansvarshavende	14
6.4 Utøver.....	14
6.5 Forsikringer	15
6.6 Folketrygden	15
7. KONKURRANSEDOKUMENTER OG PÅMELDING	15
7. 1 Tilleggsregler.....	15
7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse	15
7.1.2. Arrangementsnummer	15
7.1.3 Tilleggsreglenes innhold	16
7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene	16
7.2 Akkrediteringer	16
7.3 Påmeldinger	16
7.4 Avvisning av påmeldinger	16

7.5	Uteblivelse fra en konkurranse	16
7.6	Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding.....	17
7.7	Etteranmeldinger.....	17
8.	UNDER KONKURRANSEN.....	17
8.1	Offisielle signaler.....	17
8.2	Farlige kjøretøy/fartøy	17
8.3	Uønsket adferd.....	17
8.4	Faktaavgjørelser	17
9.	ETTER KONKURRANSEN.....	18
9.1	Resultatlistor	18
9.2	Forlate arenaen.....	18
	KONKURRANSEREGLEMENTET.....	19
	INNLEDNING	19
	GENERELL DEL.....	20
20	DEFINISJONER	20
21	MILJØ.....	20
22	TRENING	20
23	GENERELT OM KONKURRANSER	21
24	JURIDISK MYNDIGHET	21
25	LØYPA (TRANSPORT)	21
25.1	Løype og gjennomføring	21
25.2	Kjørestrekning	21
25.3	Løypemarkeringer	21
26	SEKSJONSDOMMERE	21
27	SEKSJONER	21
27.1	Generelt.....	21
27.2	Utforming.....	22
27.3	Inndeling.....	22
27.4	Markering	22
27.5	Piling.....	22
27.6	Rekkefølge	22
27.7	Hindring (obstruksjon)	22
28	TIDSKONTROLL OG TILLATT MAKSIMALTID.....	23
28.1	Tidskontroll.....	23
28.2	Førernes tillatte maksimaltid	23
28.3	Starttid-kontroll	23
28.4	Sluttid-kontroll	23
28.5	Tidsbegrensning i seksjonene	23

29	TRENING OG BESIKTIGELSE AV SEKSJONENE	23
30	ORGANISERING AV LØPET	23
30.1	Førernes alder.....	23
30.2	Førernes lisenser	24
30.3	Klasser	24
30.4	Påmeldinger	24
30.5	Påmeldingsavgift.....	24
30.6	Førernes startnummer	24
30.7	Assistenten (mindere).....	25
30.8	Startintervall	25
30.9	Startrekkefølge.....	25
31	TEKNISK.....	25
31.1	Motorsykkelens utrustning	25
31.2	Førerens utrustning.....	26
31.3	Støymåling	26
31.4	Merking av deler.....	26
31.5	Førerens ansvar	26
31.6	Kontroll av deler	26
32	PRIKKBELASTNING	26
32.1	Tidsstraff med hensyn til førerens kjøretid.....	27
32.2	Straffeprikker i seksjonen.....	27
33	REGISTRERING AV PRIKKBELASTNING	28
34	RESULTATER	28
35	STEVNET STOPPES FØR STEVNESLUTT	28
36	UAVGJORT RESULTAT	29
37	PREMIERING.....	29
38	GULT KORT.....	29
39	SANKSJONER.....	29
40	PROTESTER.....	30
ÅPNE LØP		31
50	KLASSEINDELING	31
50.1	Klasseinndeling av kjøretøy	31
50.1.1	Åpne løp.....	31
50.2	Klasseinndeling av førere.....	31
50.2.1	Åpne løp.....	31
50.2.2	Åpne løp i tilknytning til Norgescup	31
51	OPPRYKK.....	31
REGLEMENT FOR NORGESCUP		32

60	KONKURRANSEN	32
61	DELTAKERE	32
62	STATUS	32
63	START	32
64	SEKSJONER	33
64.1	Antall og fordeling	33
64.2	Seksjoner og nivå.....	33
64.3	Korridor.....	33
64.4	Piling.....	33
65	ANTALL RUNDER	33
66	KJØRETID	33
67	TIDSBEGRENSNING I SEKSJONENE	34
68	RESULTATBEREGNING	34
69	PREMIERING	34
REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP INDIVIDUELT		35
70	KONKURRANSEN	35
71	DELTAKERE	35
72	STATUS	35
73	START	35
73.1	Ordinær konkurranse	35
73.2	Finale.....	35
74	SEKSJONER	36
74.1	Antall	36
74.2	Piling.....	36
74.3	Korridor.....	36
74.4	Lukket sone	36
74.5	Dommere i finalen	36
75	ANTALL RUNDER	36
76	KJØRETID	36
77	TIDSBEGRENSNING I SEKSJONENE	37
78	RESULTATBEREGNING	37
79	PREMIERING	37
REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP LAG		38
80	KONKURRANSEN	38
81	DELTAKERE	38
81.1	Klasser	38
81.2	Påmelding	39
81.3	Lagleder	39

82	STATUS	39
83	START	39
84	SEKSJONER	39
84.1	Antall og fordeling	39
84.2	Piling.....	39
84.3	Korridor.....	40
85	ANTALL RUNDER	40
86	KJØRETID	40
87	TIDSBEGRENSNING I SEKSJONENE	40
88	RESULTATBEREGNING (Norgesmesterskap lag)	40
89	PREMIERING	40
TEKNISK REGLEMENT FOR TRIAL		41
01	INTRODUKSJON	41
03	KONSTRUKSJONSFRIHET	41
05	KATEGORIER OG GRUPPER MOTORSYKLER	41
	Kategori I	41
	Gruppe A1- solo motorsykler	41
	Gruppe B1- kjøretøy med tre hjul	41
	Gruppe B2 - motorsykkkel med permanent sidevogn	41
	Kategori II	41
	Kategori III	42
07	KLASSER	42
	Kategori I	42
	Gruppe A 1.....	42
	Gruppe B 1, B 2.	42
11	MÅLING AV SLAGVOLUMET	42
11.11	Stempelmotor, "Otto" prinsippet	42
11.13	Rotasjonsmotorer	42
11.15	Wankelmotor.....	43
17	OVERLADNING (KOMPRESSOR, TURBO)	43
18	TELEMETRI	43
19	MOTORSYKKELENS VEKT	43
19.01	.....	43
21	ANGIVELSE AV FABRIKAT	43
23	DEFINISJON AV EN PROTOTYPE	43
25	GENERELLE BESTEMMELSER	44
25.01	.....	44
25.01.1	.....	44
25.01.2	.....	44
25.01.3	.....	44

25.01.4	44
25.02	44
25.06	44
26	RAMMEDEFINISJON FOR SOLO MOTORSYKKEL
44	
27	STARTANORDNING
44	
29	BESKYTTELSE AV ÅPNE OVERFØRINGER
44	
29.04	44
31	EKSOSRØR
45	
31.01	45
31.03	45
33	STYRE
45	
33.01	45
33.02	45
33.05	45
33.08	45
33.09	45
33.11	45
33.12	45
35	KONTROLLHÅNDTAK (HENDLER)
45	
35.01	45
35.03	45
35.04	45
37	MOTORKONTROLL (GASS OG STOPP)
46	
37.01	46
37.03	46
39	FOTHVILERE
46	
39.01	46
39.02	46
41	BREMSER
46	
41.01	46
41.02	46
41.03	46
41.04	46
43	SKJERMER OG HJULBESKYTTELSE
46	
43.01	46
43.02	47
43.04	47
47	HJUL, FELGER OG DEKK
47	

47.01	.....	47
47.02	.....	47
49	TRIALDEKK	47
49.01	.....	47
49.02	.....	47
49.03	.....	47
49.04	.....	47
49.05	.....	47
49.06	.....	47
49.10	.....	47
49.10.1	.....	48
49.10.2	.....	48
50	TILLEGG FOR ELEKTRISKE MOTORSYKLER	48
53	TILLEGGSBESTEMMELSER FOR SIDEVOGNSSYKLER	48
53.02	.....	48
53.03	.....	48
53.14	.....	48
53.21	.....	48
55	NUMMERSKILT	48
56	LYS, VARSELUTSTYR OG SPEEDOMETER	48
63	DRIVSTOFF, DRIVSTOFF/OLJE BLANDINGER	48
65	KJØREUTSTYR	49
67	BRUK AV HJELM	49
69	GODKJENNING AV HJELMEN	49
69.01	.....	49
69.02	.....	49
69.03	.....	49
69.04	.....	49
69.04.1	.....	49
69.04.2	.....	50
69.04.3	.....	50
70	GODKJENNINGSMERKER	51
71	ØYEBESKYTTELSE	51
76	NUMMERVESTER	51
77	KONTROLL	51
77.01	Teknisk kontroll	51
77.01.1	.....	51
77.01.2	.....	51
77.01.3	.....	51
77.01.4	.....	51

77.01.5	51
77.01.6	51
77.01.7	51
77.02	52
77.02.1	52
77.02.2	52
77.02.3	52
77.02.4	52
77.02.5	52
77.02.7	52
77.05 Farlige kjøretøy	52
79 STØYKONTROLL	52
79.01	53
79.02 Lydkontroll under og etter konkurransen	54
79.11 Gjeldende støygrenser	54
79.11.1 Før konkurransen	54
79.11.2 Under og etter konkurransen	54
79.12 Ikke godkjente kjøretøy	54
80 RETNINGSLINJER FOR BRUK AV STØYMÅLINGSUTSTYR	54
80.01 Funksjonærer	54
80.02 Kalibrator	55
80.03 Korreksjoner	55
80.04 Temperatur	55
80.05 Avgjørelser	55
DIAGRAM	56
LYDMÅLING	57
KONTROLL AV HJELMENS PASSFORM OG STØRRELSE	58

FELLESEDELEN

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

1. ANSVAR OG MYNDIGHET

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

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

2. DEFINISJONER

Følgende definisjoner brukes i NMF:

2.1 *Spesialreglementer (SR)*

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

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

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

2.1.2 Teknisk reglement (TEKR)

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

2.1.3 Banereglement (BR)

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

2.2 *Andre bestemmelser (AB)*

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

3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB

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

3.1 *Endringer i SR*

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

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

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

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

3.2 Eventuelle forandringer eller tillegg i AB

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

4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER

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

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

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

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

5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE

Beskrivelse av funksjonærer og andres ansvarsområder.

5.1 Juryen

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

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

5.2. Juryleders plikter

Juryleder sammenkaller til jurymøter i henhold til tilleggsreglene og eventuelt ekstraordinært jurymøte om han/hun finner dette nødvendig. Juryleder leder jurymøtet som skal påse følgende: Foreta eventuelle nødvendige forandringer av tilleggsreglene (TR) etter kunngjøringen og forsikre seg om at alle deltakere har blitt informert om endringene, se bestemmelser i NKR.

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

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

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

Ved statuskonkurranser skal jurylederen sende alle dokumenter i forbindelse med eventuelle protester til NMF innen 72 timer etter arrangementets avvikling.

5.3 Stevnelederen (i båt også kalt OOD)

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

Stevneleders viktigste oppgaver er:

- Å sørge for at banen er i god forfatning, påse at alle funksjonærer er til stede og er klare til å utføre sine funksjoner og påse at sikkerheten inklusive sanitetstjenesten er i orden.
- Å kontrollere deltakernes identitet og påse at deltakernes kjøretøy/fartøy er riktig nummerert, samt å forvise seg om at det ikke er noe som forhindrer en utøver i å delta i konkurransen, som f.eks. suspensjon, diskvalifikasjon eller annet.
- Å utsette en konkurranse hvis det er viktig for sikkerheten eller i andre tilfeller av "force majeure", ev. å fortsette med utbedringer av baneforholdene. Han/hun kan eventuelt stoppe et løp før tiden eller avlyse deler av/hele løpet av sikkerhetsmessige grunner eller force majeure.
- Å nekte en utøver eller et kjøretøy/fartøy å delta i en konkurranse på bakgrunn av reglementer eller av sikkerhetsmessige hensyn.
- Å forvise seg om at NMFs regler følges, og han/hun kan ilegge sanksjoner mot deltakere så langt reglementer tillater eller foreslå sanksjoner ovenfor juryen.
- Å sørge for å få fjernet fra banen og dens umiddelbare nærhet alle personer som unnlater å følge ordre fra en funksjonær i tjeneste.
- Å underrette juryen om alle avgjørelser som skal tas eller allerede er tatt, og om alle protester som er overlevert til ham/henne.
- Å skaffe til veie alle rapporter fra tidtakere og andre utøvende funksjonærer, og all den informasjon som er nødvendig for å kunne legge fram sin rapport for juryen. Dessuten skal han/hun sørge for å få godkjent konkurransens resultater.

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

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

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

5.4 Teknisk kontrollant

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

5.5 Tidtakere

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

5.6 Miljøkontrollant

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

- Å forsikre seg om at Miljøreglementet blir fulgt.
- Å ha tilgang til all informasjon om arrangementet, og kan gi anbefalinger både før, under og etter arrangementet til stevneleder og juryleder om alle sider ved arrangementet som er av miljømessig betydning.
- Å delta i åpne jurymøter, men uten å ha stemmerett.
- Å rapportere til juryen om miljømessige forhold og å utarbeide skriftlig rapport, evt. på fastsatt skjema. Rapporten sendes NMFs administrasjon.

5.7 Jurysekretær

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

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

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

5.8 Andre stevnefunksjonærer

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

6. DELTAKERE

Beskrivelse av deltakere.

6.1 Lisens og lisenskurs

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

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 foreligge før lisens utstedes. Lisenssøknader sendes av søker til NMF på standardisert skjema.

For utøvere i aldersgruppene 5 – 8 år og 9 – 12 år er kravene til lisensiering beskrevet i NMFs Barneidrettsregler.

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

6.2 Utøveres plikt til å overholde reglementer

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

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

6.3 Ansvarshavende

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

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

- gyldig utøver- eller funksjonærlisens, eller
- å fremlegge annet kompetansebevis på gjennomgått teori tilsvarende lisenskurs, eller
- å signere på en erklæring der vedkommende erklærer å kjenne til gjeldende regler og forplikter seg til å følge disse.

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

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

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

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

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

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

6.4 Utøver

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Forsikringer

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

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

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

6.6 Folketrygden

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

7. KONKURRANSEDOKUMENTER OG PÅMELDING

Følgende dokumenter og påmeldingsregler gjelder.

7.1 Tilleggsregler

7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse

Stevneleder skal sørge for at utfylte tilleggsregler for åpne konkurranser og statuskonkurranser 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 NMFs som så vil tildele arrangøren arrangementsnummer.

