



Norges Motorsportforbund

SR – Spesial Reglement Radiostyrt Motorsport

for 2016

Oppdatert 28. april 2016

**Illustrasjoner gjengitt med EFRAs tillatelse. (c) Norges Motorsportforbund 2016
Dette reglementet beskriver generelle regler for samtlige klasser.**

INNHALDSFORTEGNELSE

Innhold

Innhold	2
1. Innledning	10
1.1 Organisasjonen	10
1.1.1 Seksjonsstyrets oppgaver	10
1.1.2 Leder og nestleders oppgaver.....	10
1.1.3 Medlemmers oppgaver.....	10
1.1.4 Nasjonale oppgaver.....	10
1.1.5. Internasjonale oppgaver	10
1.1.6 Ansvarlige for resultatoppdateringer	11
1.2 Internasjonal representasjon	11
1.3 Definisjoner.....	11
1.4 Erkjennelse av myndighet (NLR § 3).....	11
1.5 Tolkning av regler	11
1.6 Forandringer eller tillegg i reglementene	11
1.7 Unntak ifra EFRA reglementene	11
1.7.1 Regelverk for 1:8 Off-road Elektro.....	12
2. Løp.....	12
2.1 Løpstyper.....	12
2.2 Internasjonale løp	13
2.2.1 Deltagelse.....	13
2.2.2 Påmelding EM og VM.....	13
2.2.3 Etteranmeldinger	13
2.2.4 Uttak til EM og VM.....	13
2.3 Nordiske løp	13
2.3.1 Deltagelse.....	13
2.3.2 Påmelding.....	14
2.4 Nasjonale statusløp	14
2.4.1 Nasjonale konkurranser med supportklasser	14
2.5 Åpne løp	14
2.6 Lukkede løp	14
2.7 Utsettelse eller avlysning av et løp.....	14
3. Terminlisten	15
3.1 Arrangørens plikter	15
3.2 Oppsett av terminlisten.....	15
3.2.1 Søknadsfrister nasjonale løp	15
3.2.2 Søknadsfrister nordiske mesterskap	15
3.2.3 Søknadsfrister internasjonale statusløp	15
3.3 Tillegg og forandringer i terminlisten for nasjonale løp	16

4. Mesterskap og statusløp	17
4.1 Nye klasser	17
4.2 Statusløp og berettigende kriterier for statusløp	17
4.2.1 Andre statusløp	17
4.3 Norgesmesterskap	17
4.4 Arrangering av statusløp, samt nasjonale løp	17
4.4.1 Norgesmesterskap	17
4.4.2 NorgesCup og NM	17
4.4.3 NorgesCup avholdt i Sverige	18
4.5 NorgesCup og NM	18
4.6 Krets- og regionsmesterskap/cuper	18
4.7 Ansvar for arrangementet	18
5. Resultatberegning	19
5.1 NorgesCup og NM sammenlagt	19
5.1.1 EFRA GP2-tabell	19
5.1.2 Antall tellende NorgesCup og NM-runder	19
5.1.3 Poenglikhet etter endt sesong	19
5.1.4 Poengtildeling	20
5.2 Premiering Norske Mesterskap	20
5.2.1 Premiering der Norsk Mesterskap kjøres over flere runder	20
5.3 Premiering NorgesCup	20
5.4 Pokaler og trofeer	20
5.5 Rankingliste	20
5.5.1 Poeng	20
5.6 Gyldighet av Nasjonale statusløp	20
5.6.1 NorgesCup	21
5.6.2 Norsk Mesterskap	21
6. Offisielle nasjonale funksjonærer	22
6.1 Ledelse og kontroll av et løp	22
6.2 Funksjonærer med lisensplikt	22
6.2.1 Krav til Funksjonærer med lisensplikt	22
6.3 Utnevning av funksjonærer	22
6.3.1 Funksjonærer ved internasjonale løp i Norge	22
6.3.2 Funksjonærer ved Nordiske Mesterskap i Norge	22
6.3.3 Funksjonærer ved Norsk Mesterskap	22
6.3.4 Funksjonærer ved NorgesCup	22
6.4 NMF delegater/representanter	22
6.5 Inhabilitet for funksjonærer	22
7. Den nasjonale jury	23
7.1 Juryens sammensetning	23
7.2 Juryens mandat	23

7.3 Beslutningsdyktighet for juryen	23
7.4 Juryens plikter	23
7.5 Saksbehandlingsregler for juryen	23
7.5.1 Inhabilitet	23
7.5.2 Dokumentasjon	23
8. Deltakere	24
8.1 Aldersgrenser	24
8.2 Deltakere i nasjonale statusløp	24
8.2.1 Lisenspliktige løp	24
8.2.2 Førers ansvar for andre i deres følge	24
8.3 Akseptering av resultater og kunngjøringer	24
8.4 Tillatte biler og utstyr	24
8.5 Ansvar og ansvarsforhold	24
9. Lisenser	25
9.1 Forsikring	25
9.2 Lisens for deltager	25
9.2.1 Internasjonal lisens (EFRA-lisens)	25
9.2.2 Nasjonal lisens	25
9.2.3 Funlisens	26
9.3 Funksjonærlisenser	26
9.3.1 Aldersgrenser	26
10. Tilleggsregler	27
10.1 Frist for innsendelse av tilleggsregler	27
10.2 Godkjenning og publisering av tilleggsregler	27
10.3 Endring av tilleggsreglene	27
11. Førermøte	27
11.1 Innhold	27
11.2 Tilstedeværelse for påmeldte førere	27
12. Påmelding og aksept for løpet	28
12.1 Startavgift/Påmeldingsavgift	28
12.1.1 Etteranmeldinger	28
12.1.2 Etteranmeldingsgebyr	28
12.1.3 Bindende påmelding	28
12.2 Påmeldingsfrister	28
12.2.1 NorgesCup, NM-runder	28
12.2.2 Norsk Mesterskap	28
12.2.3 Etteranmeldinger	29
12.3 Begrensning i antall deltagere	29
12.4 Registrering/innsjekk løpsdagen	29
12.4.1 Lisenskontroll	29
12.5 Godkjenning av startlister	29
13. Resultater	30

13.1 Godkjenning av resultater.....	30
13.2 Offentliggjøring av resultatlisters	30
13.3 Resultatlisters innhold	30
13.3.1 Resultater fra heat og finaler	30
13.4 Innsendelse av resultater fra nasjonale statusløp	30
14. Tidtaking	31
14.1 Utstyr	31
14.1.1 Tidtagersoftware	31
14.1.2 Transpondere	31
14.2 Start/mållinjens plassering.....	31
15. Kommunikasjon med deltagere under konkurranse.....	31
15.1 Startnummer	31
15.2 Flagg	32
15.2.1 Hvem kan benytte de forskjellige flaggene.....	32
15.3 Verbal kommunikasjon	32
15.4 Kommunikasjon mellom funksjonærer	32
15.5 Resultattavle	32
15.6 Førerliste, tidsskjema og heatlister	32
15.6.1 Førerliste.....	32
15.6.2 Tidsskjema.....	33
15.6.3 Heatlister.....	33
16. Funksjonærers kompetanse, oppgaver og mandater	34
16.1 Juryleder	34
16.1.1 Plassering	34
16.2 Stevneleder	34
16.2.1 Plassering	34
16.2.2 Oppgaver	34
16.3 Løpsdommer	35
16.3.1 Oppgaver	35
16.3.2 Under konkurransen	35
16.3.3 Plassering	35
16.3.4 Kommunikasjon	36
16.4 Teknisk kontrollant.....	36
16.4.1 Oppgaver	36
16.4.2 Taushetsplikt	36
16.4.3 Plassering	36
16.5 Tidtager.....	36
16.5.1 Oppgaver	36
16.5.2 Plassering	37
16.6 Stevnesekretær	37
16.6.1 Oppgaver	37
16.6.2 Plassering	37

16.7 Speaker	37
16.8 Godtgjørelse av funksjonærer	38
17. Banekrav og infrastruktur	38
17.1 Generelt	38
17.1.1 Miljø	38
17.1.2 Sikkerhet	38
17.1.3 Kjøreretning	38
17.1.4 Avstander	39
17.1.5 Layout	39
17.1.6 Bilpåsetteres plassering	39
17.1.7 Start/mållinje	39
17.1.8 Banepreparering	39
17.2 Banegodkjenning	39
17.2.1 Nasjonale og internasjonale konkurranser	39
17.2.2 Baner utendørs	40
17.3 Track 1:10/1:8 og Large Scale	40
17.4 Elektro Touring	40
17.5 Off Road 1:8	40
17.6 Elektro Off Road	40
17.7 Baner innendørs	41
17.8 Pit	41
17.8.1 Av og påkjøringsfelt	41
17.8.2 Stop and go-felt	41
17.9 Mekkeområde	41
17.9.1 Luftkompressor	41
17.9.2 Strøm	41
17.9.3 Mekkebord	42
17.9.4 Skjerming utendørs	42
17.10 Sekretariat	42
17.11 Teknisk kontroll	42
17.12 Kjøreplattform	42
17.12.1 Størrelse og utforming	42
17.14 Sanitæranlegg	43
17.15 Adkomst til anlegget	43
17.16 Publikums plasser	43
18. Deltakere	44
18.1 Utøveren	44
18.2 Før konkurranse	44
18.2.1 Aksept og gyldighet for å delta	44
18.2.2 Tillatt utstyr	44
18.3 Under konkurranse	44
18.3.1 Tillatt bil/motor	44

18.3.2	Reparasjon og service.....	44
18.3.3	Fører.....	44
18.4	Plassering på kjøreplattform.....	45
18.5	Mekanikere.....	45
18.5.1	Mekanikers plassering.....	45
18.6	Ansvar.....	45
19.	Teknisk kontroll.....	46
19.1	Måleutstyr.....	46
19.1.1	Vekt.....	46
19.1.2	Nitromax.....	46
19.1.3	Målemetoder.....	46
19.2	Brudd på tekniske regler.....	46
19.2.1	Race-skader.....	46
19.2.2	Varsling om feil/mangler.....	46
19.3	Forkontroll.....	47
19.4	Etterkontroll.....	47
19.4.1	Kontroll etter finaler under opprykksfinaler.....	47
19.4.2	Kontroll etter finaler uten opprykk.....	47
19.4.3	Kontroll etter endt finale.....	47
20.	Sender og mottakerutstyr.....	48
20.1	Tillatte frekvenser.....	48
20.2	Sendere og mottagere.....	48
20.2.1.	Telemetri.....	48
20.2.2	Forstyrrelser.....	48
21.	Løpsprosedyrer.....	48
21.1	Trening før konkurranse.....	48
21.1.1	Heat-trening og reseeding.....	48
21.1.2	Fritrening.....	48
21.1.3	Treningsavgift.....	49
21.2	Trening under konkurranse.....	49
21.3	Heatsammensetning kvalifisering.....	49
21.3.1	Heatinndeling.....	49
21.3.2	Startnummer.....	49
21.4	Heatsammensetning finaler.....	49
22.	Sikkerhet og ulykkesberedskap.....	50
22.1	Førstehjelpsutstyr.....	50
22.2	Krisehåndtering.....	50
22.3	Brannvern.....	50
23.	Konkurransesstraff.....	51
23.1	Sanksjonsreaksjoner.....	51
23.2	Definisjoner og anvendelse av sanksjoner, protester og appeller.....	51
23.3	Fastsatte sanksjoner.....	51

23.3.1 Tidsstraff – Stop & Go	51
23.4 Sanksjon i tid, runder og utestengelse som kan gis av løpsdommer	51
23.5 Sanksjoner i tid, runder og utestengelse som kan gis av stevneleder eller jury	52
23.6 Bøter – retningslinjer gjeldende Radiostyrt Bil	52
23.6.1 Formål.....	52
23.6.2 Bøtesatser som kan gis av jury	52
23.6.3 Bøtesatser som kan gis av NMF	52
24. Protester og appeller	53
24.1 Frister.....	53

Kontaktinformasjon

Norges Motorsportforbund
Postadresse: Nedre Storgt 42, 3015 Drammen
Besøksadresse: Nedre Storgt.42, 3015 Drammen
Telefon: 32 88 32 90
Telefaks: 21 01 42 49
e-post: nmf@nmfsport.no
Internett: www.motorsportforbundet.no
For nærmere kontaktperson til ansatte og tillitsvalgte, se NMFs webside for mer informasjon.

Forkortelser

IFMAR: International Federation of Model Auto Racing
EFRA: European Federation of Radio operated model Automobiles
NIF: Norges Idrettsforbund og Norges Olympiske Komite
NMF: Norges Motorsportforbund
RMS: Radiostyrt Motorsport
NKR: Nasjonalt konkurransereglement
SR: Spesial reglement
NM: Norsk Mesterskap
NC: Norges Cup

Nyttige datoer

- 1. juni
 - Frist for å søke NorgesCup, Norsk Mesterskap, NM-runder, Nordisk Mesterskap og EFRA GP året etter.
 - Frist for å søke EM om 2 år
 - Frist for å søke VM om 3 år
- 1. august
 - Frist for å levere forslag til regelendringer som ønskes behandlet på EFRAs AGM-møte samme år.
- 1. oktober
 - Frist for innsendelse av forslag til Motorsportkonferansen.
 - Frist for å søke å delta i EM og VM kommende kalenderår.

1. Innledning

SR - Spesial Reglement, heretter omtalt som «Reglementet for RSM» er ett sett av regler laget av NMF som sammen med EFRAs regelverk og andre bestemmelser skal anvendes på alle nasjonale konkurranser under NMFs kontroll.

Formålet er å legge til rette for utøvelse av sporten i Norge og gi rettferdige konkurranseforhold.