Alle arrangement i regi av NMF, konkurranser 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 hver konkurranse og angivelse av frammøtetid, tid for teknisk kontroll og førermøter. TR skal videre angi eventuell påmeldingsavgift samt eventuell avgift for ikke å ha meldt avbud.

7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene

TR skal gjøres kjent for alle påmeldte førere på en slik måte at alle har mottatt dem i god tid før konkurransen, dog senest 10 dager før konkurransen. 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 konkurranser kan, såfremt grenens spesialreglement ikke sier noe annet, sendes direkte til arrangøren så snart terminlisten er offentliggjort. Påmeldingsfristen er 15 dager før konkurransen om ikke annet er bestemt i egne reglement eller TR.

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

Påmeldinger skal gjøres i henhold til prosedyrer bestemt av NMF, enten elektronisk eller gjennom godkjent påmeldingsskjema.

Dersom elektronisk påmelding ikke omfatter godkjent ordning for signering, skal dokumenter signeres ved innsjekk. Der utøveren er under 16 år, og skal ha med en ansvarshavende, skal begge signere påmeldingen.

7.4 Avvisning av påmeldinger

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

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

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

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

7.5 Uteblivelse fra en konkurranse

En utøver som er påmeldt i en konkurranse, og 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, kan stevnelederen illegge sanksjon i henhold til gjeldende regelverk.

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

7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding

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

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

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

7.7 Etteranmeldinger

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

8. UNDER KONKURRANSEN

Beskriver punkter som skal følges under konkurransen.

8.1 Offisielle signaler

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

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

8.2 Farlige kjøretøy/fartøy

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

8.3 Uønsket adferd

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

8.4 Faktaavgjørelser

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

9. ETTER KONKURRANSEN

Beskriver hva som skal skje etter et arrangement.

9.1 Resultatlistor

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 uten først å ha fått tillatelse fra stevneleder. Skulle en utøver forlate arenaen før protesttiden er utløpt, taper utøveren enhver rett til å protestere på resultatlisten.

KONKURRANSEREGLEMENTET

INNLEDNING

Dette reglementet vil gjennomgå en årlig oppdatering, og vil så langt det er mulig tilpasses de regler som gjelder internasjonalt. Siste års endringer vil bli skrevet inn med fet skrift. Det skal gjelde for alle trialløp og annen organisert aktivitet som arrangeres i Norge, med unntak av eventuelle internasjonale statusløp, hvor det internasjonale regelverket skal legges til grunn.

Skulle det oppstå situasjoner hvor det norske regelverket ikke er tilstrekkelig dekkende, skal FIMs internasjonale reglement og reglement for VM legges til grunn for eventuelle avgjørelser.

Reglementet er bygget opp med en generell del som gjelder for alle løp og annen organisert aktivitet. I tillegg kommer en del som gjelder for åpne løp og en del som gjelder statusløpene Norgescup, Norgesmesterskap individuelt og Norgesmesterskap lag.

Det påhviler enhver som har befattning med utøvere som er under 16 år å sette seg inn i NMFs bestemmelser for barneidrett, og å følge dem i ethvert henseende. Det gjelder så vel i konkurranser som under trening.

Reglementet trer i kraft fra den tiden som NMF bestemmer.

For FIMs internasjonale reglementet og reglement for VM og EM henvises det til FIMs og FIM Europas hjemmesider på internett. De vil ikke bli oversatt til norsk versjon.

Teknisk Reglement (TEKR) er å anse som en del av spesialreglementet. Det er omskrevet til en nasjonal versjon, men vil følge det internasjonale så langt som mulig. Internasjonalt Teknisk Reglement vil heller ikke bli oversatt til norsk versjon, men er å finne på FIMs hjemmeside på internett. Da den nasjonale sykkelparken ofte er eldre enn de syklene som benyttes i internasjonale mesterskap, er det viktig å merke seg at det kan være en del nyere krav som ikke er tatt inn i det nasjonale, eller som vil bli innarbeidet på et senere tidspunkt. En sykkel som fyller kravene etter internasjonalt reglement skal uansett godkjennes.

GENERELL DEL

20 Definisjoner

Trial er et terrengløp hvor førernes utholdenhet og dyktighet danner grunnlaget for resultatet.

Spesielle deler av løypa er merket som seksjoner. Her blir føreren observert og prikkbelastet ut fra sin evne til å gjennomføre kjøringen i seksjonene. I tillegg blir det satt en maksimaltid for hele og/eller deler av løpet.

Det er ikke laget eget reglement for konkurranser av typen X-Trial, hvor løpet består av kunstige seksjoner som er lagt innenfor et lite område. Arrangør av slike stevner må derfor definere i Tilleggsreglene (TR) hvordan dette skal gjennomføres, men det forutsettes at det gjøres i henhold til Nasjonalt Konkurransereglement (NKR) og andre sentrale reglement. Hvor ikke noe er beskrevet nærmere, skal også dette Spesialreglementet for Trial (SR) og Teknisk Reglement legges til grunn. Alternativt kan det bestemmes at en vil følge FIMs reglement for X-Trial i den utstrekning det passer. Ethvert arrangement av denne typen, også rene oppvisninger, skal søkes og godkjennes på vanlig måte. Kriterier for utvelgelse av deltakere i slike konkurranser må defineres i TR. Dersom løpet legges ut på terminlisten uten at man gir adgang til vanlig påmelding eller kvalifisering, så skal det fremgå av listen at det kun gjelder inviterte førere.

21 Miljø

Trial er en sportsgren som hovedsakelig utøves i naturen. Det påhviler derfor både klubber, stevnearrangører og den enkelte deltaker et ansvar for i minst mulig grad å skade den. NMFs Miljøreglement skal til enhver tid følges, både ved trening og konkurranser. Det skal legges særlig vekt på at bruken av et kjøreområde ikke medfører forurensning eller forstyrrelse, og at omgivelsene blir minst mulig forstyrret.

I konkurranse skal en av hensyn til både miljø og andre deltakere redusere tomgangskjøring til et minimum. Ved køståing vil det bety kun det som er nødvendig for å ha rett driftstemperatur på motoren når man selv skal kjøre.

22 Trening

All organisert kjøretrening utenom løp skal foregå i henhold til NMFs Treningsreglement, Medisinsk Reglement og dette Spesialreglements fellesdel.

Ved organisert kjøretrening stilles det ikke krav til at treningsleder har aktivitetslederlisens, med mindre treningen involverer barn og ungdom under 16 år.

Kjøretrening i tilknytning til løp skal være i henhold til bestemmelsene i NKR, SR, Medisinsk Reglement og eventuelle bestemmelser i Tilleggsreglene.

23 Generelt til konkurranser

En konkurranse skal inneholde:

- Administrativ og teknisk kontroll
- Selve trialløpet
- Premiering

24 Juridisk myndighet

Konkurransen skal avholdes i samsvar med NMFs reglementer og kontrolleres av en jury.

Funksjonærene må oppnevnes i henhold til NKR og dette SR.

25 Løypa (Transport)

25.1 Løype og gjennomføring

Løypa kan bestå av alle typer terreng, samt mindre veier og stier. Bruk av offentlig vei og plass er ikke tillatt, med mindre den er avsperrert etter tillatelse fra politiet.

Hvis det er nødvendig med trafikk i to retninger i samme trasé bør det benyttes spesielle sikkerhetstiltak, f.eks. atskilte spor, utplassering av funksjonærer etc.

For at en fører skal regnes å ha fullført løpet må førerens trialsykkel ha gjennomført hele løpet ved egen maskin eller med hjelp fra føreren. Stevneleder kan gi særlig tillatelse til enkelte typer assistanse.

Føreren kan motta hjelp fra hvem som helst for å reparere sykkelen og bytte umerkede deler, unntatt inne i seksjonen eller eventuell korridor.

25.2 Kjørestrækning

Ved løp hvor hele løypa og alle seksjonene er lagt innenfor et begrenset/lukket område, er det ikke nødvendig å oppgi lengden på løypa i TR.

25.3 Løypemarkeringer

Løypa (transporten) må være tydelig merket med retningskilt og/eller flagg/merkeband.

Arrangøren kan opplyse i TR, sistemelding og/eller under eventuelt førermøte hvordan førerne skal forholde seg til løypa.

26 Seksjonsdommere

Ved hver seksjon skal det være en seksjonsdommer som har oppsynet med hele seksjonen. Hvis en seksjon er delt i flere delseksjoner skal det om nødvendig være en seksjonsdommer som har oppsynet med hver enkelt delseksjon.

27 Seksjoner

27.1 Generelt

Antall seksjoner og runder behøver ikke være oppgitt i TR, men denne informasjonen må da gis i sistemelding, eventuelt på førermøte.

En sykkel regnes å være inne i seksjonen fra det tidspunktet forhjulsaksen passerer seksjonens "start"-skilt og til forhjulsaksen passerer seksjonens "slutt"-skilt. For ikke å bli idømt en fempriksfeil må forhjulsaksen passere både seksjonens "start"- og seksjonens "slutt"-linjer foran bakhjulet. Det regnes som fempriksfeil dersom forhjulsaksen går ut av seksjonen via seksjonens "start"-linje.

En fører som har fått fem prikker i en seksjon må forlate seksjonen på det tidspunktet og det stedet som funksjonæren angir, ellers kan han/hun bli idømt fem ekstra prikker eller få gult kort.

Hvis det er nødvendig å annullere en seksjon på grunn av "force majeure" før alle deltakere har kjørt gjennom, skal ingen av deltakerne få straffeprikker i denne seksjonen.

27.2 Utforming

Seksjoner bygget overveiende av industrielt bearbejdede elementer eller materialer bør unngås, og kan bli nektet godkjent av løpets jury.

En fører regnes å ha godkjent seksjonens tilstand, utforming og begrensning, samt bruk og festing av disse, når han/hun kjører inn i den.

Seksjonsleggerhåndboken skal brukes av alle arrangører som styrende for utforming og nivå. Det anbefales at en utøverrepresentant inkluderes under gjennomgang av seksjoner i nasjonale statusløp.

27.3 Inndeling

Seksjonene kan deles opp i flere delseksjoner der terrenget er spesielt egnet for det.-Man kan oppnå det oppsatte antallet seksjoner ved å kjøre konkurranseløypa flere ganger.

27.4 Markering

Seksjonene / delseksjonene markeres med nummerskilt på høyre side, eventuelt på begge sider av banen. Seksjoner og delseksjoner nummereres fortløpende fra nummer en og oppover. Når en seksjon eller den siste delseksjonen (hvis en seksjon er delt opp i flere delseksjoner) er slutt, merkes dette med skiltet "S" på høyre side.

Seksjonens ytterbegrensning markeres ved hjelp av sperrebånd. Slike bånd kan også brukes til begrensning inne i seksjonen. Minimum bredde ethvert sted i seksjonen, med unntak av porter, skal være to meter. Sperrebånd bør så langt som mulig plasseres i en høyde av 10 – 30 centimeter over bakken.

27.5 Piling

Dersom det benyttes piler for å skille forskjellige vanskelighetsnivå i samme seksjon, bør det normalt benyttes røde piler for vanskeligste nivå, deretter blå piler for lavere nivå og til sist grønne piler for eventuelt tredje nivå. Det bør ikke benyttes mer enn tre nivåer.

Piler skal settes parvis slik at de utgjør en port. En port skal være minimum 120 cm bred. En port kan også markeres ved hjelp av sperrebånd. Dersom flere klasser skal benytte samme port, skal det benyttes piler i alle aktuelle farger. Man kan kjøre gjennom en port for vanskeligere nivå dersom den porten er plassert inni porten som man selv skal følge, såkalt inkluderende piling.

27.6 Rekkefølge

Det er ikke krav om at seksjonene skal kjøres i nummerert rekkefølge, med mindre det er bestemt i TR eller særskilt reglement.

27.7 Hindring (obstruksjon)

Hvis en fører forstyrres på en ureglementert måte mens han/hun forsøker seg på en seksjon, regnes det som en hindring (obstruksjon). Hvis en fører hevder å ha blitt hindret i kjøringen kan seksjonsdommeren, ut fra egen vurdering, tillate omkjøring i seksjonen. Seksjonsdommerens avgjørelse vil være endelig. Hvis det tillates omkjøring skal det skje etter følgende prosedyre; føreren kjører seksjonen om i sin helhet med eventuell ny kontroll av tid. Han/hun bedømmes fra det stedet hvor hindringen skjedde og videre framover i seksjonen. Eventuelle prikker som føreren pådro seg i det opprinnelige forsøket i seksjonen, fra seksjonens start og fram til stedet hvor hindringen skjedde, vil bli stående.

28 Tidskontroll og tillatt maksimaltid

28.1 Tidskontroll

Den funksjonæren som har ansvaret for tidskontrollen skal være utstyrt med en tidtakerklokke som kan registrere tid med tilstrekkelig toleranse.

Tidsfunksjonæren skal ha en reserveklokke som registrerer tid med den samme toleransen.

Førerne må akseptere det tidtakersystemet som er godkjent av juryen.

28.2 Førernes tillatte maksimaltid

Førernes tillatte maksimaltid skal være oppgitt i TR. Hvis ikke annet er oppgitt i TR er straffeperioden ved for sen start 20 minutter, og ved å komme for sent til sluttkontrollen (respittid) 20 minutter.

Den totale kjøretiden for hele løpet må ikke overstige 480 minutter.

Alle førerne i samme klasse skal ha samme maksimaltid. Hvis en fører starter senere enn sin angitte starttid, skal allikevel sluttiden være i henhold til angitt starttid.

28.3 Starttid-kontroll

Starttid-kontrollen skal plasseres ved start.

Arrangøren kan bestemme at alle skal starte samtidig, eventuelt klassevis. Han kan da bestemme om det skal skje ved startstedet, eller om den enkelte fører starter direkte ved seksjonene til forutbestemt starttid. Denne tiden vil da ligge til grunn for beregning av maksimaltiden.

28.4 Sluttid-kontroll

Hvis ikke annet er oppgitt i TR eller i særskilte reglement, kan sluttid-kontrollen være plassert ved sekretariatet. Førerne skal allikevel være underlagt løpets regler inntil sykkelen er frigjort av arrangøren.

28.5 Tidsbegrensning i seksjonene

Hvis det skal anvendes tidsbegrensning i en seksjon, skal denne tidsbegrensningen oppgis i TR eller i særskilt reglement.

Førere som ikke fullfører en seksjon innen den tillatte tiden dømmes for fempriksfeil.

Tidtakingen starter når føreren passerer "seksjon start"-skiltet, og avsluttes når han/hun passerer sluttskiltet. Tiden måles av en funksjonær som blåser et fløytesignal når målingen starter. Hvis føreren ikke har fullført seksjonen i løpet av tidsbegrensningen, blåser funksjonæren et langt fløytesignal for å markere at tiden er ute. Avgjørelsen til funksjonæren som har ansvaret for tidtakingen er en faktaavgjørelse.

29 Trening og besiktigelse av seksjonene

Trening i seksjonene er forbudt. Arrangøren kan bestemme at trening skal foregå på særlig anvist område, og eventuelt til bestemte tider. Dette skal i så fall opplyses i TR.

30 Organisering av løpet

30.1 Førernes alder

Normal aldersgrense for å delta i alle typer løp er fra det året man fyller 13 år.

For barn til og med det året de fyller 12 år henvises det til NMFs bestemmelser om barneidrett.

I barneklasser skal alle premieres dersom premiering finner sted.

30.2 Førernes lisenser

Førerne må ha gyldig lisens i forhold til alder og løpstype.

30.3 Klasser

Arrangøren står fritt til å bestemme klasseinndeling av kjøretøy og førere. Klassene må beskrives i TR. Dersom man benytter de klassene som er beskrevet for åpne løp i tilknytning til Norgescup, trenger man ikke å beskrive disse nærmere, men kun oppgi klassebetegnelse.

NMFs bestemmelser om barneidrett og aldersgrenser i forhold til sykkelstørrelse må følges. Seksjonene skal være tilpasset barnas alder og ferdighetsnivå. Man kan således etablere seksjoner som er på enklere nivå enn R, dersom dette er nødvendig.

30.4 Påmeldinger

I henhold til fellesdelens § 6.3 er det på grunn av trialens egenart slik at ansvarshavende fritt kan delta under trening og lagkonkurranser samtidig med den han/hun har ansvar for. I individuelle konkurranser kan ansvarshavende delta dersom han/hun kjører i samme seksjonssett som barnet.

Det må være mulig å melde seg på et løp minst to måneder før løpet.

Hvis antall påmeldinger er begrenset, skal antall deltakere være angitt i TR sammen med en beskrivelse av utvelgelsesmetoden.

Påmeldingsfrist skal være angitt i TR. Påmeldinger som mottas etter at påmeldingsfristen angitt i TR har gått ut godtas inntil etteranmeldingsfristen mot et etteranmeldingsgebyr, om ikke annet er angitt i TR. Etteranmeldingsfrist skal være tre dager før løpsdagen, om ikke annet er angitt i TR.

Påmeldinger som mottas etter at påmeldingsfristen eller eventuell etteranmeldingsfrist som er angitt i TR har gått ut, godtas ikke.

Når arrangøren har mottatt påmeldingen, kan verken førerens navn eller sykkeltypen endres uten ved en begrunnet søknad til stevnelederen.

Når arrangøren har mottatt påmeldingen kan føreren ikke endre den angitte førerklassen uten ved en begrunnet søknad til stevnelederen.

30.5 Påmeldingsavgift

Påmeldingsavgiften skal være oppgitt i TR.

Etteranmelding kan koste inntil dobbel påmeldingsavgift.

Det tillegges grenmøtet på Motorsportskonferansen hvert år å fastsette maksimalpriser på påmeldingsavgifter for påfølgende sesong for nasjonale statusløp. Grenmøtet fastsetter også om det skal samles inn tilleggsavgifter som skal gå til øremerkede formål.

30.6 Førernes startnummer

Førerne skal bruke startnummer, og de skal sørge for at numrene er synlige under hele løpet. Fører kan gjøres økonomisk ansvarlig for tap av startnummervest. Arrangør kan beholde førers lisens til vest er tilbakelevert. Arrangøren kan pålegge fører å bære startnummervest til etter premieutdelingen. Bytting av startnummer under løpet er forbudt.

For utforming av startnummervest, se Teknisk Reglement.

30.7 Assistenten (mindere)

Fører kan ha med assistent. Assistenten kan selv velge om de vil kjøre motorsykkel. Alle assistenter som kjører motorsykkel skal forevise gyldig lisens som gir rett til å kjøre i terrenget. Slik kontroll skal gjøres i sekretariatet i den perioden administrativ kontroll pågår. Assistenten har rett til å melde seg på løpet, og dermed få status som deltager i henhold til NKR. Dette gjelder også selv om de ikke kjører motorsykkel. Det skal ikke kreves påmeldingsavgift for assistenter.

Assistenten kan ikke gå inn i seksjonen uten tillatelse fra en funksjonær, og i så fall kun av sikkerhetsgrunner. Etter å ha fått tillatelse fra seksjonsdommer, kan han/hun gå inn i seksjonen for å foreta nødvendig sikring.

For assistenter til utøvere i seksjonsnivå Elite, A og B, eller løp med seksjoner på tilsvarende vanskelighetsnivå, stilles det krav til bruk av hjelm når man går inn i seksjoner for å sikre. Dette gjelder også for alle klasser i NM og lag-NM. Hjelmen kan foruten godkjent motorsykkelhjelm også være CE-merket sportshjelm for klatring, alpint, sykling, hockey eller lignende.

Assistenten skal bruke kjørestyr i henhold til Teknisk Reglement § 65 når han/hun kjører motorsykkel.

Arrangøren kan kreve at assistenter benytter egen type startnummer eller annen form for identifikasjonsmerking. Dette kan begrenses til kun å gjelde assistenter som kjører motorsykkel.

Arrangøren kan utføre teknisk kontroll på sykkelen og kjørestyret til assistenten på samme måte som for løpsdeltakere, med unntak av at sykkelens deler ikke skal merkes. Kontrollen begrenses til å se om sykkelen er til fare for fører selv eller andre, samt eventuell støy. Dersom teknisk kontroll skal foretas, må dette opplyses om i TR. Stevneleder kan allikevel på et hvilket som helst tidspunkt bestemme at en sykkel ikke kan kjøres videre, hvis den anses å kunne utgjøre en fare.

30.8 Startintervall

Startintervallet skal være oppgitt i TR eller i særskilt reglement.

30.9 Startrekkefølge

Startrekkefølgen skal være oppgitt i TR eller i særskilt reglement.

Starten kan skje ved fellesstart og med avslått motor, eller klassevis og i rekkefølge, med minimum 30 sekunder mellom hver fører.

31 Teknisk

31.1 Motorsykkelenes utrustning

Teknisk kontroll av syklene skal utføres på konkurransestedet. Sykkel og hjelm kan fremstilles av andre enn førerne. Påbudt konkurransekjøretøybevis skal kontrolleres.

Førerne skal møte frem til teknisk kontroll på anmodning fra teknisk kontrollant dersom han/hun ønsker det på grunn av eventuell kontroll av hjelmtilpasning og kjørestyr.

Motorsyklene skal være i samsvar med Teknisk Reglement. Førerne har til enhver tid ansvar for å holde sykkelen i henhold til reglene.

Det kan arrangeres egne konkurranser, eller klasser under vanlige konkurranser, hvor det benyttes sykler fra bestemte tidsepoker. Nærmere regler om gjennomføring og/eller tekniske krav som fraviker fra de ordinære bestemmelsene i SR må beskrives i TR eller særskilt reglement.

I barneklasser hvor rangering ikke finner sted, kan andre typer egnede motorsykler brukes. Disse modellene må i så fall være i henhold til NMF bestemmelser for barneidrett. Disse syklene kan også brukes ved trening og andre organiserte aktiviteter. Motorsykler med elektrisk fremdriftsmotor kan også benyttes.

Dekkenes skal være av trial-type i samsvar med Teknisk Reglement. De må være normalt tilgjengelige i butikker eller fra grossister. Prototypedekk er ikke tillatt. I barneklasser hvor rangering ikke finner sted, stilles det ikke krav til at dekkene er av trial-type i samsvar med Teknisk Reglement.

Det er kun tillatt med drivstoff som er i samsvar med kravene i Teknisk Reglement.

Selv om det i dag ikke er laget konkurransereglement for motorsykler i kategori II og III i henhold til Teknisk Reglement § 05, så er det allikevel anledning til å benytte disse til aktiviteter. Det er en forutsetning at disse aktivitetene er i tråd med grunnprinsippene for trial som gren i henhold til § 20. For kjøretøy som ikke faller under Teknisk Reglement for trial gjelder det at de enten skal være godkjent av NMF for barneidrett eller sikkerhetsmessig i samsvar med teknisk reglement i den gren de normalt benyttes.

NMF kan i enkelttilfelle godkjenne prototyper eller modifiserte standardsykler som drives frem av elektrisitet eller annen form for miljøvennlig energi. En slik godkjenning kan gjelde både for konkurranser og annen aktivitet.

31.2 Førerens utrustning

Det er obligatorisk med hjelm og annet kjøreutstyr i samsvar med Teknisk Reglement.

31.3 Støymåling

Før stevnet kan det foretas støymåling av alle syklene, utført i samsvar med Teknisk Reglement. Hvis en sykkel ikke klarer prøven kan det foretas justeringer og bytte av deler inntil støymålingen er i samsvar med gjeldende krav. Eksospotta kan merkes først når støymålingen er godkjent.

31.4 Merking av deler

Hvis enkelte deler på en sykkel skal merkes, skal det gis detaljerte opplysninger om dette i TR.

For NM, NM lag og Norgescup skal syklene merkes med maling eller et permanent klistremerke på følgende deler og steder:

Motorblokken:	Høyre side, lett å kontrollere (ikke sylinder eller deksler)
Rammen:	Høyre side av styrekroner, lett å kontrollere
Eksospotten:	Topp eller side, hvor det ikke kan bli slitt vekk, lett å kontrollere

Merking av eksospotte skal kun gjøres dersom det på forhånd er gjennomført støymåling.

Delene som er merket må benyttes under hele løpet, og være på plass ved en hver kontroll. Hvis en merket eksospotte blir skadet ved et uhell slik at sykkelen støyer uforholdsmessig mye, så kan eksospotta erstattes. Føreren må imidlertid melde fra til funksjonærene ved slutten av runden. Sykler som har byttet eksospotte kan bli innkalt til støykontroll etter løpet.

31.5 Førerens ansvar

Arrangøren kan kreve at føreren undertegner et skjema som bekrefter at delene er korrekt merket.

31.6 Kontroll av deler

Arrangøren kan kontrollere alle syklene når som helst under løpet. Hvis merkingen mangler på en eller flere deler skal funksjonærene merke disse delene med en annen farge. Ved den endelige kontrollen skal stevnelederen undersøke sykkelen og legge frem en rapport for juryen om sin behandling av saken.

32 Prikkbelastning

32.1 Tidsstraff med hensyn til førerens kjøretid

- For hvert minutt for sent til start: 1 prikk
- Ved å overskride den tillatte tid for å møte for sent til start: utelukkelse
- For hvert minutt for sent i mål (respitt): 1 prikk
- Ved å overskride den tillatte tid for å komme for sent i mål: utelukkelse

I tilfelle utelukkelse, skal førerens startnummervest inndras.

32.2 Straffeprikker i seksjonen

- a) En feil: 1 prikk
- b) To feil: 2 prikker
- c) Mer enn to feil: 3 prikker

Definisjon av feil:

Føreren eller sykkelen (unntatt dekk, fothvilere og bunnplata) berører bakken eller lener seg mot en hindring (tre, fjell eller lignende.)

- d) Fempriksfeil: 5 prikker

Definisjon av fempriksfeil:

- Sykkelen beveger seg bakover samtidig som føreren foter.
- Ett av hjulene kjører over og berører bakken på utsiden av seksjonsbåndene, både de som utgjør en ytterbegrensning, og de som er brukt som en begrensning inne i seksjonene.
- Sykkelen kjører i en sløyfe og krysser sitt eget spor med begge hjul. Det skal ikke regnes som feil om sykkelen krysser sitt eget spor under rygging.
- Føreren eller sykkelen berører en pil eller festepinne for pil på en slik måte at dommer må rette den før neste fører kan starte, eller kjører på eller over en pil eller festepinne for pil, før forhjulsakselen har passert seksjonenes sluttskilt.
- Føreren eller sykkelen river over et markeringsbånd, eller brekker, flytter eller fjerner feste for bånd.
- Føreren stiger/faller av sykkelen og har begge beina i bakken på samme side av eller bak bakhjulsakselen på sykkelen.
- Føreren slipper styret og berører en annen del av sykkelen med hånden mens han/hun foter og sykkelen står i ro.
- Føreren fullfører ikke seksjonen innenfor tidsbegrensningen.
- Føreren mottar hjelp utenfra.
- Føreren eller assistenten/annen person som ledsager føreren endrer på seksjonen.
- Assistenten/annen person som ledsager føreren går inn i seksjonen uten tillatelse fra seksjonsdommeren.
- Føreren lar være å kjøre, selv om han/hun har meldt seg for seksjonsdommeren.
- Sykkelen står i ro samtidig som føreren foter eller lener seg mot en hindring eller en del av sykkelen unntatt dekkene berører bakken, og motoren stanser.
- Sykkelen berører bakken med styret (gjelder velt - ikke lening, jfr. definisjon av feil).
- Føreren unnlater å bruke stoppsnor når han/hun kjører i en seksjon

Dersom piler benyttes, skal det regnes som en fempriksfeil dersom føreren:

- Unnlater å følge egne porter.
- Passerer egen port mer enn én gang.
- Passerer egen port i feil kjøreretning, herunder ikke fullfører påbegynt moment.
- Passerer en annen klasses port, uansett kjøreretning.

Det er hjulakslenes plassering som legges til grunn for om passering har foregått eller er påbegynt.

Ved idømmelse av fempriksfeil skal seksjonsdommer umiddelbart varsle dette ved å blåse i fløyta.

e) Glemme en seksjon, eller unnlate å kjøre stigende rekkefølge om det er bestemt: 10 prikker

Dersom man glemmer eller hopper over flere seksjoner, skal det gis 10 prikker for hver seksjon som ikke er kjørt. Dersom man skal starte i første seksjon, og det er stigende rekkefølge, men faktisk starter i en senere seksjon, gis det 10 prikker for hver seksjon fra start til der man faktisk starter. Utelatte seksjoner skal ikke kjøres.

Det er bare den groveste feilen for hver fører som regnes i en seksjon.

For følgende kan det dømmes fem prikker i tillegg til det som oppnås i seksjonen:

- Assistenten/annen person som ledsager føreren krangler om seksjonsdommerens avgjørelse
- Føreren eller assistenten/annen person som ledsager føreren nekter å adlyde instruks fra seksjonsdommeren eller oppfører seg ureglementert
- Føreren nekter å forlate seksjonen, etter å ha fått fem prikker, på det tidspunktet og det stedet som seksjonsdommeren angir
- Brudd på de eksisterende reglene i korridoren

Dersom arrangøren benytter ordningen med gult kort, skal det erstatte de tre første punktene.