Reglementet må ikke i sine prinsipper være i uoverensstemmelse med overordnede regler, og de rene konkurransereglene skal være mest mulig i overensstemmelse med EFRAs regler, så sant annet ikke blir vedtatt.

1.1 Organisasjonen

Radiostyrt Motorsport er en egen seksjon i Norges Motorsportforbund (NMF), som igjen er ett særforbund i Norges Idrettsforbund og Olympiske Komite (NIF). NMF består av fire seksjoner, hvorav Radiostyrt Motorsport er en av dem. Seksjonen ledes av ett styre bestående av leder, nestleder, 3 medlemmer og en ungdomsrepresentant. Styret velges hvert annet år, ihht NMFs lov. Seksjonen har også egen visepresident som velges på NMFs Ting. Både Visepresident og leder for avdelingen er medlem av Forbundsstyret.

1.1.1 Seksjonsstyrets oppgaver

Seksjonsstyrets oppgaver er spesifisert i Lov for Norges Motorsportforbund. Presisering i denne paragraf, er derfor å regne som en arbeidsinstruks for seksjonsstyrets ledelse og medlemmer. Seksjonsstyret skal være grenenes representanter i overordnede organer (NMF, EFRA osv.). Seksjonsstyret er ved leder representert i NMFs forbundsstyre, sammen med seksjonens visepresident. Seksjonsstyret skal fremme forslag til overordnede organer i de tilfeller dette anses som nødvendig. Seksjonsstyret skal til Motorsportkonferansen avlegge rapport over årets aktiviteter og i samarbeid med klubbdelegater behandle innkomne forslag og fastsette neste års nasjonale terminliste. I tillegg skal seksjonen redegjøre for endringer gjort i EFRAs regler og implementere disse hvis nødvendig i reglementet for RSM

Seksjonen skal innenfor de økonomiske rammer som legges til grunn gjennom tildeling av midler hvert år, fastsette budsjett for kommende år.

Seksjonen skal sørge for at nødvendige reglementer til enhver tid er korrekte, oppdatert og tilgjengelige.

1.1.2 Leder og nestleders oppgaver

Leder har det daglige ansvaret for drift av seksjonen, oppfølging av budsjetter/skyggeregnskap og innkaller til styremøter når denne anser det som nødvendig. Nestleder fungerer som leder i leders fravær.

1.1.3 Medlemmers oppgaver

Seksjonsårsmøtet velger grenledere for de respektive grenene.

Disse har ansvar for å lede sine respektive grener og er å regne som kontaktpersoner for utøvere og klubber når det gjelder spørsmål relatert til de forskjellige greners klasser.

1.1.4 Nasjonale oppgaver

Ledere for de respektive grenene har hovedansvar for den nasjonale aktiviteten og følge opp klassene overfor seksjonsstyret. Dette innebærer også å foreslå juryledere til NM.

Lederne har også hovedansvaret for kontakt med arrangører, og eventuelt også å foreslå nødvendige regelendringer til seksjonsstyret. Lederne skal også godkjenne tilleggsregler for de klasser som ligger innunder ansvarsområdet men kan ikke godkjenne avvik i reglementene uten samtykke fra seksjonsledelsen.

Lederne rapporterer til seksjonsstyret via muntlige og/eller skriftlige rapporter.

1.1.5. Internasjonale oppgaver

Ledere for de respektive klasser, skal gjøre uttak ihht reglementene til internasjonale konkurranser. De skal også dersom det anses nødvendig foreslå overfor seksjonsstyret å utpeke team-managere til EM og VM. Lederne skal også foreslå eventuelle regelendringer til seksjonsstyret, som må fremmes overfor EFRA ved behov.

1.1.6 Ansvarlige for resultatoppdateringer

Resultatoppdatering på web utføres av staben hos NMF. Det forutsetter at klubbene overholder paragraf §13.4 og mailer inn resultatene.

1.2 Internasjonal representasjon

Seksjonen skal representere NMF under Nordisk Møte og EFRA AGM-møte som avholdes hvert år. Antall delegater som representerer avhenger av behov, men målet skal alltid være å kunne delta på de seksjonsmøter der Norge har aktive førere internasjonalt og der Norge har interesser av å delta. NMFs internasjonale handlingsplan i sammen med grenens egen handlingsplan, gir i tillegg retningslinjer for det internasjonale arbeidet.

1.3 Definisjoner

Reglementet består av regler og definisjoner som gjelder alle klasser.

Løpsprosedyrer og tekniske reglementer for de respektive klasser er nedfelt i de til enhver tid gjeldende EFRA regler. Reglementet for RSM og EFRA regler kommer i tillegg til reglene nedfelt i Nasjonalt konkurransereglement (NKR). Bestemmelser i reglementene kan ikke fravike prinsipper i NLR og må hele tiden være oppdatert i henhold til NKR.

I tillegg kommer unntak ifra EFRA som er laget av NMF i samråd med seksjonsstyret for RSM og eller NIF, disse unntakene kommer i tillegg til NKR og reglementene for RSM.

1.4 Erkjennelse av myndighet (NLR § 3)

Alle organisasjoner som arrangerer, eller alle personlige deltagere på løp, er pålagt å kjenne Nasjonalt konkurransereglement, reglementene for RSM, andre bestemmelser, disiplinærbestemmelsene, medisinsk reglement, dopingbestemmelsene, miljøbestemmelsene og tilleggsreglene for vedkommende løp.

Vedkommende pålegges også, uten forbehold, å underkaste seg alle følger og konsekvenser av deltagelsen.

Endelig avgjørelse som er fattet av NMFs juridiske organer eller NMFs Forbundsting kan ikke ankes til en sivil rett.

1.5 Tolkning av regler

Dersom det oppstår uenighet om tolkningen av Reglementene for RSM & EFRA, er det seksjonsstyret, eller den de delegerer myndigheten til som er overordnet myndighet, og som avgjør hva som er den riktige tolkningen av reglementene.

1.6 Forandringer eller tillegg i reglementene

Endringer i og eller tillegg til reglementene for RSM skal behandles og godkjennes av seksjonsstyret. Motorsportkonferansen skal behandle innsendte forslag til regelendringer og gi sine synspunkter til innkomne regelendringforslag.

Motorsportkonferansens delegater gir sitt råd til seksjonen, som innenfor sitt mandat fatter de endelige vedtak. I spesielle saker må også Forbundsstyret godkjenne endringer.

Rene endringer av redaksjonell art, naturlig tilpasning til vedtak i EFRAs regler, skal endres av seksjonsstyret dersom de er ihht NMFs overordnede lover/regler.

1.7 Unntak ifra EFRA reglementene

-ROARs batteriliste er likestilt med EFRAs batteriliste og kan benyttes i alle løp eid av NMF.

-Banekrav nedfelt i EFRA kan fravikes under samråd med grenleder, dette spesifiseres i tilleggsregler som sendes inn foran hvert arrangement.

-Arrangør kan spesifisere i sine tilleggsregler om det skal benyttes følgende telleprosedyrer:

*Round by Round

*Beste tid beste runde

-Arrangør kan i sine tilleggsregler bestemme om re-seeding skal benyttes.

-Arrangør kan sette begrensinger i sine tilleggsregler når dekktype skal velges, arrangør kan for sitt arrangement bestemme om det skal være enhetsdekk eller ikke, dersom arrangør bestemmer at det skal være enhetsdekk, så skal det fremgå i tilleggsreglene hvor en kan få kjøpt disse dekkene og til hvilken pris, dersom den dekktypen som er valgt ikke er mulig å få tak i via de leverandørene som er beskrevet i tilleggsreglene, så er det regelen om fritt dekkvalg som er gjeldende for arrangementet.

-Dersom arrangør bestemmer at det skal være enhetsdekk, så plikter arrangør å garantere for at dekktypen er tilgjengelig, enten ved hjelp av en garanti gitt ifra leverandør eller at arrangør skaffer dekkene for salg på arrangementet.

-Kravene i EFRA som omhandler banekrav vil ikke være gjeldende i Norge, en veileder er beskrevet i §17 som det anbefales å følge. Skal det på noe tidspunkt arrangeres EM, VM eller EFRA GP, så vil kravene nedfelt i EFRAs regelverk være gjeldende.

Banekrav som avviker i fra §17 vil kunne vurderes i hvert tilfelle av seksjonen RSM eller den personen seksjonen utpeker som ansvarlig, dette er gjort for å ivareta sikkerheten og gjennomførbarheten til løpet. I slike tilfeller skal det fremgå i tilleggsreglene hva som vurdert og hensyntatt og evt hva som er kravene til anlegget for det tildelte arrangementet.

-Vi følger ROARs regelverk og batteriliste for 1:8 Off-road Elektro. Når EFRA kommer med et eget regelverk for klassen vil dette bli fulgt. Men ROARs batteriliste vil fortsatt kunne benyttes. Se 1.7.1

-For klassene 1:10 elektro touring, 1:10 Track IC og 1:8 Track IC tillates det en egen, komplett regnbil:

Reglene for bruk av disse er som følger:

Ytterligere én (1) bil kan registreres inn via teknisk kontroll på forhånd. Denne bilens chassis skal merkes med en annen markering enn på tørrværsbilen, slik at disse to lett kan gjenkjennes. I likhet med tørrværsbilen må regnværsbilen være besiktiget før start av et heat eller finale. Regnværsbilen er kun tillatt å ta i bruk fra det tidspunkt løpsledelsen har erklært "wet race". Det er ikke tillatt å bytte mellom tørrværs- og regnværsbil (og vice versa) i løpet av et heat eller en finale. Det er kun tillatt å bruke regnværsbilen under "wet race". Regnværsbilen kan ikke deles mellom førere. Se for øvrig EFRAs regel 4.8 som allerede omhandler tillatt regnværsbil for 1:10 Track IC.

-For klassen 1:8 Track kjøres det med 4 direktekvalifiserte til A-finalen.

1.7.1 Regelverk for 1:8 Off-road Elektro

Endelig tidsskjema bestemmes av arrangøren, men følgende er påkrevet:

3x 10 minutters kvalifiseringsrunder. Round by round, med 2 tellende runder.

3x 12 minutters finaler, der de 2 beste blir tellende.

Tillatte børsteløse motorer:

Alle ROAR godkjente motorer kan benyttes, de av typebetegnelse "1:8" i listen:

http://www.roarracing.com/approved_brushless_motors.php

Maksimum total lengde er 77.00mm, målt fra fremre monteringsflate til ytterste punkt på endelokket, ikke inklusive loddepunkter eller ledninger.

Motorens stator kan maksimalt måle 39.00mm på utsiden. Den kan maksimalt ha 12 slots (spor).

Motorens rotor skal ha en aksling på 5.00mm. Den kan være enten en 2 pols eller 4 pols rotor.

Tillatte LiPo batterier:

Alle ROAR og EFRA godkjente 2S, 3S og 4S LiPo batterier kan benyttes:

http://www.roarracing.com/approved_lipo_batteries.php

Maksimum 14.8 volts batterier kan benyttes. Følgende konfigurasjoner er tillatt:

11.1v 3S LiPo

14.8v 4S LiPo

2 stk 2S batterier kombinert. Disse må da være av samme fabrikat og med samme delenummer.

I tillegg vil følgende være tillatt:

Alle hard case batterier er tillatt. Følgende kriterier må være oppfylt:

-Maksimalt 4 cellers LiPo batteri, med maksimalt 3.7 volt per celle. Dvs. maksimalt "14.8 volts batteri".

-Maksimal tillatt målt spenning er 16.8 volt.

Fast utveksling:

2- eller flere trinns girkasse er ikke tillatt, det skal kun være 1 fast utveksling. Drev må være dekket med deksel for å unngå skader.

For øvrig gjelder EFRAs regler mht mål, vekt osv.

2. Løp

2.1 Løpstyper

- Internasjonale løp

- Nordiske løp

- Nasjonale løp

Innenfor kategorien nasjonale løp, skiller vi i Norge mellom:

- Nasjonale statusløp
- Åpne løp
- Lukkede løp

Nordiske Mesterskap, er underlagt de regler som det felles nordiske samarbeidsorganet bestemmer. Internasjonale statusløp er underlagt de internasjonale forbunds regler for slike løp.

2.2 Internasjonale løp

Verdensmesterskap (VM) reguleres av IFMARs reglementer. Disse er tilgjengelige på IFMARs websider. Europeiske Mesterskap (EM), EFRA Grand Prix og andre internasjonale statusløp approbert i Europa, reguleres av EFRAs reglementer som er tilgjengelige på EFRAs websider.

For å kunne delta i VM eller EM, må føreren inneha EFRA-lisens (Internasjonal lisens) g han må søke og bli tildelt plass.

For å kunne delta i EFRA Grand Prix eller andre internasjonale statusløp, kreves minimum nasjonal lisens (de med EFRA-lisens vil ta presedens overfor de med nasjonal lisens dersom løpet blir fulltegnet).

2.2.1 Deltagelse

Til alle EM og VM er det allokerte plasser, som NMF søker EFRA om, på bakgrunn av innleverte søknader fra førere.

EFRA GP og andre internasjonale statusløp, gjøres påmelding direkte til arrangør.

2.2.2 Påmelding EM og VM

Til alle EM og VM er det allokerte plasser, som NMF søker EFRA om, på bakgrunn av innleverte søknader fra førere. Unntak er EM 40+ 1:8 Track IC og 1:10 Track IC hvor deltagerne selv melder seg på og betaler startkontingent direkte til arrangør.

Søknad om EM og VM-plass, skal leveres av førerne på eget søknadsskjema som kan lastes ned fra NMFs websider. Søknadsfristen er 1. oktober for deltagelse på EM og VM året etter.