Dersom føreren ikke har kjørt seksjonene i nummerrekkefølge, og det er bestemt i Tilleggsreglene eller særskilt reglement at det skal gjøres, skal han/hun idømmes 20 prikker i tillegg.

HVIS DET ER USIKKERHET OM FEILEN, SKAL TVILEN ALLTID KOMME FØREREN TIL GODE.

Enhver straff idømt av seksjonsdommer, og siden bekreftet av stevneleder å være innenfor SR, skal anses som en fakta avgjørelse.

33 Registrering av prikkbelastning

Hvis det benyttes klippekort, skal førerne være utstyrt med hvert sitt kort laget av et vannfast materiale. Føreren er selv ansvarlig for at kortet er riktig klippet ved hver seksjon, og for innlevering av kortet til sekretariatet ved behov. Det er kun klippekortet, og eventuelle rapporter, som skal legges til grunn ved resultatberegningen. Eventuelle backup-notater fra seksjonsdommerne kan kun benyttes hvis klippekortet blir tapt, eller kortet er klippet på en slik måte at resultatet kan misforstås.

Når prikkbelastningskortet er innlevert anses en runde for å være ferdig kjørt. En kan ikke få kortet utlevert igjen etter innlevering.

I tilfeller der det er klippet feil prikkbelastning skal alle ruter på raden klippes unntatt den som viser korrekt prikkbelastning.

Dersom ikke klippekortet har egen rubrikk for tilleggsprikker, kan idømte fem tilleggsprikker markeres ved å klippe i seksjonsnummertallet på kortet.

34 Resultater

Den føreren som har færrest antall prikker har vunnet løpet.

35 Stevnet stoppes før stevneslutt

Hvis stevnet stoppes før stevneslutt skal juryen bestemme om hele stevnet skal erklæres ugyldig eller om de skal offentliggjøre de resultatene og dele ut de premiene som de mener vil være rettferdig omstendighetene tatt i betraktning. Det forutsettes at man legger til grunn at alle som rangeres i samme klasse har gjennomført et likt antall runder og/eller seksjoner.

36 Uavgjort resultat

Ved uavgjort resultat har den føreren som har flest seksjoner med null prikker vunnet. Ved fortsatt uavgjort har den føreren som har flest seksjoner med en prikk vunnet, deretter to prikker, eventuelt tre prikker om nødvendig.

Ved fortsatt uavgjort resultat teller totaltiden føreren har brukt på løpet. Den som har brukt minst tid har vunnet.

37 Premiering

Alle på seierspallen skal premieres uavhengig av antall deltakere. Ytterligere premiering bestemmes av den enkelte arrangør. Det kan gis felles retningslinjer for hvordan dette skal gjennomføres på Norgescup og NM.

38 Gult kort

Arrangøren kan velge å bruke følgende system med gult kort i stedet for at seksjonsdommer legger fem tilleggsprikker for de forhold som dekkes av disse bestemmelsene. For Norgescup, NM og NM lag skal systemet med gult kort benyttes.

Hver seksjonsdommer skal ha et gult kort. Kortet bør være i størrelse A6 (lommestørrelse) og laget av et stivt materiale (plast eller papp).

- Hvis assistenten/annen person som ledsager føreren kranbler om seksjonsdommerens avgjørelse skal seksjonsdommeren vise føreren det gule kortet.
- Hvis føreren eller assistenten/annen person som ledsager føreren nekter å adlyde instruks fra seksjonsdommer eller oppfører seg ureglementert skal seksjonsdommeren vise føreren det gule kortet.
- Hvis føreren nekter å forlate seksjonen, etter å ha fått fem prikker, på det tidspunktet og det stedet som seksjonsdommeren angir, skal seksjonsdommeren vise føreren det gule kortet.
- Hvis assistenten ikke bruker påbudt kjørestyr skal seksjonsdommeren vise føreren det gule kortet.

Etter hver visning av det gule kortet skal seksjonsdommeren fylle ut et "Seksjonsdommer rapport" og så snart som mulig etter hendelsen få overlevert dette til stevneleder. Stevneleder vil granske rapportene, utstede eventuell sanksjon for den pågående konkurranse, eller oversende saken til juryen om han/hun mener sanksjonen ligger utenfor stevnelederens kompetanse.

39 Sanksjoner

Aktuelle sanksjonsformer er bøter, tilleggsprikker og eventuell utelukkelse.

En bot og/eller tilleggsprikker kan ilegges i følgende tilfeller:

- Ureglementert oppførsel av føreren eller assistenten/annen person som ledsager føreren overfor en funksjonær, eller disse nekter å adlyde anvisninger fra funksjonæren
- Assistenten bruker ikke påbudt kjørestyr
- Andre brudd på regler hjemlet i dette SR eller andre sentrale reglement vedtatt av NIF eller NMF.

En fører vil bli utelukket ved følgende punkter, og andre sanksjoner kan dessuten komme i tillegg:

- Andre alvorlige tilfeller av ureglementert oppførsel av føreren eller assistenten/ annen person som ledsager føreren overfor en funksjonær
- Kjøring på motorsykel uten bruk av hjelm
- Manglende merking eller ikke godkjent erstatningsmerke
- Bytte av motorsykel eller fører under stevnet
- Bruk av ikke godkjente dekk eller bytte til et dekk av en annen konstruksjon, profil eller gummiblanding
- Bruk av ikke godkjent drivstoff
- Bruk av forbudte medikamenter (unntatt de som er godkjent i Medisinsk Reglement)
- Bytte av startnummer

- Trening i en seksjon

Dersom juryen finner at overtredelsene er av en slik art at sanksjoner ligger utenfor deres kompetanseområde, vil saken bli oversendt NMF for videre behandling.

40 Protester

Protester skal skrives på NMFs gyldige protestskjema. Protesten skal leveres i henhold til NKR og Nasjonalt Sanksjonsreglement, sammen med et gebyr på det beløp Forbundsstyret til enhver tid bestemmer. Protestgebyret skal returneres hvis protesten blir tatt til følge.

For protest på kjøretøy skal det i tillegg til gebyret betales et depositum på det beløp Forbundsstyret til enhver tid bestemmer, for dekning av utgifter i forbindelse med kontroll av kjøretøyet. Sanksjonsreglementet gir nærmere beskrivelse av hvordan kontrollen skal gjennomføres.

ÅPNE LØP

50 Klasseinndeling

50.1 Klasseinndeling av kjøretøy

50.1.1 Åpne løp

I åpne løp er det opp til arrangøren å definere om man vil ha klasseinndeling i forhold til sykkelstørrelse. NMFs bestemmelser om barneidrett og aldersgrenser i forhold til sykkelstørrelse må følges. Inndelingen må beskrives i TR. Dersom man ønsker å benytte samme klasser som i Norgescupen, så er det tilstrekkelig å skrive det.

50.2 Klasseinndeling av førere

50.2.1 Åpne løp

I åpne løp er det opp til arrangøren å definere klasseinndeling av førerne. Inndelingen må beskrives i TR. NMFs bestemmelser om barneidrett må følges. I barneklasser skal seksjonene være tilpasset barnas alder og ferdighetsnivå. Inndelingen må beskrives i TR. Dersom man ønsker å benytte samme klasser som i Norgescupen, så er det tilstrekkelig å skrive det.

50.2.2 Åpne løp i tilknytning til Norgescup

I åpne løp i tilknytning til Norgescup kan man i tillegg til Norgescupklassene og klasser uten status ha klasser for Rekrutt.

Rekrutt er en skjermet klasse for førere fra det året en fyller 11 år til og med det året en fyller 12 år (gutter og jenter sammen). Det kan ikke arrangeres statusløp i rekruttklassen. Resultatlistene kan føres, og premiering kan foretas. Det vises for øvrig til NMFs bestemmelser om barneidrett. Rekruttklassen kan deles opp i flere nivåer. Inndeling skal fremgå av tilleggsreglene. Hver enkelt delklasse skal rangeres og premieres for seg selv. I rekruttklassene skal alle ha premie, og den skal være lik for alle.

51 Opprykk

Opprykk er inntil videre frivillig.

Nedrykk kan innvilges etter søknad til NMF ved grenansvarlig. Man kan delta i høyere klasse i åpne løp som ikke er i tilknytning til Norgescup, uten at det påvirker hvilken klasse man må kjøre i løp som er i tilknytning til Norgescup.

REGLEMENT FOR NORGESCUP

60 Konkurransen

Norgescupen gjennomføres over minst fem runder. Arrangeres mer enn fem runder, skal dårligste runde for hver enkelt fører som har kjørt alle rundene strykes. Løpene skal være enten på en lørdag, eller både lørdag og søndag dersom man ønsker å ha to løp på samme helg. En av Norgescuprundene kan arrangeres på en søndag i tilknytning til NM. Løp på samme helg kan ha forskjellige arrangører, men skal ligge på samme sted, eller så nært geografisk at det ikke medfører problemer for deltakerne å flytte seg.

61 Deltakere

Norgescupen er åpen for deltakere fra alle nasjoner under forutsetning av at de har gyldig lisens fra en FIM-tilsluttet føderasjon.

NC kjøres i seks klasser:

- Elite - ingen alders/ccm begrensning (fra det året de fyller 13 år)
- Junior - for utøvere 13 - 21 år (fra det året de fyller 13 år t.o.m. året de fyller 21), fri ccm på motor
- Kvinner elite - fra det året de fyller 13 år, fri ccm på motor
- Kvinner junior - for utøvere 13 - 21 år, fri ccm på motor
- Ungdom - for utøvere 13 - 16 år, inntil 125 ccm motor
- Veteran - for utøvere fra det året de fyller 40 år

I tillegg kjøres det klasser som ikke får Norgescupstatus:

- Åpen blå- Ingen alders- og ccm begrensning
- Åpen gul- Ingen alders- og ccm begrensning
- Åpen grønn- Ingen alders- og ccm begrensning
- Åpen fri- Ingen alders- og ccm begrensning

Det kan samtidig arrangeres løp for rekrutter på samme måte som for åpne løp. Arrangøren står fritt til å velge hvordan det skal gjennomføres med hensyn til antall og type seksjoner, start, kjøretid med mer. Rekruttene kan kjøre i de vanlige seksjonene, dersom det er praktisk. Det kåres ikke sammenlagt vinner for sesongen i rekruttklassene. Det vises for øvrig til NMFs bestemmelser om barneidrett. De skal gjelde foran dette reglement, dersom det oppstår uoverensstemmelser.

62 Status

Minst fem førere må ha deltatt i herreklassene, og tre førere i kvinneklassene, for at runden skal ha status og telle i sammendraget.

63 Start

Startrekkefølge før første runde ordnes ved loddtrekning. I de neste rundene skal startrekkefølgen i størst mulig grad være i henhold til resultatlista sammenlagt, hvor de med beste resultat starter sist i hver klasse. De som ikke har resultat skal starte først, rekkefølge etter loddtrekning. Klasser med høyere vanskelighetsgrad starter etter klasser med lavere vanskelighetsgrad.

Start gjennomføres med tidsintervall på et minutt mellom hver startende. Siste startende starter kl. 1100, slik at starttidspunktet for første startende varierer med antall deltakere.

Førerne kan starte i den seksjonen de selv ønsker, men skal deretter kjøre seksjonene i stigende rekkefølge. I påfølgende runder skal det startes i seksjon nummer én. Etter at siste seksjon er kjørt, skal den vanlige traseen kjøres i riktig retning tilbake til depotet.

64 Seksjoner

64.1 Antall og fordeling

Det skal lages ett seksjonssett med 16-18 seksjoner og fire nivåer. Løpet skal minimum ha følgende seksjonsantall:

Klasse	Ant. seksjoner	Spor/piler	Nivå
Elite	32-36	Rødt	A til E ekstrem
Junior / Åpen blå	30	Blått	B til E
Kvinner Elite / Åpen gul	30	Gult	B- til A
Ungdom / Veteran / Åpen grønn	24	Grønt	C+ til B+
Kvinner junior	24	Grønt	C til B-
Åpen fri	20	Fritt	Rekrutt – D+

Klassen beholder sin status om det av uforutsette grunner må utelukkes en eller to seksjoner fra løpet. De som skal kjøre blått, gult, grønt spor eller fritt, kjører ikke alle seksjonene. Arrangøren skal på forhånd opplyse hvilke seksjoner som ikke skal kjøres. Siste seksjon i løpet må kjøres av alle.

Hvis egne spor for rekruttnivå (utøvere 11-12 år) legges i de ordinære seksjonene (jfr. § 61), skal de være i det grønne sporet og/eller fritt mellom båndene, uavhengig av hvordan man passerer piler. Disse klassene benevnes Rekrutt Vanskelig og Rekrutt Lett.

64.2 Seksjoner og nivå

Vanskelighetsgrad skal være en fordeling av lette, middels og vanskelige. De første seksjonene bør om mulig være lette, med stigende vanskelighetsgrad mot de siste.

Det henvises til Seksjonsleggerhåndboken for mer detaljer om seksjonsnivå og fordeling.

64.3 Korridor

En korridor kan, om arrangøren ønsker det, lages foran starten av hver seksjon. Korridoren skal i så fall være lang nok til at minst tre førere kan stå i kø med sine sykler når de er klare til å kjøre seksjonen.

Fører kan idømmes fem tilleggsprikker for følgende feil i korridoren:

- Fører forlater sykkelen.
- Assistenten/annen person som ledsager føreren går inn i korridoren.
- Fører mottar hjelp fra en utenfor korridoren.

64.4 Piling

Piling skal benyttes for å skille mellom klassene. Vanskeligste spor skal ha røde piler, nest vanskeligste skal ha blå piler, tredje vanskeligste skal ha gule piler og letteste spor skal ha grønne piler. En seksjon som kun har to vanskelighetsgrader skal benytte røde og blå piler. Pilene skal være formet som en trekant på hvit, firkantet bakgrunn, hvor trekanten er fylt med farge som bestemt for klassen. Størrelse på pilene skal være slik at trekantens vertikale side er minimum 13 centimeter høy, og lengden til spissen er minimum 13,5 centimeter. Arrangøren kan ha reklame på bakgrunnen, men den må ikke være slik at den reduserer tydeligheten av pilene.

65 Antall runder

Det blir kjørt 2 runder i alle klasser, 2x(16)18, 2x15 og 2x12. I rekruttklassene og åpen fri kan en fravike dette for å få en grei beliggenhet og tilkomst til seksjonene, for eks. 7x3 eller 5x4.