Søknader som er mangelfulle og som avviker ihht til instruks i søkeskjemaet, vil ikke bli behandlet.

Søknaden må være utfylt korrekt med all relevant informasjon.

Søknaden er bindende og dersom en fører er tildelt plass og denne ikke skal benytte, plikter føreren å varsle NMFs grenleder for klassen umiddelbart. Plassene eies av NMF og kan ikke selges eller på annen måte formidles videre uten godkjenning av NMF.

2.2.3 Etteranmeldinger

Etteranmeldinger kan behandles av NMF i spesielle tilfeller. Dette medfører ett ekstra gebyr, som beskrevet i søknadsskjemaet. Etteranmeldinger skal også varsle direkte til grenleder for den respektive klassen

2.2.4 Uttak til EM og VM

Det er den til enhver tid den best rankede fører ihht nasjonal rankingliste som vil bli tildelt plass til EM og VM, gitt at søknadsfrister er overholdt.

Rankinglistens poeng blir avlest den 1/1 hvert år, dette gir grunnlaget for uttakene for påfølgende sesong. Førere som har deltatt i VM, EM, EFRA GP og Nordisk Mesterskap tillegges poeng som legges til den nasjonale rankinglisten, disse tilleggspoengene beregnes ut fra det snitt en har opparbeidet på de løp som teller med i rankingberegningen. Det opparbeides ikke rankingpoeng ved gjennomsnittberegning dersom unnlattelse av å delta i rankingkvalifiserende konkurranser skyldes annet enn IFMAR eller EFRA løp som nevnt over. Seksjonsstyret kan i særskilte tilfelle tildele ekstra poeng på bakgrunn av deltagelse i IFMAR og/eller EFRA løp.

Den best rankede fører blir tildelt første ledige plass, nest best rankede fører neste plass osv til NMFs plasser er fylt opp.

Førere som innehar internasjonal lisens utstedt fra NMF, representerer Norge under EM og VM og skal følge de retningslinjer som gis av NMF.

2.3 Nordiske løp

Nordiske Mesterskap, følger EFRAs regelverk i tillegg til felles nordisk reglement for denne type mesterskap. Norske førere kan delta i Nordiske Mesterskap dersom de har gyldig Nasjonal eller Internasjonal lisens utstedt av NMF.

2.3.1 Deltagelse

Alle førere med Nasjonal eller internasjonal lisens utstedt av NMF, kan delta på Nordiske Mesterskap. Dersom mesterskapet har begrenset antall plasser og blir fulltegnet, er det NMF som velger ut

deltagere blant de påmeldte, etter samme system som for EM og VM.

2.3.2 Påmelding

Påmelding til Nordisk Mesterskap, gjøres direkte til arrangøren.

2.4 Nasjonale statusløp

Som nasjonale statusløp for Radiostyrt Bilsport, gjelder følgende stater:

- Norsk Mesterskap
- NorgesCup

Disse løpene er kontrollert, eid og styres av NMF og er åpne for førere som innehar en nasjonal eller internasjonal lisens utstedt av NMF. Norsk Mesterskap er kun åpent for førere med gyldig nasjonal eller internasjonal lisens, en ikke norsk fører kan ikke kåres til NM vinner, dersom en utenlandsk fører vinner NM, så vil NM tittelen bli tildelt beste norske fører.

NorgesCup er åpent for førere fra utlandet med nasjonal lisens utstedt av sin føderasjon, men uten å opptjene poeng og på den måten kunne delta i de totale sammenlagtresultatene.

Norske førere med funnlisens utstedt av NMF kan delta i NorgesCup som om det er ett enkeltstående løp, uten å opptjene NC-, NM- eller rankingpoeng.

De nasjonale reglementer gjelder for arrangementet.

2.4.1 Nasjonale konkurranser med supportklasser

Under nasjonale konkurranser, kan arrangøren invitere til supportklasser dersom den komite som har ansvar for klassen godkjenner det, dette gjøres for å stimulere til økt aktivitet. Informasjon om supportklasse skal derfor fremkomme i tilleggsreglene. En søknad om å arrangere supportklasse skal ikke innvilges dersom seksjon/komite ser dette kan skade deltagelsen i NM-klassen.

Dersom godkjenning av supportklasse gis, skal alltid den/de klasser som gjennomføres med nasjonal status ha presedens overfor supportklassen dersom forhold tilsier det ikke er mulig å gjennomføre løpene som planlagt. Det anbefales å gjennomføre supportklassene i henhold til de løpsprosedyrer som naturlig skulle høre til klassen, dersom det inviteres til en ikke-offisiell klasse der slike reglementer finnes.

2.5 Åpne løp

Åpne nasjonale løp er vanligvis åpne for førere med lisens utstedt fra NMF og for førere med gyldig lisens fra andre land, men kan også begrenses til inviterte klubber.

2.6 Lukkede løp

Lukkede løp er løp klubben arrangerer kun for klubbens egne medlemmer, eller spesielt inviterte førere.

Det er ingen lisenskrav knyttet til lukkede løp.

Det er ingen krav til godkjente (lisensierte) funksjonærer.

2.7 Utsettelse eller avlysning av et løp

Arrangøren kan utsette eller avlyse et løp om vilkårene for dette foreligger. NMF kan under spesielle omstendigheter og av nødvendige årsaker avlyse eller utsette et godkjent internasjonalt eller nasjonalt løp. NMF kan også bestemme at et allerede startet eller avsluttet løp er ugyldig, og gjøre anmerkninger til resultatlisten. Ved lyn/torden, kan stevneleder og/eller juryleder avbryte midlertidig eller avlyse hele konkurransen dersom de anser det som riktig med tanke på sikkerhet for deltagerne og andre som er til stede. Den som avlyser ett løp har også ansvaret for å underrette de påmeldte.

3. Terminlisten

NMF utgir en nasjonal terminliste hvert år med detaljer om arrangør, tidspunkt og klasser, som skal arrangeres i Norge under NMFs jurisdiksjon. Terminlisten kan også inneholde de internasjonale mesterskapsløp som er relevante for NMF. Forandringer i denne listen kunngjøres gjennom informasjonskriv, internett eller i NMFs eget meldingsorgan.

3.1 Arrangørens plikter

Å søke og bli tildelt konkurranser underlagt NMFs jurisdiksjon, er å anse som en kontrakt mellom NMF, arrangør og førere. Med mindre særdeles spesielle omstendigheter ligger til grunn, skal løp verken flyttes, utsettes eller avlyses når de er på den offisielle terminlisten. Alle utsettelse, flyttinger eller avlysninger, skal det søkes særskilt til seksjonen om å gjøre, dersom det ikke er spesielle omstendigheter rett i forkant av konkurransen eller under pågående løp som medfører dette. Å ikke oppfylle de krav arrangøren forplikter seg til kan medføre straffereaksjoner. Unntak er force majeure. Alle avlysninger løpsdagen skal behandles av juryen, så sant det ikke er spørsmål om fare for liv/helse og stevneleder og/eller juryleder i slike tilfeller umiddelbart kan stanse/avlyse konkurransen.

3.2 Oppsett av terminlisten

Seksjonsstyret setter sammen et utkast til terminliste som publiseres sammen med invitasjon til MSK, etter MSK vil seksjonen sette lista og publisere den på NMFs nettsider, samt Facebook, lista publiseres hvert år 15. januar.

Den nasjonale terminlisten i Norge, settes opp etter at EFRAs foreløpige terminliste bestemt under EFRA AGM-møtet, samt de Nordiske Mesterskapene.

Det skal først fastsettes datoer for norske Mesterskap, NM-runder, NorgesCup og eventuelt andre nasjonale mesterskap.

I henhold til EFRAs regler, er det ikke tillatt å arrangere nasjonale statusløp i samme klasse på samme dato som EFRA GP og EM. Dette vil også være gjeldende overfor Nordiske Mesterskap og Verdensmesterskap.

Unntak kan gjøres på datoer for EM og VM dersom Norge ikke har søkere til mesterskapet. Det skal ikke legges nasjonale statusløp til samme helg som Motorsportkonferansen.

Når de nasjonale statusløpene er fastsatt og godkjent, kan klubbene fastsette datoer for sine klubblop, og kretser/regioner for sine kretsmesterskap, regionsmesterskap og cuper.

3.2.1 Søknadsfrister nasjonale løp

Klubbene er pliktig å søke om løp via SAS og eller via seksjonens søknadsskjema som kan lastes ned ifra NMFs nettsider.

Søknadsfristen er 1. juni året før konkurransene skal avholdes. Kun klubber med gyldig medlemskap i NMF og som ikke er skyldig avgifter/kontingenter kan tildeles nasjonale statusløp eller andre løp i NMFs terminliste.

3.2.2 Søknadsfrister nordiske mesterskap

Søknad om nordiske mesterskap, skal inneholde opplysninger om arrangementskomite, bane og eventuelle planer om utbedring, samt ett budsjett. En seksjon kan selv ta initiativ til å søke slike løp, men ovennevnte planer og opplysninger må likevel foreligge innenfor de samme fristene.

Seksjonen behandler selv slike søknader og gjør tildelingene, senest 1. oktober året før. Under Nordisk Møte bestemmes den endelige datoen for arrangementet.

Søknadsfristen er 1. juni året før mesterskapet avholdes og søknad skal leveres på eget søknadsskjema.

3.2.3 Søknadsfrister internasjonale statusløp

Arrangør må kontakte grenleder og seksjon i god tid før søknad leveres, for informasjon om hvilke krav som stilles til søknaden. Søkeren må først søke NMF. Dersom NMF godkjenner å gå videre med søknaden til EFRA/IFMAR, er det søkeren som er ansvarlig for å utforme og presentere søknaden, men kun i samarbeid med NMF. I tillegg skal det innbetales ett approbasjonsgebyr fastsatt av NMF (lik EFRAs eller IFMARs approbasjonsgebyrer). Arrangøren skal før søknad leveres, bekrefte å ha satt seg grundig inn i EFRAs og IFMARs regler for tildeling av internasjonale konkurranser.

Søknadsfristene er:

EFRA GP/Internasjonale løp 1. juni året før

Europeisk Mesterskap 1. juni 2 år før

Verdensmesterskap 1. juni 3 år før

3.3 Tillegg og forandringer i terminlisten for nasjonale løp

Den norske terminlisten anses å være en kontrakt mellom NMF, vedkommende klubb og den enkelte kjører. Det er seksjonstyret som har det overordnede ansvar for at terminlista blir satt og som bestemmer hvordan den endelige terminlisten skal se ut

Den endelige terminlisten skal foreligge senest 15. januar.

Etter at den endelige terminlisten er offentliggjort, vil eventuelle endringer og avlysninger kunne medføre straffer og avgifter ilagt av NMFs styre.

Terminlisten på NMFs web bygges opp av klubbens søknader (som seksjonstyret senere godkjenner) via SAS. Det er derfor veldig viktig at klubbene følger opp dette! Se paragraf 3.2.1

4. Mesterskap og statusløp

Det arrangeres Norgesmesterskap og Norges Cup i følgende klasser:

- Fuel On Road
 - 1:8 Track IC
 - 1:10 Track IC 200mm
 - 1:5 Large Scale
- Fuel Off Road
 - 1:8 Off Road IC
 -
- Elektro
 - 1:10 Off Road 2WD
 - 1:10 Off Road 4WD
 - 1:10 Elektro Touring Modified utendørs
 - 1:10 Elektro Touring Modified innendørs
 - 1:12 Elektro Track innendørs
 - 1:8 Off Road Elektro utendørs

I tillegg til ovennevnte klasser, kan det arrangeres Junior NM i alle klasser for førere som er 13-19 år gamle.

4.1 Nye klasser

Forslag om nye klasser kan fremmes av klubber eller seksjonsstyret, til Motorsportkonferansen. Forslaget må inneholde komplett reglement for løpsprosedyrer og tekniske regler for å kunne bli behandlet. Dersom seksjonen og forbundsstyret godkjenner klassen, vil det være mulig å gjennomføre klassen med NorgesCup-status allerede påfølgende sesong.

4.2 Statusløp og berettigende kriterier for statusløp

For å kunne oppgradere en klasse til et Norgesmesterskap, kan dette kun gjøres etter anbefaling fra seksjonsstyret, i henholdt til Nasjonalt konkurransereglement. Seksjonsstyret må fremme forslaget til NMFs Forbundsstyre for den endelige godkjenningen.

4.2.1 Andre statusløp

NorgesCup og andre statusløp fremkommer årlig i terminlisten. Forbundsstyret kan til enhver tid bestemme hvilke grener og klasser det skal være status på. Forbundsstyret kan når de finner det nødvendig oppgradere eller nedgradere status på løp når kriteriene for slik status ikke lenger er tilstede eller under tiden blir oppfylt.

4.3 Norgesmesterskap

Norgesmesterskapene arrangeres enten som enkeltstående løp (Norsk Mesterskap) eller som serie av løp (NM-runder). Arrangementsbestemmelsene fastsettes årlig av seksjonsstyret. Arrangementsbestemmelsene offentliggjøres av NMF.

4.4 Arrangering av statusløp, samt nasjonale løp

I Norge, er det kun organisasjonsledd som er tilsluttet NMF som kan arrangere statusløp i de grener/øvelser som er underlagt Radiostyrt Motorsport.

4.4.1 Norgesmesterskap

For å arrangere Norsk Mesterskap, enten som en serie eller enkeltstående mesterskap, skal arrangøren ha vist til tilfredsstillende gjennomføring av regionalt og/eller nasjonalt statusløp i samme øvelse og eller gren.

4.4.2 NorgesCup og NM

Den arrangerende klubb skal normalt kunne vise til å ha arrangert andre type konkurranser i samme gren for at den kan søke om å arrangere NorgesCup eller NM.