66 Kjøretime

Kjøretime skal være seks timer + 20 minutter respitt. Juryen kan beslutte å utvide kjøretime med inntil én time dersom spesielle omstendigheter tilsier at det er nødvendig. Dette må i så fall bekjentgjøres for førerne før start.

Sluttidskontroll skal foretas umiddelbart etter passering av siste seksjon. Kontrollposten skal være tydelig merket og godt synlig. Dersom siste seksjon ligger i umiddelbar nærhet av sekretariatet, kan det bestemmes at sluttidskontroll foregår ved innlevering av kortet.

67 Tidsbegrensning i seksjonene

Det settes en tidsbegrensning på et og et halvt minutt for hver fører i hver seksjon. Førere som ikke fullfører en seksjon innen denne tidsbegrensningen idømmes fempriksfeil.

68 Resultatberegning

For de enkelte løp gjelder bestemmelsene i den generelle delen.

Når alle rundene i cupen er kjørt regnes poengene for hver fører sammen, og vinneren er den føreren som har fått høyest poengsum.

I hver enkelt runde gis det poeng etter følgende skala, slik at alle deltakere i klassen får poeng:

Plass	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Poeng	100	85	70	60	55	50	45	40	35	30	25	22	20	18	16
Plass	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	osv.
Poeng	14	12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	1	1	1

Dersom flere førere har samme poengsum, skilles de slik at den som har flest antall av høyeste plassering vinner, deretter nest høyeste osv. Dersom førerne etter dette fortsatt ikke kan skilles, legges resultatene fra siste runde til grunn for resultatberegningen.

69 Premiering

Hvert enkelt løp premieres som et åpent løp hvor alle førere i samme klasse rangeres innbyrdes.

Premieutdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlista er ferdig.

Premiering for Norgescupen skal skje i henhold til NKR, umiddelbart etter at siste løp i cupen er ferdig, og den sammenlagte resultatlista foreligger. Juryleder ved siste løp er ansvarlig for kontroll av resultatlistene. Premien skal være plaketter eller medaljer i henholdsvis gull, sølv og bronse til de tre beste i hver klasse.

REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP INDIVIDUELT

70 Konkurransen

NM gjennomføres årlig gjennom ett løp. Det skal arrangeres fortrinnsvis på en lørdag.

71 Deltakere

Utøvere i NM må være i besittelse av norsk lisens.

NM kjøres i fire klasser:

- | | |
|------------|---|
| NM | - åpent for alle utøvere fra det året de fyller 13 år, seksjonsnivå E/A |
| NM Kvinner | - åpent for alle kvinnelige utøvere fra det året de fyller 13 år, seksjonsnivå KE/KB/KC |
| NM Junior | - åpent for alle utøvere fra det året de fyller 13 år til og med det året de fyller 18 år, seksjonsnivå A/B |
| NM Veteran | - åpen for utøvere fra det året de fyller 40 år. Veteraner skal følge samme seksjoner som NM Kvinner. |

I tillegg skal det være åpne klasser uten status. Åpne klasser er for utøvere som ikke faller inn under eksisterende klasser. Åpne klasser kjører i samme sporene som kvinner og junior.

For å delta i NM Junior kan man i likhet med de øvrige NM-klassene ha motorsykkel med fritt slagvolum i motoren.

72 Status

For NM må minst fem førere ha deltatt i klassen for at løpet skal ha status.

73 Start

73.1 Ordinær konkurranse

Startrekkefølgen skal være i henhold til resultatlista fra foregående års NM, hvor den med best resultat starter sist. Rekkefølgen trekkes for de som ikke har resultat fra foregående års NM.

Start gjennomføres med tidsintervall på ett minutt mellom hver startende.

Førerne skal starte i seksjon én og deretter kjøre seksjonene i stigende rekkefølge. For åpne klasser kan det bestemmes at man starter til annet tidspunkt og/eller i andre seksjoner enn nummer én for å forhindre kø som sinker statusklassene.

Starttidspunkt skal være slik at siste startende i NM-klassene starter kl. 1030.

73.2 Finale

Arrangøren velger ut fra forholdene på stedet og hensynet til publikum om finalen avvikles i to grupper med klassene Veteran og Junior i den ene gruppen og Kvinner og NM i den andre gruppen, eller med alle samlet i én gruppe for å kjøre hver enkelt seksjon fortløpende. Alle i gruppen kjører seksjonene i stigende rekkefølge slik at alle gjør ferdig seksjon én før man går til seksjon to osv. Rekkefølgen ved bruk av én gruppe skal være Veteran, Junior, Kvinner og til slutt NM. Den som har best resultat før finalen starter sist i sin klasse, nest best nest osv. Etter første finalerunde endres startrekkefølgen slik at de som leder etter første runde, inkludert prikkene fra ordinær konkurranse, starter sist i sin klasse i andre runde.

Ved bruk av to grupper kan arrangøren bestemme at første gruppen kjører begge omganger, og dermed avslutter sin konkurranse, før den andre gruppen kjører på samme måte.

Rutiner for avviklingen av finalen skal protokolleres i første jurymøte, og kunngjøres ved oppslag.

Det skal være felles besiktigelse av finaleseksjonene før finalen starter.

I finalen starter første fører kl. 1600.

74 Seksjoner

74.1 Antall

Det skal lages 15 udelte seksjoner hvorav 12 skal benyttes til ordinær konkurranse og tre til finaler.

74.2 Piling

Piling skal benyttes for å skille mellom klassene. De skal merkes med følgende farger:

Klasse NM:	røde piler
Klasse NM Junior:	blå piler
Klasse NM Kvinner og NM Veteran:	grønne piler

Pilene skal være formet som en trekant på hvit, firkantet bakgrunn, hvor trekanten er fylt med farge som bestemt for klassen. Størrelse på pilene skal være slik at trekantens vertikale side er minimum 13 centimeter høy, og lengden til spissen er minimum 13,5 centimeter. Arrangøren kan ha reklame på bakgrunnen, men den må ikke være slik at den reduserer tydeligheten av pilene.

74.3 Korridor

En korridor kan, om arrangøren ønsker det, lages foran starten av hver seksjon. Korridoren skal i så fall være lang nok til at minst tre førere kan stå i kø med sine sykler når de er klare til å kjøre seksjonen.

Fører kan idømmes fem tilleggsprikker for følgende feil i korridoren:

- Fører forlater sykkel.
- Assistenten/annen person som ledsager føreren går inn i korridoren.
- Fører mottar hjelp fra en utenfor korridoren.

74.4 Lukket sone

I finaleseksjonene skal det rundt seksjonenes ytterbegrensning markeres en sone hvor kun finaleførere og deres assistenter, presse og eventuelle funksjonærer har rett til å oppholde seg.

74.5 Dommere i finalen

Det skal være én hoveddommer og minst én hjelpedommer i hver finaleseksjon.

75 Antall runder

Det skal kjøres to runder i både ordinær konkurranse og i finalen.

76 Kjøretid

Kjøretiden er fem timer + 20 minutter respitt i den ordinære konkurransen.

Sluttidskontroll skal foretas umiddelbart etter passering av siste seksjon. Kontrollposten skal være tydelig merket og godt synlig. Dersom siste seksjon ligger i umiddelbar nærhet av sekretariatet, kan det bestemmes at sluttidskontroll foregår ved innlevering av kortet.

77 Tidsbegrensning i seksjonene

Det settes en tidsbegrensning på ett og et halvt minutt for hver fører i hver seksjon i den ordinære konkurransen. I finaleseksjonene er det ett minutt kjøretid. Førere som ikke fullfører en seksjon innen denne tidsbegrensningen idømmes fempriksfeil.

78 Resultatberegning

Resultater beregnes på samme måte som i reglementets generelle del. De tre beste førerne i hver NM-klasse i den ordinære konkurransen går videre til finalen. Prikkene man får i den ordinære konkurransen legges til grunn i finalen, slik at man teller videre utfra disse. Åpne klasser deltar ikke i finalen.

79 Premiering

Premiering skal skje i henhold til NKR. I åpne klasser skal de tre beste i hver klasse premieres. Premier i åpne klasser holdes av arrangøren.

Premieutdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlista er ferdig.

REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP LAG

80 Konkurransen

Konkurransen gjennomføres over én dag, med et løp på en lørdag som avslutning på sesongen.

81 Deltakere

81.1 Klasser

Lag-NM arrangeres i tre klasser:

NM Lag - åpent for alle utøvere, seksjonsnivå E/A/B

NM Lag Kvinner - åpent for alle kvinnelige utøvere, seksjonsnivå KB/KC/KD

NM Lag Junior - åpent for alle utøvere tom det året de fyller 18 år, seksjonsnivå A/B/C

Det skal være en egen veteranklasse uten offisiell NM-status, hvor kravet til førerne er at de må fylle 30 år eller mer i løpet av konkurranseåret. Denne klassen følger samme seksjoner som NM Lag Kvinner.

Mesterskapet er åpent for alle klubber som er tilsluttet NMF. Hver klubb kan melde på to lag i hver klasse. Hvert lag i NM Lag og NM Lag Junior består av maksimalt fire førere. I NM Lag Kvinner og Veteran kan det være maksimalt tre førere.

Førere kan delta på lag uavhengig av hvilken klasse de kjører i individuelt, forutsatt at de oppfyller alders- og kjønnsbestemmelsene.

Kvinner har også anledning til å kjøre i klasse NM Lag, klasse NM Lag Junior og Veteran, forutsatt at de oppfyller aldersbestemmelsene.

Dersom arrangøren tillater det, kan ulike sammensatte lag delta i konkurransen. Minstealder for å delta på disse lagene er 13 år, men ellers settes det ingen begrensninger når det gjelder alder, kjønn, motorsykelstørrelse eller hvilken klubb man tilhører.

Sammensatte lag skal merkes spesielt, og de må vike plass i køen for øvrige lag. Har første fører i laget påbegynt en seksjon, skal allikevel de andre på laget få beholde sine plasser i køen.

Sammensatte lag kan konkurrere i tre forskjellige klasser, benevnt henholdsvis Åpen rød, Åpen blå og Åpen grønn. Fargene gjenspeiler at klassene følger seksjonene for henholdsvis NM Lag, NM Lag Junior og NM Lag Kvinner. Hvert lag kan bestå av maksimalt fire førere.

81.2 Påmelding

Laget skal fylle ut lagskjema bestemt av NMF. Skjemaet skal inneholde:

- klubb
- klasse
- navn, lisensnummer og fødselsdato på førere
- sykkelmerke og motorstørrelse for hver fører
- eventuelt lagleder
- eventuelle assistenter (frivillig)

Påmeldingen(e) sendes samlet fra klubb til arrangør innen påmeldingsfristen. Når NMF innfører elektronisk påmelding for lag, så er det den rutinen som skal benyttes.

81.3 Lagleder

Hvert lag kan ha en lagleder. Lagleder kan følget laget rundt på motorsykkel dersom han/hun har lisens for det.

Det avholdes ikke lagledermøte. Nødvendig informasjon om kjøretid og annet gis med oppslag på konkurransens offisielle oppslagstavle, og eventuelt i tillegg til hvert enkelt lag ved start.

82 Status

Det må delta minst tre lag i hver klasse for at denne skal få NM status. Løpet skal ellers arrangeres i samsvar med bestemmelsene i NKR og Spesialreglementet for Trial.

83 Start

Siste års vinner i klassen starter sist, de som ble nummer to starter nest sist osv. Nye lag starter først etter loddtrekning.

Lagene skal starte i seksjon én, og skal deretter kjøre seksjonene i stigende rekkefølge.

Start gjennomføres med tidsintervall på fire minutter mellom hvert startende lag i samme seksjonssett. Ved bruk av to seksjonssett kan det da startes et lag hvert annet minutt.

For åpne klasser kan det bestemmes at man starter i andre seksjoner enn nr 1 i første runde for å forhindre kø som sinker statusklassene.

84 Seksjoner

84.1 Antall og fordeling

Løpet skal ha minimum 12 udelte seksjoner. Ved bruk av flere seksjonssett bør det brukes en klassefordeling som gir minst mulig kø. Vanskelighetsgraden skal være som bestemt for klassene, og det bør være en jevn fordeling.

84.2 Piling

Piler i seksjonene skal merkes med følgende farger:

Klasse NM Lag: røde piler

Klasse NM Lag Junior: blå piler

Klasse NM Lag Kvinner: grønne piler

Pilene skal være formet som en trekant på hvit, firkantet bakgrunn, hvor trekanten er fylt med farge som bestemt for klassen. Størrelse på pilene skal være slik at trekantens vertikale side er minimum 13 centimeter høy, og lengden til spissen er minimum 13,5 centimeter. Arrangøren kan ha reklame på bakgrunnen, men den må ikke være slik at den reduserer tydeligheten av pilene.

84.3 Korridor

En korridor kan, om arrangøren ønsker det, lages foran starten av hver seksjon. Korridoren skal være lang nok til at minst tre førere kan stå i kø med sine sykler når de er klare til å kjøre seksjonen.

Fører kan idømmes fem tilleggsprikker for følgende feil i korridoren:

- Forlate sykkelen.
- Assistenten/annen person som ledsager føreren går inn i korridoren.
- Mottar hjelp fra en utenfor korridoren.

85 Antall runder

Det skal kjøres to runder.

86 Kjøretid

Den maksimale kjøretid skal avgjøres av løpets jury etter forslag fra stevneleder, og kunngjøres ved oppslag. Sluttid og eventuelle straffeprikker for overtredelse gjelder for hver enkelt fører. Det samme gjelder eventuell diskvalifikasjon. Eventuelle straffeprikker summeres hvis det gjelder flere førere.

Sluttidskontroll skal foretas umiddelbart etter passering av siste seksjon. Kontrollposten skal være tydelig merket og godt synlig. Dersom siste seksjon ligger i umiddelbar nærhet av sekretariatet, kan det bestemmes at sluttidskontroll foregår ved innlevering av kortene.

87 Tidsbegrensning i seksjonene

Det settes en maksimaltid på et og et halvt minutt for hver fører i hver seksjon. Førere som ikke fullfører en seksjon innen denne tidsbegrensningen idømmes fempriksfeil.

88 Resultatberegning (Norgesmesterskap lag)

Resultatene for klassene NM Lag, NM Lag Junior og sammensatte lag regnes på bakgrunn av de tre beste resultatene på hvert lag i hver seksjon i hver runde. For klassen NM Lag Kvinner og Veteran regnes resultatene ut på bakgrunn av de to beste resultatene på hvert lag i hver seksjon i hver runde.

Ved uavgjort resultat har det laget som har flest seksjoner med null prikker vunnet. Ved fortsatt uavgjort resultat, har det laget som har flest seksjoner med en prikk vunnet, deretter to prikker, eventuelt tre prikker om nødvendig. Ved beregning av antall seksjoner med null, en, to eller tre prikker, teller resultatene for de tellende kjørerne på laget.

Ved fortsatt uavgjort resultat vinner det laget som har brukt kortest tid. I så fall er det kjøretiden til siste tellende kjører på laget som gjelder.

89 Premiering

Premiering skal skje i henhold til NKR.

Veteranlag og sammensatte lag er klasser uten NM-status, og tildeles premier som arrangøren velger. De tre beste lagene i hver klasse skal premieres.

Premieutdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlista er ferdig.

TEKNISK REGLEMENT FOR TRIAL

01 Introduksjon

Betegnelsen motorsykkel omfatter alle kjøretøy som i prinsippet har mindre enn 4 hjul. De drives av en motor og er konstruert først og fremst for transport av en eller flere personer, hvorav en er føreren av kjøretøyet. Hjulene skal normalt være i kontakt med bakken, unntatt i spesielle situasjoner. Ved kjøring på spesielle underlag kan ett eller flere hjul erstattes av ski, belter eller kjeder.

03 Konstruksjonsfrihet

Forutsatt at motorsykkelen er i overensstemmelse med kravene i NMFs reglementer, tilleggsreglene og spesielle betingelser som NMF kan kreve for spesielle konkurranser, er det ikke lagt noen restriksjoner på fabrikat, konstruksjon eller type motorsykkel som brukes i konkurranser.

Alle solomotorsykler (Gruppe A) skal være konstruert slik at de helt og holdent kan kontrolleres av fører. Motorsykler med sidevogn (Gruppe B) skal være konstruert for å ha med en passasjer.

05 Kategorier og grupper motorsykler

Motorsykler er delt inn i kategorier som det må tas hensyn til i alle stevner.

I prinsippet er det forbudt for forskjellige kategorier, grupper og klasser å konkurrere sammen, med mindre noe annet er oppgitt til tilleggsreglene.

De begrensinger på motorstørrelse som gjelder på sykler for barn frem til det året de fyller 13 år må følges i henhold til NMFs barneidrettsbestemmelser. For opplæring og trening av barn er det ikke nødvendig at sykkelen fyller alle krav til trialsykkel, så lenge den er av type som er forhåndsgodkjent av NMF for barneidrett, og er egnet for trial. Den må være i den tekniske stand den var ved godkjenning. Det samme gjelder for løp i klasser hvor rangering ikke finner sted. Motorsykler med elektrisk fremdriftsmotor kan også benyttes.

Kategori I

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

Gruppe A1- solo motorsykler

Tohjuls kjøretøy som bare lager et spor når det kjører rett framover.

Gruppe B1- kjøretøy med tre hjul

Kjøretøy med tre hjul og som lager to spor på bakken, og hvor motorsykkelen lager ett spor og sidevogna for passasjeren lager det andre.

Gruppe B2 - motorsykkel med permanent sidevogn

Kjøretøy med tre hjul som lager to eller tre spor på bakken når det kjører rett framover. Sidevogna er festet permanent til sykkelen og utformet som en integrert del.

Hvis sykkelen lager tre spor, skal senterlinjene for de to hjulsporene ikke være mer enn 75 mm fra hverandre. Et spor er bestemt av den langsgående senterlinjen av hvert av kjøretøyets hjul når det kjører framover.

Kategori II

Gruppe C – Tohjulsdrevne motorsykler

Gruppe D – Trehjuls motorsykler med drift på to hjul

Gruppe E – Snøscooter

Gruppe F – Sprintsykler og dragstere

Gruppe G – Quad

Gruppe H –
Gruppe I –

Kategori III

Gruppe J – Elektrisk drevne kjøretøy (se § 50)

07 Klasser

Gruppene er delt inn i klasser etter sylindervolumet som beskrevet nedenfor. Denne klasseinndelingen skal brukes i alle åpne løp.

Kategori I

Gruppe A 1.

I åpne statusløp og åpne løp i tilknytning til Norgescup settes det ingen krav til størrelse på motoren, med unntak av ungdomsklassen i Norgescupen. Det er ingen begrensninger med hensyn til hvor små motorene kan være. For andre løp er det opp til arrangøren å definere klassene. Dette må i så fall beskrives i tilleggsreglene. Dersom ikke noe er beskrevet, vil det gjelde det samme som for åpne løp i tilknytning til Norgescup.

Gruppe B 1, B 2.

Samme som gruppe A 1

11 Måling av slagvolumet

11.11 Stempelmotor, "Otto" prinsippet

Slagvolumet til hver sylinder fastsettes ut fra formelen for volumet av en sylinder; diameteren tilsvarer boringen og høyden er lik slaglengden (stampelets bevegelse fra øvre til nedre dødpunkt).

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

hvor D = boringen (sylinderdiameteren)
og C = slaglengden

OBS! Alle mål i cm!

Dersom sylinderen ikke er sirkelrund må tverrsnittflaten bestemmes ved hjelp av en passende geometrisk formel eller utregningsmetode. Denne flaten må så multipliseres med slaglengden for å få fastsatt slagvolumet.

Når boringen måles, godtas det et avvik på 1/10 mm. Hvis denne toleransen fører til at grensen for den aktuelle klassen er overskredet skal det tas et nytt mål, med kald motor og med 1/100 mm nøyaktighet.

11.13 Rotasjonsmotorer

Motorens slagvolum (som bestemmer hvilken klasse motorsykkelen skal delta i ved en internasjonal konkurranse) skal beregnes ut fra følgende formel:

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

hvor V = det totale volumet til alle kamrene i motoren
og N = antall omdreininger som motoren må rotere for at et kammer skal gjennomføre en syklus.
Motoren klassifiseres som en firetakter.

11.15 Wankelmotor

For Wankelmotorer med triangulære stempler blir slagvolumet bestemt ut fra følgende formel:

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

hvor V = volumet til ett enkelt kammer
og D = antall kammer.

Motoren klassifiseres som en firetakter.

17 Overladning (kompressor, turbo)

Overladning ved hjelp av en mekanisk innretning (kompressor, turbo) er forbudt ved alle typer løp.

En motor (to- eller firetakter) som tilhører en klasse som er fastsatt ut fra slagvolumet, skal ikke regnes som overladet dersom kapasiteten (volumet) til brennstoffyllingsmekanismen (målt geometrisk), inkludert slagvolumet til den drivende sylindere (dersom den blir brukt for framføring av brennstoffet), ikke overskrider det maksimale slagvolumet for den aktuelle klassen. Dette gjelder med hensyn på en arbeidstakt.

18 Telemetri

Informasjon må ikke på noen måte overføres elektronisk til eller fra en motorsykkel i bevegelse. Offisielt signalutstyr kan kreves montert på sykkelen. Automatisk rundetellersystem regnes ikke som "telemetri"

19 Motorsykkelens vekt

19.01

Vekt av motorsykkelen uten drivstoff

Minimumsvekten skal være:

- For motorsykler med 125 ccm motor: 65 kilo
- For motorsykler med mer enn 125 ccm motor: 66 kilo

For motorsykler som motormessig er mindre enn den typiske 125-klassen gjelder ingen vektgrenser.

Vekten kan ikke til noen tid under stevnet være lavere enn angitt i denne bestemmelsen.

For veiing etter at løpet er ferdig aksepteres 1 % avvik.

21 Angivelse av fabrikat

Når to produsenter er involvert i byggingen av en motorsykkel, skal begge navnene angis på sykkelen:

- sykkelens (rammens) produsent
- motorens produsent.

Dette gjelder når det ikke er inngått spesielle avtaler om rettigheter.

23 Definisjon av en prototype

En prototype motorsykkel er et kjøretøy som skal være i samsvar med de sikkerhetskravene som er angitt i reglementet for den typen konkurranse der sykkelen skal brukes.

25 Generelle bestemmelser

De følgende bestemmelsene gjelder for alle typer kjøretøy som er beskrevet, og for alle typer konkurranser. Unntatt er der hvor noe annet er angitt NKR eller SR.

Ytterlige bestemmelser kan være nødvendige for noen løp, og disse vil da bli beskrevet i tilleggsreglene for det aktuelle løpet.

25.01

Det er ikke tillatt å bruke titan i ramma, forgaffelen, styret, svingarmen og hjulaksler på motorsykler. Det er tillatt å bruke titan i bolter og muttere.

Hvis ikke-jernholdige festeanordninger og aksler brukes som erstatning, må førerne sørge for at dimensjonen av disse er økt tilstrekkelig.

Titankontroll som kan utføres på baneområdet:

25.01.1

Magnetprøve (titan er ikke magnetisk).

25.01.2

3 % salpetersyre - test. (Titan reagerer ikke. Hvis metallet er stål, vil en dråpe etterlate en svart flekk.)

25.01.3

Den spesifikke massen til titan er 4,5 - 5, og til stål 7,5 - 8,7. Den kan bestemmes ved å veie delen og så måle volumet i et kalibrert glasskar (målebeger) fylt med vann (innsugingsventil, vippearm, råde m.m.)

25.01.4

I tvilstilfeller skal delen sendes til et laboratorium for testing.

25.02

Aluminium kan fastslås visuelt.

25.06

Antall sylindere i en motor bestemmes ut fra antall forbrenningskammere.

26 Rammedefinisjon for solo motorsykel

Ramma er den konstruksjonen som forbinder alle styremekanismene i fronten av maskinen til motoren/girkassen og komponentene til bakhjulsoppheng.

27 Startanordning

Det er påbudt med startanordning.

29 Beskyttelse av åpne overføringer

29.04

Det må være montert en beskyttelse over fremre kjededrev, samt en beskyttelse av bakre kjededrev som i sin helhet dekker åpninger i drevet, alternativt at drevet er tett. Det skal også være en kjedebeskyttelse som er montert på en slik måte at den forhindrer at en kommer i klem mellom nedre kjedeløp og kjededrevet på bakhjulet.

31 Eksosrør

Eksosrør og lyddempere skal tilfredsstillende alle kravene som støykontrollen setter.

31.01

Minimum de siste 30 mm av enden på eksosrøret skal være horisontale og parallelle med motorsykkelens midtlinje (toleranse ± 10 grader).

31.03

Bakkanten av eksosrøret på en solo motorsykkel skal ikke nå lenger bakover enn til en vertikal tangent gjennom bakkanten av bakdekket.

33 Styre

33.01

Bredden av styret på en motorsykkel skal ikke være mindre enn 600 mm, og ikke over 850 mm.

33.02

Styrestag skal være polstret. Dersom styret ikke har stag, skal det være polstring over midtdelen av styret, inkludert festeklammerne.

33.05

Åpne styreender skal plugges med et solid materiale eller dekket av gummi.

33.08

Stoppere (utenom styredempere) skal monteres slik at det ved fullt styreutslag alltid er minst 30 mm klaring mellom styret (inkludert håndtakene) og tanken eller ramma, slik at førerens fingre ikke kan bli klemt.

33.09

Festeklemmer for styret må være nøyaktig avrundet og utformet for å unngå bruddskader på styret.

33.11

Det er ikke tillatt å sveise styre av lettmetall.

33.12

Styret laget av karbon, kevlar og/eller andre komposittmaterialer er ikke tillatt.

35 Kontrollhåndtak (hendler)

35.01

Kontrollhåndtakene (clutch, brems o.a.) skal i prinsippet være utstyrt med en kule i enden, med min. 16 mm i diameter. Kule kan også være flatklemt, men i alle tilfeller må hjørnene være avrundet (minste tykkelse på den flatklemt delen skal være 14 mm.) Endebeskyttelsene skal være festet permanent og utformet som en fast del av håndtaket.

35.03

Hvert enkelt kontrollhåndtak og pedal skal ha separat opplagring.

35.04

Hvis bremsepedalen er festet til fothvileren må den fungere i alle situasjoner, f.eks. selv om fothvileren er bøyd eller deformert.

37 Motorkontroll (gass og stopp)

37.01

Gasshåndtaket skal returnere til tomgangsposisjon når det slippes.

37.03

Motorsyklene må være utstyrt med en tenningsbryter (stoppknapp) forbundet til føreren med en snor, slik at motoren stanses automatisk om føreren faller av sykkelen.

Nærmere beskrivelse av plassering og funksjon finnes i FIMs reglement.

39 Fothvilere

39.01

Fothvilene kan være konstruert slik at de kan vippes oppover (på skrå bakover). Da må de i så fall være utstyrt med en mekanisme som automatisk returnerer dem til utgangsposisjonen. Det skal være en beskyttelse på enden av fothvilene med en radius på minst 8 mm (se diagram).

39.02

Hvis fothvilene ikke er bevegelige eller dekket med gummi, må de være avrundet med en halvkuleform; radius ikke under 8 mm.

41 Bremseser

41.01

Alle motorsykler i gruppe A skal ha minst to effektive bremseser (en på hvert hjul) som skal virke uavhengig av hverandre, og i sentrum av hjulene.

41.02

Motorsykler i gruppe B må være utstyrt med minst to effektive bremseser som virker på minst to av hjulene. De skal virke uavhengig av hverandre og i sentrum av hjulene.

41.03

Bremseskiver med skarpe kanter (sagtann design) er forbudt. Anbefalt maks. bredde for åpninger (slisser) i bremseskiver er 3mm; min. radius 3mm, max. radius 5mm.

41.04

Bremseskiver foran skal være delvis dekket av en ekstern beskyttelse. Beskyttelsen skal være et egnet vern mot å få fingrene inn i roterende deler. Det skal imidlertid ikke stilles strengere krav enn det som var sykkelprodusentens standardløsning da sykkelen ble produsert. Sykler som opprinnelig er levert uten beskyttelse er unntatt fra kravet.

Sykler markedsført som 2009 modeller, eller uansett er produsert etter 1.1.2009, skal ha beskyttelse som helt dekker bremseskiver foran, og som delvis dekker bremseskive bak. Ventilasjons- og dreneringsåpninger må ikke være større enn 10 mm i diameter.

43 Skjermer og hjulbeskyttelse

Motorsykkelen skal være utstyrt med normale skjermer.

43.01

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

43.02

Forskjermen skal dekke minst 100 grader av hjulomkretsen. Vinkelen som dannes mellom to linjer: en linje trukket fra forkanten av skjermen og til hjulaksen og en horisontal linje trukket gjennom hjulaksen skal være mellom 45 og 60 grader.