4.4.3 NorgesCup avholdt i Sverige

Ved arrangering av NorgesCup sammen med SverigeCup avholdt på bane i Sverige utgår norske krav til funksjonærer etc. Så lenge SBF godkjenner løpet er det også automatisk godkjent av NMF. Gjelder kun for klassen 1:8 Track.

4.5 NorgesCup og NM

Det skilles mellom inne- og utsesong. I en sesong, kan det terminfestes inntil 4 NC runder og 1 NM (som også teller i NC) eller 4 NM-runder i hver klasse. Seksjonsstyret kan sette ytterligere begrensninger på antall runder ut i fra aktivitet nasjonalt og internasjonalt i den respektive klassen.

Dersom det avvikles NM-runder i en eller flere klasser, skal det ikke samme sesong avvikles NorgesCup i samme klasse(r).

4.6 Krets- og regionsmesterskap/cuper

Det kan innenfor krets eller region, terminfestes mesterskap eller cuper. Disse tildeles på krets- eller regionsnivå og meldes inn til NMF for publisering i terminlisten.

4.7 Ansvar for arrangementet

Ansvar for organiseringen av alle løp i Norge er overlatt til en klubb som er direkte ansvarlig overfor NMF (NKR § 8.5)

5. Resultatberegning

Resultatberegning for enkeltstående løp (inkludert Norsk Mesterskap) gjøres ihht til EFRA og GP2 tabellen.

Førere på startlisten som etter endt kvalifisering ikke har tellende kvalifiseringstid, skal ikke starte i finaler. Etter endt konkurranse, skal førere uten tellende tider strykes fra resultatlistene og ikke fremkomme på resultatlisten fra løpet.

Nasjonal ranking skal bestå av minimum 1 sesong og maksimalt 2 sesonger til enhver tid. Dvs at ved første løp i en sesong så brukes hele fjorårets ranking.regn For innendørsklassene så følger man ikke kalenderåret, men "hel" sesong, for eksempel "Innendørssesongen 2015/2016". Ved årets eller sesongens første løp så ligger hele foregående års eller sesongs ranking til grunn. Etter som løpene blir avviklet, legges disse til rankingen. Slik at rankingen til slutt består av to år eller to sesonger med løp. Ved overgang til nytt år eller ny sesong slettes det eldste året med ranking. Og så videre.

Ranking, sammenlagt NorgesCup og sammenlagt NM-runder vil bli løpende oppdatert på NMF sine sider. Resultater fra enkeltstående løp er å finne på www.myrcm.ch

5.1 NorgesCup og NM sammenlagt

Til grunn for poengberegning i NorgesCup, NM og NM-runder(der NM kjøres over flere runder) for en sesong, benyttes EFRA's GP2-tabell.

Deltagere med nasjonal eller internasjonal lisens, tildeles poeng fra hver runde ut fra denne rundes plassering. Resultater og oppdatert oversikt over sammenlagresultatene publiseres på NMFs internettsider.

5.1.1 EFRA GP2-tabell

Vinner av en runde får 75 poeng, neste får 71 osv ut i fra tabellen under. Førere uten nasjonal eller internasjonal lisens utstedt av NMF får ikke tildelt poeng men er med i beregningen for de andre deltagerne. Det vil si, er det en med barne eller funnlisens som kommer på 3. plass, hoppes denne poeng-givningen over og 4. plass får 63 poeng som om det skulle være en med nasjonal eller internasjonal lisens som kom på 3. plass. Er det mer enn 59 deltagere med, får alle fra 59. plass og videre nedover resultatlisten 1 poeng.

EFRA GP2-tabell:

75 71 67 63 61 59 57 55 53 51 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33 32
31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

5.1.2 Antall tellende NorgesCup og NM-runder

I en sesong kan det tildeles inntil 4 NC runder. Norsk Mesterskap inngår i NorgesCup som et 5. løp. Poenggivningen i NM følger NC ihht GP2 tabell.

Seksjonsstyret kan sette begrensninger på antall konkurranser i hver klasse ut i fra aktivitet nasjonalt og internasjonalt.

I NorgesCup og NM i alle klasser skal de 4 beste av 5 runder inkl NM telle pr. sesong/klasse. Dersom NM-runder, kan det tildeles inntil 4 runder, med de 3 beste av 4 runder tellende pr. sesong/klasse.

Hvis det ikke blir kjørt så mange runder i en klasse skal følgende fordelingsnøkkel følges:

4 av 5 løp teller

3 av 4 løp teller

3 av 3 løp teller

2 av 2 løp teller

Unntak 1: For klassen 1:8 OR IC skal det dersom det avholdes NM-runder/NC-runder kun settes opp 4 NM-runder, der alle løp er tellende.

Unntak 2: For klassen 1:8 OR EL skal det dersom det avholdes NM-runder kun settes opp 4 NM-runder, der 3 av 4 løp er tellende.

Dersom det ikke avvikles minst to godkjente NorgesCup eller NM-runder i løpet av en sesong, vil NorgesCupen eller NM-rundene i sin helhet ikke telle og en vinner sammenlagt ikke kåres. I tilfelle en runde avlyses/ikke gjennomføres eller underkjennes, vil denne ikke bli med i beregningen på antall løp som er tellende.

5.1.3 Poenglikhet etter endt sesong

Hvis to eller flere førere står med likt antall poeng i NorgesCup eller NM-runder etter endt sesong, vil den føreren med best plassering i det avsluttende løpet i serien gå foran.

5.1.4 Poengtildeling

For å bli tildelt poeng i NorgesCup, NM og Rankinglisten, må føreren tilfredsstillende lisenskravet, være godkjent startberettiget på løpet og ha startet i konkurransen (ha tellende tid).

5.2 Premiering Norske Mesterskap

I individuelle norgesmesterskap skal det bli utdelt:

- 1. plass NMFs gullmedalje, pokal og krans av laurbær eller tilsvarende materiale
- 2. plass NMFs sølvmedalje og pokal
- 3. plass NMFs bronsemedalje og pokal
- 4-10 plass premieres med pokal/plakett e.l

TQ premieres med plakett eller pokal

Vinner av hver delfinale premieres med pokal

NMF utdeler gull, sølv og bronsemedaljene.

Arrangørklubben sørger for innkjøp og utlevering av de resterende premiene.

Pokaler, premier/deltagerbevis skal gjenspeile deltagelsen i ett Norsk Mesterskap, både med påskrift/inskripsjon og premiens størrelse/verdi. Arrangøren kan søke NMF om refusjon på inntil 1.500,- for innkjøp av krans. Refusjon gis dersom alle resultater, rapporter og protokoller er sendt inn innen de frister som gjelder etter mesterskapet – og dersom løps gjennomføring ellers er gjennomført tilfredsstillende. Avlysning gir ingen rett til refusjon.

5.2.1 Premiering der Norsk Mesterskap kjøres over flere runder

Der NM kjøres over flere runder skal premiering for sammenlagtresultatet skal gjøres på siste og avsluttende runde for sesongen. Juryleder har ansvar for å kontrollere totalresultatene og gjøre de nødvendige utregningene. Alle førere som står på sammenlagtresultatet etter endt sesong, skal premieres.

Premiering skal gjøres som i § 5.2.

Premier bekostes av arrangørklubbene i den respektive klasse

Premiering av deltager i hver NM-runde, skal være enkel. 1.-3. plass og vinnere av hver delfinale (i elektroklassene) skal premieres med deltagerbevis eller pokal. I tillegg skal beste fører 16 år eller yngre premieres, samt beste debutant (dvs. en fører som kjører sitt første nasjonale løp).

5.3 Premiering NorgesCup

I hver runde, skal deltagerne premieres. Minimum skal 1.-10 plass motta premie/deltagerbevis. Under siste runde, skal 1.-3. plass sammenlagt for sesongen, premieres av NMF med pokaler, medalje eller plakett. Juryleder har ansvar for å kontrollere totalresultatene og gjøre de nødvendige utregningene. Eventuelt kan slik utregning gjøres sammen med observatør utpekt av NMF.

5.4 Pokaler og trofeer

I forbindelse med norske mesterskap og avslutning av norgescup/NM-runder, skal premiene fortrinnsvis utdeles umiddelbart etter avsluttet konkurranse (siste løpet i NorgesCup/NM-runder). Leder av juryen ved det aktuelle løpet er ansvarlig og skal sørge for at resultatene er korrekt utregnet. Premieutdelingen er ikke en bekreftelse av den endelige resultatlisten.

5.5 Rankingliste

NMF fører oppdaterte rankinglister for alle klasser med nasjonale statusløp, og de publiseres på NMFs websider. Rankinglisten skal gjenspeile førerens aktivitet.

Rankinglisten benyttes ved uttak til løp der det gjøres allokeringer og til seeding til kvalifiseringsomganger, under nasjonale statusløp.

Rankinglisten skal inneholde, navn, detaljert oversikt over poenggivning, klasser og verdi i henhold til bestemmelsen § 5

5.5.1 Poeng

Resultater fra NorgesCup, NM-runder og Norske Mesterskap skal inngå i poengsummen for rankinglisten.

5.6 Gyldighet av Nasjonale statusløp

For å beholde statusen som enten NorgesCup eller Norsk Mesterskap, kreves ett minimum antall startende førere på hver runde/mesterskap for at disse skal være gyldige. Som startende, menes fører som tilfredsstillende kravet om deltagelse i konkurransen og som har til intensjon om å delta på lik linje med

alle de andre deltagerne. Føreren må ha tellende tider minst i en kvalomgang. Dersom kravet til minimumsdeltagelsen ikke er tilfredsstillt under innsjekk/registrering før konkurransen, står arrangøren fritt til å gjennomføre stevnet med status som klubbløp, men dette må da informeres om på førermøtet. Førere står da fritt til å kunne trekke seg fra stevnet.

5.6.1 NorgesCup

Det skal ha vært minimum 5 startende førere, som innehar lisens utstedt av NMF, på en runde, for at denne skal beholde statusen. Totalt må cupen ha minst 2 godkjente runder i løpet av en sesong for at det skal kunne kåres en sammenlagtvinner.

5.6.2 Norsk Mesterskap

Det skal ha vært minimum 10 startende førere under Norsk Mesterskap, for at denne skal beholde sin status og minimum 15 startende førere om det i tillegg skal deles ut kongepokal. Kravet om minimum 10 startende pr stevne er uavhengig av om mesterskapet arrangeres over et stevne eller flere runder.

6. Offisielle nasjonale funksjonærer

6.1 Ledelse og kontroll av et løp

Ansvaret for ledelse og kontroll av løp og for de juridiske prosedyrer er tillagt funksjonærene som er oppnevnt av NMF.

Arrangørklubb er selv ansvarlig for at nødvendige funksjonærer som kreves blir satt opp i tilleggsreglene, forbundet foretar kun en kontroll av disse når tilleggsreglene skal godkjennes

6.2 Funksjonærer med lisensplikt

For Radiostyrt Bilsport, kreves det lisensierte funksjonærer under NorgesCup, NM-runder og Norske Mesterskap. I tillegg anbefales det at hovedfunksjonærer under Krets- og regionsmesterskap/cuper innehar funksjonærlisens.

a. Norsk Mesterskap:

- Juryleder med jurylederlisens, (kostnader dekkes av NMF og JL representerer NMF)
- dommer/jurymedlem med jury B lisens, (for Radiostyrt Bil benevnes denne som løpsdommer)
- jurymedlem fra arrangørklubb med erfaring fra grenen.
- Stevneleder, Stevneleder med jury B kan også være teknisk ansvarlig.

b. NorgesCup

- Leder av jury med jury A lisens.
- Stevneleder med jury B kan også være teknisk ansvarlig. Ordningen gjelder midlertidig inntil situasjonen gjør det mulig for seksjonen å følge ordinær praksis.

6.2.1 Krav til Funksjonærer med lisensplikt

Det stilles nasjonale krav om kompetanse og integritet på linje med de internasjonale bestemmelsene, og NMF holder obligatoriske kurs og oppdateringsseminarer for lisenspliktige funksjonærer. Videre gjelder bestemmelsen om at stevnelederen er stevnets øverste leder og juridisk ansvarlige.

Arbeidsoppgaver, kompetansekrav og mandat for de forskjellige funksjonærene for Radiostyrt Bilsport, beskrives i § 16.

6.3 Utnevning av funksjonærer

6.3.1 Funksjonærer ved internasjonale løp i Norge

I denne kategori løp, oppnevnes alle funksjonærer etter EFRA og IFMARs regler. De funksjonærer arrangøren (NMF) selv må oppnevne, skal forhåndsgodkjennes av NMF.

6.3.2 Funksjonærer ved Nordiske Mesterskap i Norge

I denne kategori løp, oppnevnes alle funksjonærer av NMF som for Norsk Mesterskap. I tillegg utpeker hvert land en Team-manager som representerer hvert deltagende land.

6.3.3 Funksjonærer ved Norsk Mesterskap

Funksjonærene unntatt juryleder utpekes av arrangørklubben. Disse skal godkjennes av NMF ved godkjenning av tilleggsreglene.

6.3.4 Funksjonærer ved NorgesCup

Alle funksjonærene utpekes av arrangørklubben

6.4 NMF delegater/representanter

NMF kan ved nasjonale mesterskap eller løp oppnevne offisielle delegater for rådgivning eller ren representasjon.

6.5 Inhabilitet for funksjonærer

NIFs lov § 2-8.

7. Den nasjonale jury

7.1 Juryens sammensetning

En nasjonal jury ved nasjonale statusløp skal bestå av følgende:

- Norsk Mesterskap
- Juryleder
- Jurymedlem (løpsdommer)
- Klubbens jurymedlem

Alle i juryen har stemmerett.

-NorgesCup

- Leder av jury med jury A lisens. "

I en enmannsjury vil juryleder ta avgjørelser som kommer til behandling.

Følgende personer er berettiget til å være tilstede på jurymøtene til en nasjonal jury uten stemmerett:

- Styremedlemmer i NMF
- Seksjonsstyremedlemmer i NMF
- NMFs generalsekretær
- Ansatte i sportsavdelingen i NMF

Juryleder kan i tillegg innkalle de personer han anser nødvendige for saksbehandlingen i jurymøtene.

7.2 Juryens mandat

Juryen har den øverste kontrollen under løpet, men bare i full overensstemmelse med regelverket. Juryen kan godkjenne en forandring i tilleggsreglene eller programmet, men ikke endre regelverket. Juryen har anledning til, enten på eget initiativ eller etter ønske fra arrangøren eller stevnelederen å utsette starten, å få banen kontrollert, å permanent stoppe eller kansellere en del av eller et helt stevne av sikkerhetsmessige grunner eller "Force Majeure".

Juryen har imidlertid ikke anledning til å gjøre forandringer eller tillegg i selve regelverket, men har muligheter til å ta avgjørelser i spesielle saker.

Juryen er det eneste organet ved selve løpet som kan avgjøre en protest som reises i forbindelse med et løp, imidlertid med forbehold om avgjørelsen blir appellert.

Juryen skal avgjøre enhver uenighet og idømme straffer i henhold til bestemmelser i sanksjonsreglementet. Juryen har også ansvaret for å pådømme av straffer så langt som spesialreglementet tillater.

Arrangøren har alt sivilt og offentligrettslig ansvar.

Juryen er bare ansvarlig overfor NMF.

7.3 Beslutningsdyktighet for juryen

Ett flertall av juryen må være til stede for at juryen skal være beslutningsdyktig. Alle avgjørelser som tas av juryen skjer på grunnlag av simpelt flertall. Hvor det skulle foreligge stemmelikhet vil juryleder ha den avgjørende stemme.

7.4 Juryens plikter

Jurymedlemmene er ansvarlige for:

- Å kontrollere at løpet blir ledet i henhold til respektive reglementer.
- At høringer og pådømmelser på enhver protest mot avgjørelse tatt av løpsledelsen, gjøres overensstemmelse med reglementene.

7.5 Saksbehandlingsregler for juryen

Avgjørelser som er viktige for avviklingen av løpet og resultatlistene, skal offentliggjøres så raskt som mulig.

7.5.1 Inhabilitet

Se NIF og NMFs inhabilitetsregler.

7.5.2 Dokumentasjon

Avgjørelser tatt av juryen, skal protokollføres og sendes NMF ihht de retningslinjer og regler som gjelder.

8. Deltakere

Deltagere er personer eller juridisk person som er innehaver av lisens utstedt av NMF for Radiostyrt Bilsport, og som deltar i et løp uansett karakter.

Funksjonærer godkjennes av NMF og deres kompetanseområde er nedfelt i kapittel16.

8.1 Aldersgrenser

Det er for Radiostyrt Bilsport ingen øvre eller nedre aldersgrense.

For deltagelse i konkurranser gjelder NIFs barneidrettsbestemmelser.

NMFs Forbundsstyre har gitt dispensasjon til førere fra det året de fyller 11 år til å kunne delta med funlisens, på NorgesCup/NM-runder som om løpet er lokalt, men uten å opptjene NC/NM-poeng eller rankingpoeng.

8.2 Deltakere i nasjonale statusløp

8.2.1 Lisenspliktige løp

Norsk Mesterskap er åpent for førere med gyldig nasjonal eller internasjonal lisens for Radiostyrt Bilsport, utstedt av NMF, dette gjelder også for førere fra Danmark, Finland og Sverige. Førere fra disse tre landene kan også delta med lisens som samsvarer med krav til deltagelse i Nordisk Mesterskap (lisens i eget land fra EFRA-tilknyttet forbund), men vil da ikke få poeng eller kunne bli norsk mester.

NorgesCup, og andre typer løp, er åpne for førere med gyldig lisens for Radiostyrt Bilsport, utstedt av NMF. De er i tillegg åpne for deltagelse fra Danmark, Finland og Sverige under forutsetning disse innehar lisens som samsvarer med krav for deltagelse i Nordisk Mesterskap. De kan da delta i Norges Cup eller NM-runder og få poeng på lik linje med norske førere.

8.2.2 Førers ansvar for andre i deres følge

Førere holdes ansvarlig for oppførselen til dem som er i dennes følge, selv om de ikke er definert som deltagere i løpet. Dette gjelder mekanikere så vel andre som føreren har i sitt følge under ett løp.

8.3 Akseptering av resultater og kunngjøringer

Alle som deltar i et løp, er pålagt å akseptere de offisielle resultater så vel som avgjørelser tatt av NMF og de har ingen rett til å gjøre innvendinger mot at disse blir offentliggjort verden over.

8.4 Tillatte biler og utstyr

Samtlige biler som er innenfor de spesifikasjoner som er beskrevet i hver classes tekniske reglementer er godkjente, disse kravene er nedfelt i EFRAs håndbøker som kan lastes ned ifra www.efra.ws.

8.5 Ansvar og ansvarsforhold

Deltageren i et offisielt løp fritar det internasjonale forbund, NMF, arrangør og funksjonærer for ethvert ansvar for tap, ødeleggelse eller skader som han måtte bli utsatt for på banen i løp eller trening, Dette gjelder også skader på deltakende kjøretøy, reservekjøretøy, deler eller utstyr i forbindelse med et offisielt løp. Selv ikke skader forårsaket av brann, ulykke, tyveri eller annet kan komme inn her.

Videre forplikter deltageren seg å holde NMF, arrangøren og funksjonærer skadesløse fra ethvert ansvar ovenfor tredjepart for tap, ødeleggelse eller skader som han er solidarisk ansvarlig for.

Unntatt i tilfeller hvor det er vist grov uaktsomhet skal deltakere holde det internasjonale forbund, vedkommende føderasjon, arrangør og funksjonærer skadesløse for alle utgifter og kostnader man pådrar seg i forbindelse med krav fra tredje part.

9. Lisenser

I Norge er lisens obligatorisk ved all form for konkurranse.

Det kreves, for utstedelse av lisens i Norge, at føreren eller funksjonær er medlem av en klubb tilsluttet NMF og Norges Idrettsforbund.

Nasjonalt representerer førere den klubb som er angitt på lisensen. Funksjonærer oppnevnt av NMF til statusløp representerer forbundet. Alle øvrige funksjonærer representerer arrangørklubb.

Innvilgelse av en NMF lisens kan ikke bli nektet hvis kandidaten oppfyller kriteriene i de relevante bestemmelser.

Søknad om lisens sendes NMF på standardisert skjema.

NMF kan:

- nekte å utstede en lisens av forsvarlige grunner
 - trekke tilbake en lisens som følge av en disiplinærsanksjon
- Lisenser utstedt av det internasjonale forbund eller lisenser utstedt av NMF, som har blitt trukket tilbake, skal returneres til innehaverens føderasjon eller NMF uten forsinkelse. Unnlattelse kan medføre ytterligere sanksjon

I forbindelse med innsjekk til et løp er innehaverne av lisenser pålagt å forevise disse sammen med bekreftelse på gyldig betalt medlemskap i klubb tilsluttet NMF.

Under et løp kan lisensinnehaver bli pålagt å måtte overlevere sin lisens til juryleder.

9.1 Forsikring

Radiostyrt Bil, har ingen form for forsikringer gjennom deltagerlisenser. Det oppfordres derfor å eventuelt selv tegne egen forsikring dersom dette anses som nødvendig av føreren.

Alle funksjonærer, er forsikret gjennom arrangementsforsikringen som alle klubber har gjennom sitt medlemskap i NMF. For at arrangementsforsikringen skal kunne gjelde, må utøver/funksjonær være registrert og tilhøre folketrygden.

9.2 Lisens for deltager

Det kreves ingen lisenskurs for å få utstedt lisens for Radiostyrt Bilsport.

En lisens utstedt av NMF er et nødvendig dokument for enhver deltager som ønsker å delta uansett rolle i løp under NMFs eller internasjonale forbunds eller arrangørlandets forbunds jurisdiksjon.

Innehaver av en lisens utstedt av NMF forplikter seg til å respektere NMFs og overordnede organisasjoners regler, og til å akseptere de anvendelige straffer i tilfelle brudd på disse regler.

Kun NMF kan utstede nasjonale og internasjonale lisenser gyldige for nasjonale og vanlige internasjonale konkurranser.

En internasjonal lisens kan bli utstedt til en utenlandsk fører etter at NMF har skaffet seg godkjenning fra føderasjonen i førerens passutstedende hjemland eller det land hvor lisenssøkeren har sitt faste bosted. Slik godkjenning kan kun gis for den periode lisensen er gyldig for. Søknad om enhver annen internasjonal lisens for samme periode til en annen føderasjon er forbudt. I tilfelle der det utstedes internasjonal lisens i slikt tilfelle, skal også EFRA informeres om dette.

Detaljer om priser, bestilling og gyldighet av lisenser for Radiostyrt Motorsport, er å finne på www.motorsportforbundet.no.

9.2.1 Internasjonal lisens (EFRA-lisens)

Kan utstedes til førere fra det året denne fyller 13 år. Lisensen kreves ved deltagelse i EM og VM. Ved deltagelse i EFRA GP vil førere med EFRA-lisens ha presedens overfor førere som kun har nasjonal lisens, dersom deltagerlisten blir fulltegnet.

Lisensen er gyldig for det kalenderåret den er utstedt for. Lisensen gjelder også som Nasjonal lisens.

Det oppfordres til å tegne egen reise/syke/ulykkesforsikring ved deltagelse på konkurranser i utlandet (se § 16).

9.2.2 Nasjonal lisens

Gir startrett i nasjonale statusløp, NM-runder, Norsk Mesterskap og Nordisk Mesterskap.

Denne lisensen gir også rett til opptjening av rankingpoeng som benyttes til å seede norske førere, til heatoppsett og til uttak av internasjonale konkurranser.
For å opptjene NorgesCup/NM-poeng (ved NM-runder) kreves nasjonal lisens eller internasjonal lisens. Førere fra Danmark, Finland og Sverige kan delta og få poeng i NorgesCup og NM-runder dersom disse innehar lisens som kreves for deltakelse i Nordiske Mesterskap.
Førere fra Danmark, Finland og Sverige kan delta og få poeng i Norsk Mesterskap dersom de har nasjonal eller internasjonal lisens utstedt av NMF.

9.2.3 Funlisens

Dette er en konkurranselisens som skal stimulere til økt konkurranseaktivitet, blant førere som ikke har intensjoner om å delta i sammenlagresultatet for NorgesCup og Norsk Mesterskap. Lisensen gir startrett i Nasjonale løp som eies av NMF. Deltagelse i NorgesCup og NM-runder gir ikke poeng i totalresultatet, men mulighet for deltagelse som om løpet er enkeltstående lokalt løp.
FUN lisens kjøpes i likhet med nasjonal lisens via <https://sas.nmfsport.no>.

9.3 Funksjonærlisenser

NMF utsteder funksjonærlisenser til alle lisenspliktige funksjonærer som har gjennomgått og bestått de respektive kurs/seminarer (se også § 16). Lisensen har vanligvis en gyldighetstid på tre år hvoretter det er obligatorisk med et oppdateringsseminar.

Funksjonærlisensen utstedes først når kurs- og seminarlister er registrert hos NMF og kursleder har bekreftet endelig bestått prøve/eksamen.

9.3.1 Aldersgrenser

For å bli godkjent lisensiert funksjonær, skal kandidaten minimum være 16 år. For å praktisere som stevneleder, dommer eller annen sjefsfunksjonær under nasjonale statusløp, anbefales en alder på minst 18 år.

10. Tilleggsregler

Tilleggsregler (også kalt invitasjoner) skal inneholde all tilleggsinformasjon og detaljer i forbindelse med den bestemte konkurransen som ikke er bestemt i NKR, Reglement for radiostyrt motorsport og andre bestemmelser.

Tilleggsreglene må ikke under noen omstendighet modifisere NKR, Reglement for radiostyrt motorsport og andre bestemmelser.

Mal for tilleggsregler finnes på www.motorsportforbundet.no

10.1 Frist for innsendelse av tilleggsregler

Tilleggsregler kan sendes inn via konkurransedatasystemet SAS. Se rettleiding på www.nmfsport.no

Tilleggsregler kan også sendes til NMF på epost adresse nmf@nmfsport.no for godkjenning.

Forbundskontoret sender så reglene til grenleder for klassen som godkjenner tilleggsreglene.

Reglene skal sendes inn etter følgende frister

- Senest 60 dager før NM og NMR.
- Senest 30 dager før NC.

Staben hos NMF behandler og legger ut godkjente tilleggsregler som en vil finne på terminlisten på forbundssidene. Tilleggsreglene fremkommer ved å klikke på det aktuelle løpet.

Alle klubber som har søkt og fått tildelt løp plikter selv å fylle ut og sende inn tilleggsreglement.

10.2 Godkjenning og publisering av tilleggsregler

Tilleggsreglene er først godkjent, når både NMFs grenkoordinator og grenansvarlig/seksjon, har bekreftet innholdet er ihht de krav som stilles. Arrangør vil så få melding om dette, sammen med godkjente tilleggsregler. De godkjente tilleggsreglene vil så bli publisert på NMFs websider.