43.04

For stevner som i sin helhet arrangeres utenfor offentlig vei må bakskjermen være formet slik at vinkelen mellom en vertikal linje trukket gjennom bakhjulsaksen og en linje trukket fra bakhjulsaksen og gjennom bakkanten av bakskjermen være minst 25 grader.

47 Hjul, felger og dekk**47.01**

Alle dekk skal måles mens de er montert på felgen, og med et trykk på 1 kg/cm² (14 lbs/sq.in). Målingen skal foretas på den delen av dekket som er 90 grader fra bakken.

47.02

Forandringer av felgen eller eikene i integrerte hjul (smidde, støpte, klinket) eller tradisjonelle delbare hjul er forbudt. Unntatt er hull for eiker, ventil og sikringsbolter, dessuten festeskruer for dekkklåser (benyttes for å forhindre at dekket forskyver seg på felgen). Dersom felgen er tilpasset slike formål, skal bolter, skruer o.l. være på plass.

49 Trialdekk**49.01**

Den totale bredden på et montert og oppumpet trialdekk skal ikke være over 115 mm.

49.02

Mønsterdybden (A) skal ikke være over 13 mm, målt vinkelrett på dekkflaten. Alle knastene på samme periferien skal ha lik mønsterdybde (se diagram).

49.03

Avstanden mellom knastene skal ikke være over 9,5 mm på tvers av dekket (B), og 13 mm målt langsetter dekket (C).

49.04

Avstanden mellom knastene på dekkskulderen (D) skal ikke være over 22 mm.

49.05

Det skal ikke være åpen passasje på tvers av mønsteret (E), målt vinkelrett på dekkens side. Åpninger skal være stengt av en eller flere knaster.

49.06

Alle knastene (unntatt knastene på dekkskulderen) skal i utgangspunktet være rektangulære med sidene parallelle eller vinkelrette på dekkets akse (dekket må ha samme utseende når det er snudd, og skal i prinsippet følge diagrammet)

49.10

Bare dekk som er normalt tilgjengelige i vanlig handel for bruk på offentlig vei er tillatt.

49.10.1

De skal være oppgitt i produsentens katalog eller i dekklister som er tilgjengelige for vanlige kunder.

49.10.2

De må være produsert i overensstemmelse med kravene til European Tyre & Rim Technical Organisation (ERTO) når det gjelder belastning og farts-koder, og ha minste bruksområde 45M.

50 Tillegg for elektriske motorsykler

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

53 Tilleggsbestemmelser for sidevognssykler

53.02

Drivkraften skal overføres til bakken gjennom bakhjulet på motorsykkelen.

53.03

Setet på en trial sidevognssykel skal ha minste størrelse 300 x 150 mm. Det må være montert minst 300 mm over sidevognsulvet.

53.14

De minstedimensjonene for en sidevogn som er beregnet for transport av passasjerer er:

- lengde 1350 mm - bredde 300 mm

53.21

Eksospotta på en trial sidevognssykel skal ikke nå lenger ut enn 330 mm fra sykkelens senterlinje, på motsatt side av sidevogna. På den andre siden av sykkelen skal eksospotta ikke nå lenger ut enn ytterkanten av sidevogna. Eksospotta skal ikke nå lenger bak enn til en vertikal linje trukket gjennom bakkanten av bakdekket på motorsykkelen, eller til bakkanten av sidevognplattformen, uansett om den er kortere.

55 Nummerskilt

Foran på førers sykkel skal det være et merke med samme farge som de pilene fører i henhold til klassevalg skal følge. Merket kan ha fritt valgt form, men må dekke et areal på minimum 80x50 millimeter. Det er førers ansvar å sørge for dette merket. I klasser hvor man kjører fritt mellom båndene skal ikke syklene ha merke.

56 Lys, varselutstyr og speedometer

Det er ikke påbudt med lys, varselutstyr og speedometer på trialsykler ved løp i Norge.

63 Drivstoff, drivstoff/oljeblandinger

Det er ikke satt spesielle begrensninger på valg og bruk av drivstoffmerke ved løp i Norge, unntatt:

Det er kun tillatt å benytte blyfri bensin levert fra en vanlig bensinstasjon eller annen forhandler, bensin beregnet for fly i kommersiell drift eller miljøbensin. Vanlig, kommersielt biodrivstoff som for eksempel E10 og E85 er også tillatt.

Det er ikke tillatt med andre tilsetningsstoffer, unntatt vann og vanlige smøremidler. Tilsatser for å øke effekten eller oktantalet er forbudt.

For beskrivelse av de fysiske egenskapene til blyfri bensin, prosedyre ved utføring av drivstoffkontroll og kostnadene ved drivstoffkontroll, se pkt. 01.63 av FIM Technical Rules - Trial.

65 Kjøreutstyr

Under trening og løp skal førere og passasjerer ha på seg beskyttende klær av stoff eller skinn. Krav til kjøreutstyr ved løp og trening i Norge er:

- Godkjent hjelm
- Hansker
- Lange støvler egnet for trialkjøring
- Langbukse og langermet jakke/genser/skjorte.
- **I tråd med påbud fra FIM innføres det obligatorisk krav om ryggbeskytter og knebeskyttere på konkurranser.**

Under kjøring skal ermene på jakke/genser/skjorte være nedtrykket slik at de dekker hele underarmen. Førere som under løp ikke benytter obligatorisk kjøreutstyr mens de kjører kan utelukkes fra løpet.

67 Bruk av hjelm

Alle som deltar i trening eller løp skal benytte beskyttelseshjelm. Hjelmen skal være skikkelig festet, ha god passform og være i skikkelig stand. Hjelmen skal ha en hakkestropp som festeanordning. Hjelm konstruert med et ytterskall av flere deler er tillatt, forutsatt at hjelmen i et nødstilfelle raskt og lett kan fjernes fra førerens hode ved kun å utløse eller kutte hakestroppen.

Hjelmen skal være merket med et av de offisielle internasjonale godkjenningsmerkene som er nevnt i Pkt.70, eller det godkjente merket til førerens nasjonale føderasjon (FMN). Hjelm merket av en FMN skal være i overensstemmelse med en av de internasjonale standarder listet i Pkt. 70 før godkjenning av en FMN.

For barn under 9 år kan det benyttes CE-merket alpinhjelm.

Den som ikke følger disse reglene, skal utelukkes fra løpet.

69 Godkjenning av hjelmen

69.01

Funksjonærer som arbeider under oppsyn av teknisk kontrollant kan før trening og løp kontrollere at alle hjelmer er i overensstemmelse med de tekniske kravene.

69.02

Hvis en hjelm ikke er i overensstemmelse med de tekniske kravene, eller hvis den er defekt, skal teknisk kontrollant fjerne alle godkjenningsmerker og beholde hjelmen inntil løpet er avsluttet. Føreren må fremvise en annen hjelm som skal godkjennes av teknisk kontrollant.

69.03

Alle hjelmer skal være feilfrie, og det må ikke være gjort endringer i selve konstruksjonen. Hvis det oppstår et uhell som medfører slag mot hjelmen skal den straks bringes til teknisk kontrollant for kontroll.

69.04

Den som utfører kontrollen kan gjennomføre følgende kontroller før føreren får tillatelse til å delta i løpet:

69.04.1

At hjelmen har god passform.

69.04.2

At det ikke er mulig å trekke festemekanismen (hakestroppen) forbi haken når den er skikkelig strammet.

69.04.3

At det ikke er mulig å trekke hjelmen av hodet på føreren ved å presse den opp bakfra (se diagram).

70 Godkjenningsmerker

Europa	ECE 22-05, "P", "NP" or "J"
Japan	JIS 8133 : 2007
USA	SNELL M 2010

71 Øyebeskyttelse

Det er tillatt å bruke synskorreksjonsbriller, beskyttelsesbriller, visir eller "tear offs". Materialet som benyttes i øyebeskyttelser og briller skal være splintsikkert. Hjelmsvisir skal ikke være en integrert del av hjelmen.

Øyebeskyttelser som gir synsforstyrrelser (riper o.l.) må ikke benyttes.

76 Nummervester

Arrangørklubb kan selv velge farge og størrelse på vest og tall, men dette må stå i kontrast til hverandre slik at tallene blir godt synlig på god avstand. Det er kun nødvendig med tall foran på føreren.

Utøvere som ønsker å reservere fast/eget startnummer gis anledning til dette i SAS. Særavgift for reservasjon settes av forbundsstyret etter søknad fra grenen. Utøvere som ønsker å benytte eget nr må profilere kjøreutstyret med tall foran. Nummer 1-10 reserveres av grenen.

77 Kontroll

77.01 Teknisk kontroll

Generelt

En fører er til enhver tid ansvarlig for sitt kjøretøy.

77.01.1

Teknisk kontrollant skal være til stede på baneområdet i god tid før tidspunktet for teknisk kontroll. Han/hun må informere stevnelederen eller juryformannen om at han/hun er ankommet.

77.01.2

Han/hun må forsikre seg om at alle teknisk kontrollassistenter som er oppnevnt til løpet utfører sine oppgaver på en skikkelig måte.

77.01.3

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

77.01.4

Teknisk kontroll vil bare bli utført når arrangøren er informert om sykkelens tekniske data gjennom opplysningene i påmeldingsskjemaet.

77.01.5

Motorsykkelen må fremstilles til teknisk kontroll senest til det tidspunktet som er oppgitt i Tilleggsreglene. På anmodning av teknisk kontrollant må førerne møte til teknisk kontroll.

77.01.6

Teknisk kontrollant skal informere stevnelederen/juryformannen om resultatene fra teknisk kontroll. Han/hun vil så sette opp en liste over godkjente sykler og deretter overlevere denne listen til stevnelederen.

77.01.7

Teknisk kontrollant har rett til å undersøke en hver del av motorsykkelen når som helst under arrangementet.

77.02

Førere som ikke møter opp eller får fremstilt sykkelen slik som angitt nedenfor eller beskrevet i SR, kan utelukkes fra løpet. Stevnelederen kan nekte personer som ikke overholder disse bestemmelsene, eller førere som han/hun anser for å være en fare for andre deltakere eller tilskuere, å delta i treningen og/eller konkurransen.

77.02.1

Teknisk kontroll skal gjennomføres i henhold til tidspunktet oppgitt i tilleggsreglene for konkurransen.

77.02.2

Føreren (eller den som fremviser sykkelen på vegne av fører) skal møte med renvasket sykkel. Han/hun må også vise fram konkurransekjøretøybevis og et korrekt utfylt og bekreftet teknisk kontrollkort dersom arrangøren velger å benytte det.

77.02.3

Føreren skal om det kreves av teknisk kontrollant personlig vise fram kjøreutstyret, f.eks. hjelm og nummervest påført startnummer.

77.02.4

En kan bare få godkjent en motorsykkel, og den må benyttes gjennom hele løpet. Bytting av deler kan foretas, med unntak av ramme og motorblokk. Disse regler gjelder selv om delene ikke er merket.

77.02.5

En eventuell støykontroll skal utføres først.

77.02.7

Det skal gjennomføres en fullstendig kontroll av motorsykkelen, i samsvar med NKR og SR. Godkjente sykler skal merkes i henhold til bestemmelsene i SR om det er krevd.

77.05 Farlige kjøretøy

Hvis teknisk kontrollant eller en av hans/hennes assistenter, under trening eller konkurranse, oppdager et kjøretøy som er defekt eller som kan være farlig for andre førere, må han/hun umiddelbart underrette stevnelederen eller hans/hennes assistent. Det er stevneleders ansvar å ekskludere kjøretøyet fra enten treningen eller selve konkurransen.

79 Støykontroll

Fra 2015 regnes 2meterMax som eneste godkjente målemetode for støy på trialsykler i Norge. Følgende - noe forenklete - beskrivelse er hentet fra FIMs internasjonale reglement, og er felles for alle offroadgrener. Ved tvil, er det den engelske teksten i FIMs reglement som skal legges til grunn.

Det er ikke krav til at støykontroll skal gjennomføres på norske konkurranser, men arrangøren står fritt til å gjennomføre det. Dersom den utføres, skal syklene kontrolleres etter de oppgitte kravene i paragraf 79.11. Uansett må syklene tilfredsstillende gjeldende støygrense.

- I en radius av 5 meter fra objektet som skal måles bør maksimal støy være under 90 dB/A.
- Ved innledende kontroll kan man kun teste én reservelyddemper per kjøretøy. Ytterligere reservedempere kan, for å unngå kø, testes etter at andre er ferdige med kontroll av sine kjøretøy.
- Kjøretøy uten frikobling av gir-kassen må plasseres på stativ.
- For kjøretøy med flere sylindere, skal måling gjennomføres ved hvert eksosutløp.
- Kun fører kan sitte på kjøretøyet (i naturlig kjørestilling) under målingen. Andre i utøverens team må ikke få anledning til å påvirke målingen.
- Kjøretøy som ikke tilfredsstillende støygrensen kan vises flere ganger slik at det er mulig å foreta bytte eller modifikasjoner av lyddemperen.

- Lyddemperne skal merkes når de er godkjent, og kun merkede lyddempere eller merkede reservedempere er tillatt brukt i konkurransen.
- Det er ikke tillatt å modifisere utløpsstussen på merkede dempere.
- Hvis lyddempere er utstyrt med adaptere som skal regulere støyen, så må disse være permanent festet.

79.01

Kun 2meterMax er godkjent målemetode for støy.

Prosedyre

Metoden tar sikte på å måle det totale støybildet fra et kjøretøy, ikke bare eksoslyden. Særlig er lyden i det en motor trekkes opp til fullt turtall i fokus. Det maksimale turtallet reguleres normalt naturlig ved totaktere og med turtallsbegrensere for firetaktere. For firetaktsmotorer uten turtallsbegrensere anbefales det at testen utføres med maksimalt turtall maksimalt 1 til 2 sekunder.

Innstilling av måleinstrumentet

- Kun støymålere som tilfredsstiller standarden IEC 651 type 1 eller 2 kan benyttes.
- Bruk A-vekting
- Bruk fast response
- Bruk høyeste måleområde 80-130 dB
- Kalibrer instrumentet til 93,5 eller 113,5 dB
- Bruk skumball på mikrofonen ved måling
- Bruk max-innstilling slik at instrumentet viser høyeste nivå i målesekvensen

Oppsett

- Lydmåleren plasseres horisontalt på et stativ, bak motorsykkelen.
- Sørg for at det ikke finnes faste objekter innenfor en radius av 10 meter fra mikrofonen.
- Måleren plasseres i en avstand av 2 meter bak kjøretøyet, i en vinkel på 45 grader i forhold til kjøretøyets senterlinje, på den siden lyddemperen befinner seg, og i en høyde av 1,35 meter over bakken.
- På snøscootere skal måleren plasseres i 90 graders vinkel i forhold til senterlinjen, på motsatt side av lyddemperen.
- Avstanden på 2 meter (unntatt snøscootere) skal måles fra det punktet hvor senteret av bakhjulet berører bakken.
- På testområdet foretrekkes det at det er et mykt underlag som ikke forårsaker refleksjon, for eksempel gress eller grus.
- I annet enn moderat vind plasseres kjøretøyet slik at støyen blåser vekk fra måleinstrumentet.
- Lydnivået nært måleinstrumentet må ikke overskride 100 dB.