10.3 Endring av tilleggsreglene

Ingen endringer kan gjøres av arrangørklubben i tilleggsreglene etter at de er godkjent av NMF og publisert.

De offisielle og gjeldende tilleggsreglene, er de som er publisert på NMFs websider.

Imidlertid kan juryen eller NMF i helt spesielle tilfeller foreta en endring av tilleggsreglene under forutsetning av at alle de impliserte parter gjøres oppmerksom på endringen og at juryen senere aksepterer endringen i sitt første jurymøte.

11. Førermøte

Under alle nasjonale statusløp, skal det avholdes førermøte umiddelbart etter avsluttet registrering, og før start i første heat. Det anbefales å starte førermøtet ikke senere enn 30 minutter før start første heat.

Innsjekk og registrering må skje innen 1 time før start heat 1, første kvalomgang.

11.1 Innhold

Førermøtet avholdes av en av hovedfunksjonærene, som regel stevneleder eller løpsdommer.

Under førermøtet skal det gjennomføres en presentasjon av funksjonærer, informeres om relevante saker som gjelder løpet med spesiell vekt på saker som spesielt er gjeldende for den/de klasser som skal kjøres. Det bør også stilles spørsmål om det er noen som har ingen eller liten konkurranseerfaring og om det da er behov for litt mer utdypende informasjon om selve løpets gang, startprosedyrer og de vanligste rutinene under løpet.

11.2 Tilstedeværelse for påmeldte førere

Samtlige førere er pålagt å være til stede under førermøtet. Førere som er påmeldt/registrert til konkurransen og ikke er til stede, kan strykes fra startlistene og kan nektes start til konkurransen.

12. Påmelding og aksept for løpet

I det øyeblikk arrangøren har mottatt påmeldingsinformasjonen fra en fører, aksepterer føreren de gjeldende regler for løpet. Dersom føreren allikevel ser denne og ikke kan delta på løpet, plikter føreren snarest mulig og uten unødvendig opphold å informere arrangøren om dette. Kun dersom tilleggsreglene inneholder informasjon om bindende påmelding, kan førere som ikke har meldt om avmelding til arrangøren før innsjekk/registrering avsluttes løpsdagen, bli avkrevd å betale påmeldingsavgiften og dekke andre økonomiske forpliktelser overfor arrangøren (eks: kjøp av enhetsdekk dersom dette var bestilt og pålagt brukt under konkurransen).

Alle utøvere er selv ansvarlig for å melde seg på til konkurranser på den måten som fremkommer i tilleggsregler og at denne informasjonen kommer frem til arrangøren innenfor de frister som er bestemt. Påmelding skal minimum inneholde navn, klasse som skal kjøres, dato, klubb, lisensnummer, lisenstype, frekvenser og personlig transponder dersom arrangøren benytter tidtagersystem som er kompatibelt med dette.

12.1 Startavgift/Påmeldingsavgift

Det skal til arrangøren senest ved registrering/innsjekk, betales påmeldingsavgift for hver klasse utøveren er påmeldt til å delta i.

Arrangøren kan kreve følgende påmeldingsavgifter:

- Krets/regionale mesterskap og cuper maks kr. 250,-
- NorgesCup/NM-runder maks kr. 300,-
- Norsk Mesterskap maks kr. 350,-

I forbindelse med Norgesmesterskap så kan ikke arrangør kreve baneavgift for trening på banen i forkant av mesterskapet, under NM så skal alle ha mulighet for å trene vederlagsfritt minimum 1 dag i forkant av løpet, denne treningsdagen skal avvikles dagen før stevnet.

12.1.1 Etteranmeldinger

Etteranmeldinger er påmeldinger som registreres hos arrangøren etter påmeldingsfristens utløp. Etteranmeldinger kan avvises av arrangøren, dersom det medfører uforholdsmessig mye ekstraarbeid, Etteranmeldinger skal varsles arrangøren så snart som mulig og inneholde all informasjon som kreves for påmelding til løpet.

12.1.2 Etteranmeldingsgebyr

Arrangør kan i tillegg til startavgift, avkreve deltagere etteranmeldingsgebyr, dersom påmeldingen er registrert mottatt av arrangøren etter påmeldingsfristens utløp. Dette gebyret kommer i tillegg til startavgiften og skal ikke være høyere enn 50 % av den ordinære startavgiften som det er opplyst om i tilleggsreglene. Krav om etteranmeldingsgebyr skal fremkomme i tilleggsreglene.

12.1.3 Bindende påmelding

Dersom arrangør ønsker å benytte bindende påmelding, må dette fremkomme i tilleggsreglene. Dersom det er bindende påmelding til en konkurranse, kan arrangøren kreve å få startavgiften dersom førere ikke varsler avmelding innen registrering avsluttes på løpet. Se også § 12.

12.2 Påmeldingsfrister

Fristene skal sikre arrangøren tid til å forberede heatoppsett og annen nødvendig forberedelse før konkurransen. Fristen er minimumsfrister og kan bli satt tidligere av arrangøren. Dette skal da fremkomme i tilleggsreglene.

Frist for påmelding under mesterskap/cuper regionalt og i krets, skal følge frister som for NorgesCup og NM-runder.

12.2.1 NorgesCup, NM-runder

Påmelding skal være levert/registrert hos arrangøren senest Torsdag kl. 24:00 før konkurransen.

12.2.2 Norsk Mesterskap

Påmelding skal være levert/registrert hos arrangøren senest Onsdag kl. 24:00 før konkurransen.

12.2.3 Etteranmeldinger

Arrangør kan avvise etteranmeldinger. Dersom det fremkommer i tilleggsreglene at etteranmeldinger ikke godtas, skal ingen etteranmeldte fører godkjennes.

Etteranmeldte førere, mister sin rett til å bli seedet etter rankingsystemet. Etteranmeldte førere skal derfor plasseres i kvalheatene som dårligst rankede førere.

12.3 Begrensning i antall deltagere

Fremkommer det i tilleggsreglene for stevnet at det er begrenset antall plasser, skal påmeldte førere med høyest antall rankingpoeng for klassen, tildeles plass foran påmeldte deltagere med nest høyest rankingpoeng osv, dette er dersom antall påmeldte ved påmeldingsfristens utløp overstiger det maks antall deltagere arrangøren har annonsert i tilleggsreglene.

Etteranmeldinger godkjennes ikke i slikt tilfelle.

Dersom tildeling av plass står mellom urankede førere, er det tidspunktet for når påmeldingen er registrert mottatt hos arrangøren som skal gjelde ved tildeling av plass, så de som var registrert påmeldt først, først tildeles plass osv.

12.4 Registrering/innsjekk løpsdagen

Før alle konkurranser, skal alle deltagere gjennomføre innsjekk/registrering hos arrangøren.

Innsjekk/registrering skal bestå av:

- Kontroll av lisens og at denne sammen med medlemskap i klubb tilknyttet NMF er gyldig og betalt.
- Betaling av startkontingent
- Utdeling av eventuell informasjon fra arrangøren

Innsjekk og registrering må skje innen 1 time før start heat 1, første kvalomgang. Umiddelbart etter stenging av registrering/innsjekk, skal løpsledelsen og tidtager varsles om hvem som ikke har møtt. Førere som ikke har møtt skal deretter fjernes fra startlister og eventuelle endringer i heatlister skal gjøres, dersom det er behov for dette.

12.4.1 Lisenskontroll

Er lisens kjøpt gjennom dataprogrammet min profil, vil gyldigheten til en lisens forefinnes for arrangøren når arrangøren gjennomgår påmeldingene i SAS.

Dersom arrangøren ikke benytter SAS for sitt arrangement skal kontroll av gyldig lisens og medlemskap skje i henhold til følgende retningslinjer

Lisenskontrollen skal gjøres for å kontrollere at det er lisens utstedt på korrekt fører, lisensen er for den perioden (året) løpet arrangeres. Det sjekkes at lisensen er betalt og hvilken lisenstype føreren har.

Kvittering for betaling skal enten fremvises sammen med lisensen, eller være påført lisensbeviset.

For at lisensen er gyldig, må den fremvises sammen med gyldig medlemsbevis i klubb tilknyttet NMF.

Klubbnavn på lisensbeviset og medlemsbeviset skal samsvare. Føreren representerer den klubb lisensen er utstedt på. Alle opplysninger som fullt navn, klubbnavn, fullt lisensnummer og lisenstype skal registreres i startlistene, slik at de også fremkommer under løpet og på resultatlister.

12.5 Godkjenning av startlister

Umiddelbart etter førermøtet skal juryen godkjenne startlistene.

Ansvarlig for registrering eller stevneleder informerer der om kontrollen som er gjort og om alle er godkjent ihht reglementet. Dersom noen av de registrerte/påmeldte ikke har gyldig lisens, klubbmedlemskap eller ikke tilfredsstillt kravet om lisenstype for løpet, kan disse avvises og ikke starte i konkurransen. Den endelige godkjenningen av startlistene gjøres av juryen.

13. Resultater

Beregning av resultatlister for hvert enkelt nasjonalt løp, er beskrevet i de respektive klassers reglementer. Protest på resultater i henhold til NKR og dette reglementet (se § 24).

13.1 Godkjenning av resultater

Den nasjonale jury godkjenner etter endt kvalifisering resultatene, før heatinndeling til finalene gjøres. Etter endt finale, godkjenner juryen den totale resultatlisten, før disse publiseres. Resultatene fra hvert løp er ikke godkjent før eventuelle protest/appellfrister er utløpt. Premiering er derfor en foreløpig premiering inntil resultatene er å anse som offisielle.

13.2 Offentliggjøring av resultatlisters

Resultatlisters fra hvert heat/finale, skal fortløpende offentliggjøres overfor deltagerne, ved oppslag eller annen publisering på banen.

Offentliggjøring av den totale resultatlisten etter endt konkurranse, skal gjøres minst 10 minutter før premieutdelingen.

13.3 Resultatlisters innhold

Totalt resultatlisten fra hver NorgesCup-runde, NM-runde og NM totalt, skal være rangert fra 1. til siste plass og inneholde:

- Navn på fører (for og etternavn)
- Klubb fører er lisensiert gjennom
- Plassering
- Resultat i runder og totale kjøretid angitt i minutter, sekunder og 100/sekund.
- Navn på hoveddommer og stevneleder

Er det mangler eller feil i resultatene, vil de bli returnert til arrangør for oppdateringer og utfylling av korrekt informasjon.

13.3.1 Resultater fra heat og finaler

Hvert resultat fra heat og finaler, skal inneholde antall runder og total kjøretid angitt i minutter, sekunder og 100/sekund. Dersom de totale resultatene fra kvalifiseringsomgangen baseres på poeng, skal disse også fremkomme etter hver omgang.

13.4 Innsendelse av resultater fra nasjonale statusløp

Alle resultatlisters skal sendes til NMF senest mandag kl. 24:00 etter endt konkurranse. Resultatene skal sendes elektronisk til nmf@nmfsport.no med kopi til resultat@radiostyrt.no.

I tillegg bør resultatlisters etter statusløp være publisert på www.myrcm.ch senest mandag etter løpet kl. 24:00. Det oppfordres til å kjøre løpene med live streaming til www.myrcm.ch

Beregning av rankingpoeng, norgescup poeng (inkl NM) og NM-runder gjøres online. Og det er derfor viktig at man navngir løpene tydelig, og etter følgende mal:

STATUS KLUBBNAVN KLASSE(R)

Status kan være: NC+tall, NM, NM runde+tall

Klubbnavn: Fullt navn på klubben

Klasse: Bruk her de offisielle NMF-klassenavnene, se avsnitt 4 for oversikt.

Eksempel på navn: NC1 Oslo Modellbilklubb 1:8 Track IC og 1:10 Track IC 200mm

14. Tidtaking

Tidtaking skal gjennomføres med en egen ansvarlig funksjonær for dette til stede som overvåker tidtakingen under hele konkurransen (se også § 24)

14.1 Utstyr

Utstyret som skal benyttes til tidtaking, skal være av type som automatisk registrerer hver passering elektronisk. Det er ikke krav om enhetsutstyr til dette, men det anbefales å benytte tidtakeranlegg levert av AMBit, som er spesielt beregnet for tidtaking av radiostyrte biler. Tidtakerutstyret skal være koblet til en pc som registrerer alle tider og regner ut de respektive resultatlistene fortløpende under konkurransen. Software som benyttes, skal håndtere de forskjellige løpsprosedyrene, og beregner resultatene automatisk.

14.1.1 Tidtagersoftware

Arrangøren er selv ansvarlig for å anskaffe softwaren som benyttes til tidtaking
Arrangøren er selv ansvarlig for nødvendig opplæring av funksjonærer som skal ha ansvar for tidtaking.

14.1.2 Transpondere

Dersom det benyttes personlig transponder, skal denne være kompatibel med tidtakeranlegget som benyttes.

- Føreren er selv pliktig til selv å montere transponder korrekt i bilen, på den måten som er anvist av leverandøren, og på en slik måte at den er forsvarlig montert uten fare for å mistes under kjøring. Dersom transponder mistes under pågående heat/finale, gir dette ikke rett til å kjøre på nytt, men tidtager skal følge sine prosedyrer og dersom det er mulig, telle runder manuelt.
- Mistes en transponder under pågående heat eller finale, eller hvis transponderen ikke virker, skal tidtager gjøre sitt beste for å telle runder manuelt. Det skal tilkalles hjelp til dette arbeide ved behov.
- Dersom en fører har glemt å montere transponder i bilen før start, skal eventuelle runder og tid ikke legges til i resultatet dersom ikke stevneleder og tidtager avgjør noe annet. Denne avgjørelsen kan ikke protesteres på.

14.2 Start/mållinjens plassering

Start/mållinje er det punkt på banen der rundetider og sluttid registreres. Dette skal gjøres med utstyr som elektronisk registrerer både rundetider, antall runder og sluttid i runder og tid. Plasseringen skal være på ett punkt på banen som aller helst er saktegående. Stedet skal også være godt synlig fra det sted tidtaker har sin plassering. Plasseringen bør også være på ett parti i banen der det er liten risiko for å kjøre av banen og passere på utsiden av banen eller mållinjen. Skjer dette, er passeringen ikke godkjent og tiden skal ikke legges til (føreren mister runden), så sant tidtager ikke vurderer det annerledes.

15. Kommunikasjon med deltagere under konkurranse

Her beskrives hvordan kommunikasjon mellom funksjonærer og førere under konkurransen skal gjøres.

15.1 Startnummer

Alle biler skal ha startnummer på minst tre steder, så de er godt synlige sett forfra og på side mot tellesekretariatet/dommer for å identifisere bilene på banen.

Numrene skal tilsvare det startnummer bilen har i det heat/finale som kjøres.

Det er førerens eget ansvar å påse bilen under kjøring i konkurranse til enhver tid har korrekt startnummer på bilen. Numrene skal plasseres etter de anvisninger som gis av arrangøren. Normalt skal det plasseres ett i frontvinduet eller på taket, og ett på hver side av bilen.

Bruk av feil startnummer, feil plassert startnummer eller manglende startnummer, er å regne som brudd på tekniske regler og kan medføre å bli underkjent i teknisk etterkontroll etter ett heat/finale.

Startnumrene utdeles av arrangøren og kan tilpasses etter dommer/løpsleders anvisninger for å tilpasse karroseriet.

15.2 Flagg

For å varsle førere om flagg eller annet, kan følgende flagg benyttes, dersom det er ønskelig og/eller umulig å varsle verbalt (§ 24).

- Startflagg (kan også varsles verbalt eller med lyd og/eller lyssignal). Under konkurranser i fuelklasser skal det fysisk benyttes flagg under start av finaler.
- Målflagg (kan også varsles verbalt)
- Rødt flagg – benyttes til å stoppe heatet. Alle biler skal umiddelbart stoppe (kan også varsles verbalt).
- Gult flagg – benyttes til å varsle om fare eller hindringer i banen. Forbikjøring forbudt (kan også varsles verbalt)
- Svart flagg – benyttes ved diskvalifisering av fører fra heat/finale. Fører skal da umiddelbart returnere bil til pit og ikke fortsette kjøringen i det heat/finale (kan også varsles verbalt). Årsak til diskvalifikasjon skal opplyses om til fører umiddelbart.

15.2.1 Hvem kan benytte de forskjellige flaggene

- Start og målflagg benyttes av start/måldommer. Dersom start og/eller målgang varsles verbalt, kan dette avtales å gjøres enten av tidtager eller dommer.
- Rødt flagg kan benyttes av dommere, stevneleder, juryleder eller andre hovedfunksjonærer.
- Gult flagg kan benyttes av tidtager, dommer, stevneleder eller juryleder ved fare/hindringer i banen
- Svart flagg kan benyttes av dommer,

15.3 Verbal kommunikasjon

For å kunne kommunisere verbalt fra stevneledelsen skal det finnes ett lydanlegg/speakeranlegg som gir tilstrekkelig lyd for at deltagerne oppfatter informasjonen som gis.

Dette anlegget skal kunne benyttes til å gi informasjon, instruksjon og advarsler fra løpsdommer og løpsledelsen, samt sekunderinger fra tidtager/speaker.

15.4 Kommunikasjon mellom funksjonærer

Arrangør kan benytte utstyr, for eksempel trådløs radiokommunikasjon mellom de forskjellige funksjonærene. Utstyret skal være tillatt brukt i Norge og skal ikke kunne forstyrre førernes radioutstyr.

15.5 Resultattavle

Det skal i umiddelbar nærhet av bane/mekkeområde, være egen tavle for fortløpende oppslag av resultater under konkurransen.

15.6 Førerliste, tidsskjema og heatlister

Om mulig, bør foreløpige førerlister og tidsskjema publiseres i forkant av konkurransen. Dette kan gjøres ved påmeldingsfristens utløp, eller når banen åpner for trening i forbindelse med konkurransen.

15.6.1 Førerliste

Tidligst mulig etter førermøtet, skal komplett førerliste som viser alle deltagere som har gjennomført registrering/innsjekk, bli publisert. Den skal inneholde all relevant informasjon som førerne har registrert seg med under påmelding. Dette skal minimum være:

- Navn
- Klubb
- Frekvenser
- AMBrc-nummer (personlig transpondere)

Førerne er selv pliktige til å kontrollere at alle opplysningene er korrekte. Oppdages feil/mangler må dette varsles umiddelbart, så startlistene kan oppdateres.

15.6.2 Tidsskjema

Tidligst mulig etter førermøtet, skal tidsskjema som er godkjent av juryen, publiseres. Tidsskjemaet kan endres underveis i konkurransen av juryen dersom det anses som nødvendig. Arrangøren skal gjøre sitt ytterste til å følge det tidsskjema som er oppsatt uten forsinkelser. Tidsskjema skal inneholde tid for:

- Registrering/innsjekk (Skal være ferdig minst 1 time før start av første kval heat 1).
- Teknisk kontroll.
- Førermøtet.
- Start alle kvalheat og finaler.

Fast tidsskjema for 1:8 OR IC:

Fritrening fredag fra kl 16:00 til kl 20:00

Førermøte lørdag kl. 07:30

Organisert heat trening fra kl. 08:00 til kl 12:00

Start 1. kval kl 13:00

Slutt kl. 18:00

Førermøte søndag kl 08:30

Organisert heat trening fra kl 09:00 til kl 11:00

Start siste kval senest kl 11:00. Deretter underfinaler og A finale.

Slutt kl 17:00

Fast tidsskjema for 1:8 OR EL:

Løpet skal avholdes i sin helhet på søndager.

Heatene skal ha minimum 1 time mellom hver start.

Finalene starter 1 time etter slutt siste kval heat.

15.6.3 Heatlister

Tidligst mulig etter førermøtet, skal de offisielle heatlistene for kvalifiseringsomgangene publiseres.

Disse skal være i den rekkefølgen heatene skal kjøres og minimum inneholde:

- Heatnummer
- Startnummer
- Førerens navn
- Frekvenser som skal benyttes

Etter endt kvalifiseringsomgang og når juryen har gått gjennom og foreløpig godkjent kvalifiseringsresultatene, skal heatlister for finalene publiseres. Disse skal inneholde samme opplysninger som for kvalifiseringsomgangene. Ved opprykksfinaler skal neste finaleomgang publiseres så tidlig som mulig for at deltagerne så tidlig som mulig kan få oppdatert informasjon om startnummer, frekvensbytte og lignende.

16. Funksjonærers kompetanse, oppgaver og mandater

Dette kapitlet beskriver de forskjellige lisensierte og ikke-lisensierte funksjonærers oppgaver. En lisensiert funksjonær oppgave kan gjerne tillegges oppgaver fra en ikke-lisensiert funksjonær oppgave dersom dette ikke medfører at oppgavene utføres dårlig og stevnets kvalitet forringes.

Der det er krav om lisensierte funksjonærer, skal det være en selvstendig funksjonær med ansvar for hver enkelt lisensiert funksjonær oppgave.

16.1 Juryleder

Juryleder er den som leder juryens arbeid, og er NMFs kontrollør under stevnet. Under NorgesCup utføres oppgavene av oppnevnt leder av enmannsjuryen.

Juryleder skal ha god kunnskap om og kunne bruke de regler som gjelder. Juryleder skal også ha god kunnskap om den/de klasser som arrangeres og de regler som gjelder for klassen(e). Juryleder innkaller til jurymøter når det anses som nødvendig. Det skal avholdes minst tre jurymøter under ett stevne, ett før konkurransen starter, et for godkjenninga av finalelister, og et for å godkjenne totalresultat. Ved avstemming i jurymøter der det er stemmelikhet, er det juryleders stemme som er avgjørende. Juryleder skal lede juryen i saksbehandling på en slik måte at saker blir behandlet korrekt. Juryleder kan midlertidig eller permanent stoppe en konkurranse med bakgrunn i sikkerhet for tilskuere, funksjonærer, deltagere eller andre. Juryleder kan også ilegge konkurransestraff.

Juryleders oppgaver, kompetanse og mandat er også beskrevet i NKR og gjennom kravene for å være godkjent juryleder.

Juryleder under Norsk Mesterskap skal inneha Jurylederlisens. Leder av jury under Norges Cup skal minimum ha jury-A lisens.

16.1.1 Plassering

Juryleder skal være til stede på stevneområdet, fra start til slutt. Juryleder bør ha en god oversikt over hva som foregår og kunne være tilgjengelig for andre funksjonærer dersom det er nødvendig. Det skal spesielt være gode kommunikasjonsmuligheter mellom juryleder, stevneleder og dommer. Om mulig ved hjelp av eget kommunikasjonsutstyr.

16.2 Stevneleder

Stevneleder er den som har totalansvar for ett stevne. Allerede ved søknad om nasjonale statusløp, melder søkerklubben inn en kontaktperson, som er å anse som stevneleder frem til en ny og offisiell stevneleder oppnevnes. Stevneleder skal informere juryleder om relevante saker i forkant av stevnet. Under stevnet bør stevneleder også ha god kontakt og gi juryleder relevant informasjon om saker som oppstår under konkurransen. Stevneleder kan ikke frasi seg ansvar, kun delegerer oppgaver! Stevneleder skal inneha gyldig stevnelederlisens.

16.2.1 Plassering

Stevneleder skal være til stede og tilgjengelig for andre funksjonærer, under hele stevnet, så sant ikke stedfortreder (assisterende stevneleder) er til stede.

16.2.2 Oppgaver

- Stevneleder er ansvarlig for konkurransen og at den gjennomføres etter reglementet og konkurranseprogrammet.
- Sørge for nødvendig antall funksjonærer er til stede under hele stevnet, og at de kjenner sine arbeidsoppgaver og ansvarsområder godt.
- Stevneleder er ansvarlig for å søke å vite hvilken status konkurransen har og sørge for at dette er godkjent.
- Stevneleder skal sørge for nødvendig dokumentasjon på at forsikring er betalt.
- Sammen med juryleder og/eller dommer, besiktige og godkjenne banen før konkurransen.
- Sammen med dommer og/eller juryleder, fremføre forslag om endringer av tidsplan til juryen.
- Ansvar for gjennomføring av førermøtet.
- Ansvar for å organisere teknisk kontroll. Stevneleder med Jury-B lisens kan være teknisk ansvarlig.

- i. Ved behov ilegge konkurransestraffer. Sammen med løpsdommer og/eller jury, og innrapportere/anmelde usportslig opptreden eller regelbrudd.
- j. Motta rapporter om andre hendelser eller brudd på reglementene fra øvrige funksjonærer.
- k. Informere juryleder, dommer og andre funksjonærer om hendelser av betydning.
- l. Motta protester/appeller med tilhørende protestgebyr og snarest mulig overlevere disse til juryleder.
- m. Offentliggjøre og signere resultatlistene sammen med dommer.
- n. Umiddelbart etter konkurransen å påse at resultater, protokoller, rapporter og nødvendige vedlegg til disse, oversendes NMFs administrasjon.
- o. Umiddelbart etter konkurransen, sørge for at følgende dokumenter sendes elektronisk til NMF:
 - Stevnerapport
 - Juryprotokoller
 - Annen relevant dokumentasjon ,protester, protestprotokoller
 - Resulater

Med totalansvar for stevnet, vil det også være naturlig at det tilfaller andre ansvarsoppgaver på stevneleder. Stevneleder kan delegere oppgaver, men ikke ansvar.

16.3 Løpsdommer

Når det finnes to eller flere løpsdommere, skal de avløse hverandre så det alltid er en dommer som følger hvert heat/finale fra start til målplassering. Under finalene skal begge dommerne jobbe i sammen og følge hele finalen. Det skal alltid være en hoveddommer til stede under nasjonale konkurranser og denne skal inneha minimum Jury-B lisens.

16.3.1 Oppgaver

- a. Sørge for at konkurransen gjennomføres etter de regler som finnes og påse at rettferdig og sportslig opptreden avgjør konkurransen.
- b. Alene, eller sammen med stevneleder, juryleder eller jury, idømme konkurransestraff.
- c. Ved behov anmelde til Forbundsstyret for bestrafning.
- d. Ved personskader rapportere dette til NMF sammen med stevneleder
- e. Hoveddommer har som oppgave å organisere dømming og i sammen med andre dommere, sørge for at resultatene blir korrekt og at ikke usportslig opptreden, ufin kjøring eller brudd på konkurransebestemmelsene er med på å avgjør dette.
- f. Dersom det benyttes mer enn en dommer, skal hoveddommeren instruere de andre dommerne (hjelpedommer, startdommer, pitdommer) og sammen med disse planlegge dømmingen på en slik måte, at idømmelse av konkurransestraff gjøres på en rettferdig og korrekt måte under hele stevnet.
- g. Sammen med stevneleder signere og publisere den totale resultatlisten etter juryens gjennomgang av disse etter finalen.
- h. Umiddelbart etter stevnet, og senest mandag kl. 24:00, sende inn eventuell egen dommerrapport på hendelser dommeren ønsker å rapportere til NMF.