Plassering av kjøretøyet

Referansepunktet for måleavstand er som følger:

- Punktet senteret av bakdekket står på bakken for motorsykler.
- For motorsykler med to eksospotter måles det på den siden hvor luftinntaket til motoren sitter. Hvis luftinntaket er sentralt plassert, skal begge sider måles.
- For motorsykler med sidevogn måles det fra punktet hvor senteret av sidevognshjulet står på bakken.
- For Quad/ATV måles det fra punktet hvor en vertikal linje fra senteret av bakakselen treffer bakken.
- For Quad/ATV hvor eksosutløpet ikke er plassert langs senterlinjen, skal man måle på motsatt side av utløpet.

For å sikre en rask og effektiv kontroll anbefales det at det brukes en ramme festet i bakken som kjøretøyene kan plasseres i.

Gjennomføring av målingen

Det anbefales at personell som arbeider med støymåling benytter hørselvern.

- Målingen gjennomføres med kjøretøyet stående på hjulene, og med varm motor. Girkassen settes i fri. Under målingen må kløtsjen holdes inn. Personell som gjennomfører målingen må helst plassere seg på motsatt side av mikrofonen, slik at de ikke skjærmer for lyden.
- Målingen gjennomføres ved at man så fort som mulig trekker motoren opp til fullt turtall (innen 0,3 sekunder). Deretter holdes motoren på fullt turtall minst ett sekund, eller at man tydelig hører at fullt turtall er oppnådd, at turtallsbegrenser slår inn, eller at motoren overruser. Deretter slippes gassen raskt tilbake. Dersom motoren ettertenner, eller målingen overskrider fastsatt grense, kan man gjennomføre ytterligere 2 repetisjoner.
- Dersom motoren ikke følger med under pådraget, kan man slippe litt av på gassen før man igjen gir full gass.
- Dersom man får ettertenning, må målingen utføres på nytt.
- Avlest måleresultat skal ikke rundes ned.

Det er kun funksjonærer som skal betjene gasspådraget under målingen, for å hindre at noen vil forsøke å påvirke resultatet.

Registrering av måleresultatet

Ethvert forsøk fra utøvere på å påvirke kjøretøyet ved kontroll slik at det ikke oppnår maksimalt turtall slik det er oppgitt fra produsent, skal betraktes som et regelbrudd.

Er man i tvil om målingen, kan man gjenta den. Dersom man har mistanke om at kjøretøyet ikke oppnår maksimalt turtall ved at man hører at turtallet er langt lavere enn forventet, så kan man kontrollmåle med turteller.

79.02 Lydkontroll under og etter konkurransen

Hvis det er krav til etterfølgende teknisk kontroll på konkurranser før resultatene offentliggjøres, og innledende støymålinger er gjennomført, bør minst 3 kjøretøy utvalgt av stevneleder i samarbeid med teknisk kontrollant tas inn til lydkontroll.

79.11 Gjeldende støygrenser

Med hensyn til målemetode, er de oppgitte toleransetilleggene å anse som endelige. Ingen ekstra toleranser skal legges til.

79.11.1 Før konkurransen

For alle totaktsmotorer 112 dB/A (pluss 2 dB/A tillegg i toleranse)

For alle firetaktsmotorer 112 dB/A (pluss 2 dB/A tillegg i toleranse)

(Støygrensen settes for 2015 til 112 dB/A for både totakts- og firetakts motorer. Dette tilsvarer FIM-kravet i 2014 for endurosykler. Denne grensen er høyere enn det FIM har som grense for trialsykler internasjonalt, og vil bli revidert etter hvert som grensene internasjonalt også senkes. Internasjonalt gjelder for tiden 104 dB/A for totaktere og 106 dB/A for firetaktere. Fra 2017 settes den internasjonale grensen til 101 dB/A for totaktere og 103 dB/A for firetaktere.)

79.11.2 Under og etter konkurransen

Ved kontroll under konkurransen, eller etter at konkurransen er avsluttet, skal det tillates 1 dB/A høyere verdi, for å ta hensyn til slitasje av lydemperen.

79.12 Ikke godkjente kjøretøy

Et kjøretøy som ikke tilfredsstillter kravene kan fremstilles for kontroll flere ganger.

80 Retningslinjer for bruk av støymålingsutstyr

80.01 Funksjonærer

Støykontrollfunksjonærene må ankomme tidlig nok for å kunne bli enig med stevnelederen og andre tekniske funksjonærer om prosedyrene og et egnet sted for støymålingene.

80.02 Kalibrator

Lydmålerutstyret må være inkludert en kalibrator, og kalibreringstest må utføres før kontroll innledes, og før kontroller som kan føre til sanksjoner mot en utøver.

80.03 Korreksjoner

Korreksjoner skal legges til som beskrevet i paragraf 79.11.

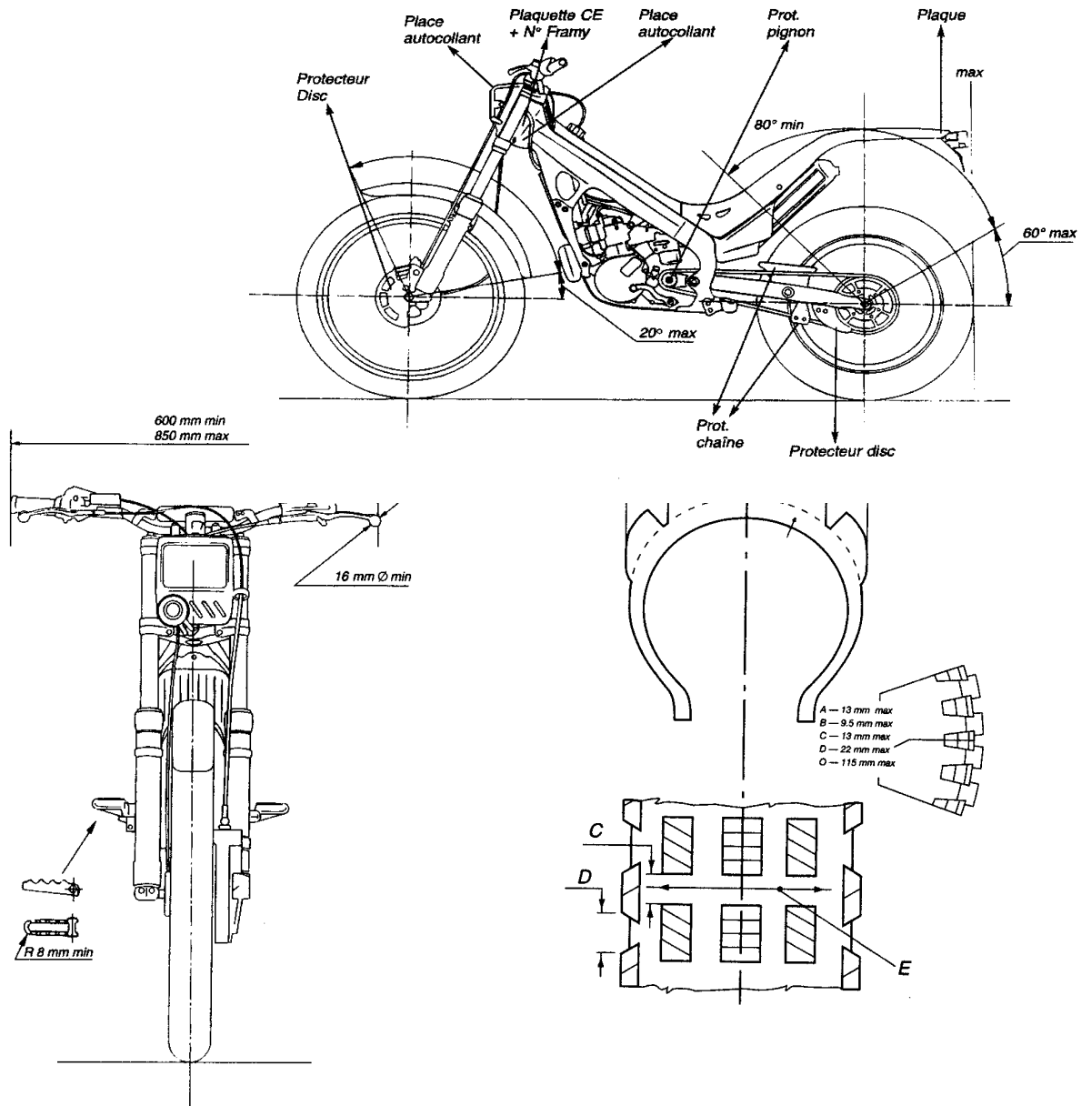
80.04 Temperatur

Målemetoden 2meterMax har ingen tillegg ved lave temperaturer.

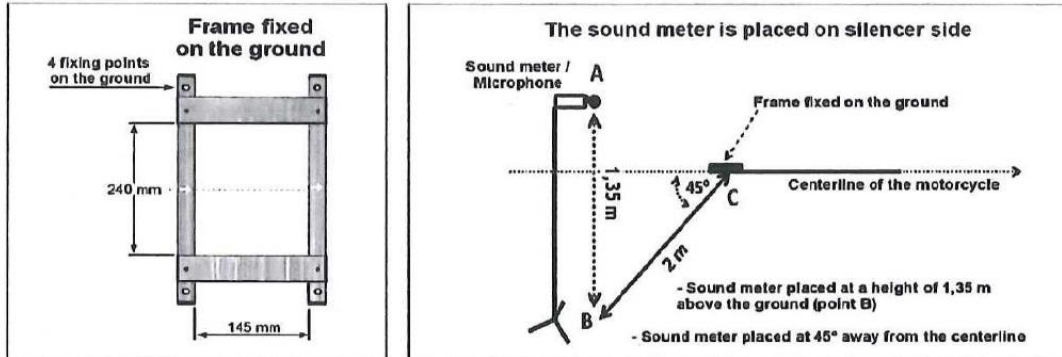
80.05 Avgjørelser

Avgjørelser på bakgrunn av støymålinger fattes av stevneleder på grunnlag av regler beskrevet i SR, og etter konsultasjoner med teknisk kontrollant.

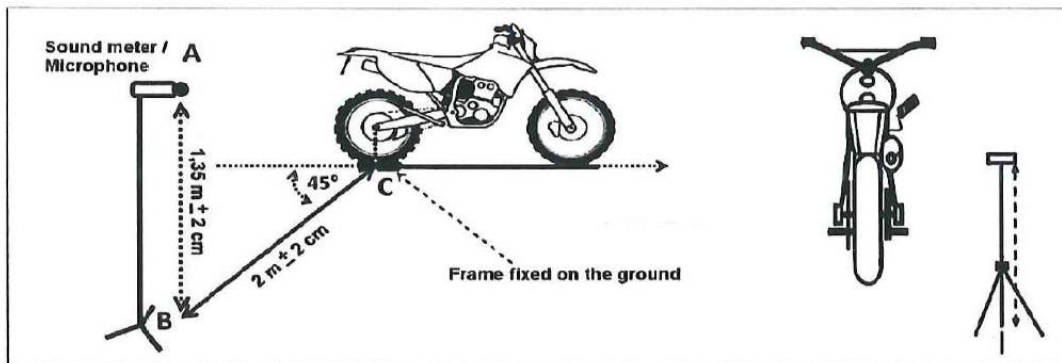
DIAGRAM



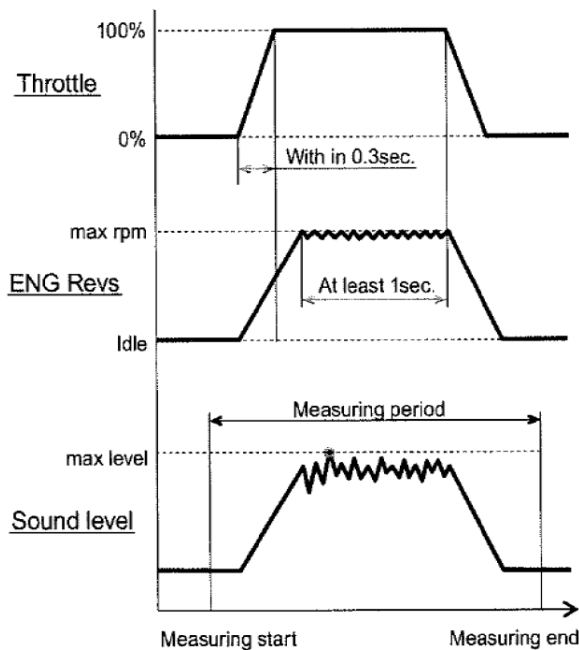
LYDMÅLING



POSITION OF THE SOUND METER IN RELATION TO THE MOTORCYCLE



THE IMAGE OF THE SOUND MEASURING PROCEDURE



1. The Inspector shall open the throttle until full open throttle within 0.3 seconds.
2. And keep at the max rpm (at rpm limiter) at least 1 second. Then, release the throttle quickly.
3. The sound level is measured in the all period and the maximum level shall be recorded in any case. (automatically by the sound meter).

KONTROLL AV HJELMENS PASSFORM OG STØRRELSE

Slik kontrollerer du hjelmens passform og størrelse

1. Mål hodestørrelsen for å få rett hjelmstørrelse.
2. Kontroller at hjelmen ikke kan bevege seg fra side til side.
3. Stram hakereimen godt.
4. Bøy hodet forover og prøv å dra hjelmen i bakkant for å forsikre deg om at hjelmen ikke kan tas av på denne måten:



5. Kontroller at du uten vanskeligheter kan se bakover over skulderen.
6. Forsikre deg om at ingenting hindrer pusten, og at ingenting dekker munn eller nese.
7. Bind aldri skjerf rundt halsen slik at det hindrer luftsirkulasjonen inn i hjelmen. Ha aldri skjerf eller tørkle under hakereimen.
8. Kontroller at visir kan åpnes med én hånd, og med hansker på hånden.
9. Forsikre deg om at hjelmens bakkant vil beskytte nakken.
10. Kjøp alltid den **beste** hjelmen du har råd til.

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)
The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



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

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



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



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

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