16.3.2 Under konkurransen

Under konkurransen skal dommeren overvåke og eventuelt svartflagge/bestrafte;

- a. Dårlig sportsånd av førere og mekanikere (eks hindre andre førere/mekanikere, bevisst kjører på andre biler, unødvendig munnbruk på andre førere/mekanikere/funksjonærer, uforsvarlig kjøring m.m.)
- b. Feil inn/utkjøring av depot
- c. Reparasjon eller påfylling av brennstoff utenfor depot under heat/finaler
- d. Biler som ikke oppfyller regelverket ved start eller under kjøring (eks mistet karosseri eller for høy lyd pga ødelagt lydtemper)
- e. Biler som ikke er kjørbare eller farlige pga skade eller annen feil
- f. Notere tyvstart og ilegge straff for dette
- g. Rapportere snarest mulig til tidtager ilagte tidsstraffer som medfører endringer i tider registrert under konkurransen

16.3.3 Plassering

Løpsdommeren skal ha en plassering så hele banen kan ses. Førerne og depot skal også kunne være innenfor dette synsfeltet. For å kunne bedømme situasjoner ut i fra førernes perspektiv, skal plasseringen så sant det lar seg gjøre, være på kjøreplattformen. Plassen bør være delvis atskilt fra førerne for å gi en best mulig arbeidssituasjon for dommeren.

Dommeren skal under Norsk Mesterskap ha egen monitor som viser tidtakers informasjon om løpets gang. Dette anbefales også under NorgesCup.

Plassen bør også være utformet slik at det er mulig å legge fra seg skrivesaker og lignende, og være skjermet mot dårlig vær.

16.3.4 Kommunikasjon

Dommer bør ha kommunikasjonsutstyr til stevneleder og/eller tidtager for å kunne varsle om spesielle hendelser.

I tillegg bør dommeren ha tilgang til speakeranlegg/lydanlegg fra sin plassering, for å kunne varsle førere ved behov.

16.4 Teknisk kontrollant

Alle nasjonale konkurranser skal ha en ansvarlig for teknisk kontroll, som er til stede fra start til slutt. Det er ikke krav om godkjenning/lisens av teknisk kontrollanter for Radiostyrt Bilsport, men kontrolløren må ha god kunnskap og forståelse til de gjeldende tekniske reglementene, og kunne gjennomføre fullstendig kontroll av de klasser som gjennomføres under stevnet. Ansvarlig for teknisk kontroll, har det overordnede ansvar for at kontrollen gjennomføres i henhold til reglementet og at verkøy/måleutstyr/målemetoder gjøres korrekt. Stevneleder med jury B kan være teknisk ansvarlig. Stevneleder er ansvarlig for å utpeke kontrollanter som har den nødvendige kunnskap og kompetanse for å gjennomføre oppgavene på en grundig og korrekt måte, og ved behov også gjennomføre særskilt opplæring i forkant av konkurransen.

16.4.1 Oppgaver

- a. Være til stede før start av konkurransen, for gjennomføre forkontroll av utstyr for de førere som ønsker det i tillegg til stikkprøver etter hvert heat/finale.
- b. Påse at nødvendig utstyr for å gjennomføre teknisk kontroll av førernes utstyr er til stede under hele konkurransen. Under konkurranser i fuel-klasser, skal tilgjengelig utstyr for måling av tankvolum være tilstede
- c. Påse at eventuelle assistenter som hjelper til med kontrollen, kjenner reglementet og vet å benytte måleutstyr på korrekt måte.
- d. Umiddelbart melde til jury, juryleder, stevneleder eller dommer, om brudd på tekniske regler, eller dersom biler ikke leveres til teknisk kontroll umiddelbart etter avsluttet heat/finale, og føre oversikt over dette som dokumentasjon slik at tidsstraffer som skal ilegges blir korrekte.
- e. Varsle førere dersom deres utstyr ikke tilfredsstillt kravene til teknisk kontroll.
- f. Etter nærmere beskjed fra jury, juryleder, stevneleder eller løpsdommer, gjennomføre kontroller av samtlige eller spesifikke føreres utstyr.

16.4.2 Taushetsplikt

Kontrollører skal kun meddele resultater av sin kontroll til stevneleder. Stevneleder skal så behandle eventuelle saker som blir innrapportert.

16.4.3 Plassering

Teknisk kontroll bør gjennomføres på ett sted uten innsyn fra andre, men i umiddelbar nærhet av pit, så biler kan leveres raskt og uten mulighet for endringer etter endt heat/finaler. Kontrollører skal være til stede der teknisk kontroll gjennomføres gjennom hele stevnet.

16.5 Tidtager

Det kreves ikke godkjent lisensiert funksjonær til oppgaven, men arrangøren er pliktig til at oppgaven utføres av en funksjonær som kan og kjenner sine oppgaver godt. Tidtager skal kunne bruke telleranlegget og sørge for at dette til enhver tid er satt opp slik at resultatene beregnes korrekt for den/de klasser som avvikles. Tidtager har ansvaret for tidtakingen og at resultater blir beregnet korrekt.

16.5.1 Oppgaver

- a. Tidtager har som hovedoppgave å følge løpets gang og hele tiden følge med om biler som passerer tellersløyfen blir registrert. Dersom tidtager oppdager en bil som passerer tellersløyfen korrekt uten å bli registrert i tidtakersystemet, skal tidtager gjøre sitt beste for å telle runder manuelt. Ved behov tilkalle hjelp for å kunne gjennomføre tellingen korrekt.
- b. Dersom feil oppdages, skal tidtager snarest mulig søke å finne årsaken og dersom årsaken ligger i arrangørens utstyr, gjøre sitt ytterste for å utbedre dette.
- c. I god tid før førermøtet, sørge for at førerlister inneholder nødvendig informasjon, og eventuelt oppdatere denne dersom det meldes fra om endringer fra deltagerne.
- d. Overlevere førerliste, heatlister og tidsskjema til stevneleder/juryleder og andre funksjonærer

som har behov for disse, med den informasjon som er relevant for den/de funksjonærer som ber om det.

- e. Umiddelbart når registrering/innsjekk avsluttes, sørge for å motta oversikt over førere som ikke er møtt og oppdatere startlistene.
- f. Til jurymøte som avholdes etter førermøtet og før første kvalifiseringsomgang, overlevere til juryen oppdaterte heatlister og tidsskjema for godkjenning i juryen.
- g. Gjøre eventuelle endringer i race-oppsett, førerlister, heatlister eller tidsskjema som juryen ber om.
- h. Snarest mulig før start av første kvalomgang publisere nye og oppdaterte heatlister og tidsskjema.
- i. Tidtaker har ansvar for å organisere tidtakingen og skal også kontrollere at alt fungerer før start. Under oppvarming før kval/finaler gjøres dette ved å starte tidtakersystemet for deretter å gjøre en "omstart" før den offisielle starten.
- j. Varsle dersom noen førere kjører uten telling, og etter beste evne å telle runder manuelt for å legge disse til sluttresultatet ved målpasering.
- k. Anslå resultater etter hvert avsluttet heat/finale, og sørge for at disse blir publisert.
- l. Oppdatere og offentliggjøre endringer i resultater, tidsskjema og annen relevant informasjon som juryen, stevneleder eller dommer tar beslutning på.
- m. Sørge for at tidsstraffer og advarsler som ilegges førere og som rapporteres fra jury, stevneleder eller dommer, blir registrert.

16.5.2 Plassering

Tidtaker skal plasseres slik at denne har god oversikt over hele banen. Plasseringen skal være i nærheten av mållinjen (tellersløyfen), fortrinnsvis under tak (egen "tellerbu" anbefales) og beskyttet mot dårlig vær. Plasseringen skal være skjermet mot forstyrrelser og innsyn fra utøvere, tilskuere og andre. Plasseringen kan også gjerne være i sekretariatet dersom dette gir tilstrekkelig oversikt og utsyn til bane og tellersløyfen.

16.6 Stevnesekretær

Stevnesekretær har ansvar for innsjekk/registrering og kontroll av lisenser/medlemskap før konkurransens starter. I tillegg kan også stevnesekretær settes til andre oppgaver, som eks føre protokoll under jurymøter og assistere tidtaker eller andre funksjonærer ved behov.

16.6.1 Oppgaver

Under registrering/innsjekk kontrollere;

- a. Lisens og at denne er gyldig og riktig lisenstype i henhold til kravet for statusen løpet har
- b. Kontrollere medlemskap i klubb, og at denne er gyldig og klubb samsvarer med den klubb lisens er utstedt på
- c. Kontrollere om barn som deltar, tilfredsstillers alderskravene i NIFs barneidrettsbestemmelser for deltagelse på den type status-løp som arrangeres, og avvise eventuelle registreringer som ikke tilfredsstillers kravene.
- d. Kontrollere at informasjon om lisensnummer, lisenstype, navn, klubb, frekvenser og eventuelt AMBrc-nummer er korrekt i startlistene
- e. Varsle eventuelle feil/mangler i startlistene til tidtaker så denne kan oppdatere startlisten med korrekt informasjon
- f. Motta påmeldingsgebyr
- g. Umiddelbart etter avsluttet registrering/innsjekk overlevere liste som viser hvem som ikke har møtt, til stevneleder og/eller tidtaker

Førere som ikke tilfredsstillers krav om lisens, klubbmedlemskap eller alder for deltagelse på stevnet, skal varsles til juryleder/stevneleder innen start av førermøtet.

16.6.2 Plassering

Registrering/innsjekk bør foregå ett sted skjermet mot dårlig vær, gjerne i eller i umiddelbar nærhet av sekretariatet.

Når registrering/innsjekk er utført, bør stevnesekretæren oppholde seg i eller i nærheten av sekretariatet, dersom den ikke tildeles andre oppgaver andre steder på stevneområdet.

Stevnesekretæren skal være tilgjengelig for stevneledelsen under hele stevnet.

16.7 Speaker

Speakerens fremste oppgave, er på en spennende og informativ måte, lede tilskuere gjennom konkurransen, samt informere deltakerne om hendelser ved behov.

Speaker får aldri uten etter beskjed fra løpsledelsen, anrope eller gi instruksjoner til funksjonærer,

bilpåsettere, deltakere, eller ha noen andre oppgaver under konkurransen. Speakeren skal ikke kommentere dommeravgjørelser. Sekundering, og varsling av dommeravgjørelser via speakeranlegget, skal kun gjøres av løpsdommer, stevneleder eller tidtaker.

16.8 Godtgjørelse av funksjonærer

Alle funksjonærers reisekostnader og godtgjørelser, skal dekkes av arrangøren, bortsett fra juryleder under Norsk Mesterskap der NMF dekker denne kostnaden. Reise og oppholdskostnader for juryleder skal gjøres på rimeligst mulig måte, og godkjennes av seksjonen på forhånd, etter NMFs satser.

17. Banekrav og infrastruktur

Dette kapittelet er å regne som **veiledende** og en veileder for hvordan et anlegg utformes og baner utvikles og bygges etter de internasjonale kravene. Annen infrastruktur som nevnes, er ønskelig at også planlegges og tilrettelegges på en slik måte at forholdene blir best mulig både for deltagere, funksjonærer og publikum. Målet er å kunne tilby konkurranser på flest mulig baner, og at det over tid utvikles flest mulig anlegg som kan gi meget gode forhold, over hele landet. §17 er ment som en retningslinje for klubber slik at de kan kunne tilpasse/bygge anlegg, etter de internasjonale standardene.

17.1 Generelt

Det bør finnes muligheter for sekretariat/møterom innendørs, med plass til nødvendig antall personer for å avvikle jurymøter og gjøre det nødvendige sekretariatarbeidet skjermet mot innsyn og dårlig vær. Krav til spesifikke bygninger utover det som er nødvendig for gjennomføringen av konkurransen stilles ikke, men ved nasjonale stevner, skal arrangøren etter beste evne sørge for at funksjonærer i deres arbeid, er beskyttet mot dårlig vær og kan utføre oppgavene på en tilfredsstillende måte. For å skape mest mulig aktivitet på en bane, anbefales det å bygge/planlegge anlegget slik at flest mulig klasser kan kjøres på samme bane.

17.1.1 Miljø

Radiostyrt Bilsport, er fritatt fra NMFs miljøreglement, men følgende skal følges:

- Baner skal ha egne beholdere til avfall. Det skal også tilrettelegges for håndtering av spesialavfall, som eks batterier, oljer, drivstoff og lignende.
- Banen bør også utformes med støyreducerende tiltak dersom dette er mulig eller påkrevd av myndighetene. Som støyskjermende tiltak, vil eks støyskjermende gjerde rundt ytterbanen være ett godt tiltak. Drivstoffdrevne biler skal ikke kjøres i tidsrommet fra kl. 23:00 til kl. 07:00.
- Stevneleder og/eller jury, kan nekte bil som avgir unormalt mye støy, å kjøre under konkurranser, selv uten å benytte godkjent måleutstyr, dersom føreren ikke kan gjøre tiltak/utbedringer som gjør støynivået tilfredsstillende.
- Miljøet skal på en best mulig måte ivaretas, både når det gjelder støy og avfallshåndtering.

17.1.2 Sikkerhet

For utøvere er Radiostyrt Bilsport en lite ulykkesutsatt sport, men uhell kan allikevel oppstå. Utøvere er som regel godt kjent med de farer som kan oppstå, på og ved banen. Publikum og andre skal derfor på en god måte sikres mot uhell. Det skal på baner utendørs, være gjerde rundt banen som forhindrer biler som enten kjører av banen eller om føreren på annen måte mister kontroll på kjøretøyet, skal hindre å komme ut blant publikum. Den utvendige sperringen skal være gjerde eller tilsvarende, minimum 90 cm høyt og utformet med tanke på at biler ikke skal kunne kjøre igjennom eller under. For baner innendørs, skal det på en best mulig måte skjermes mot at biler skal kunne kjøre ut av banen og inn blant publikum eller andre områder der det naturlig oppholder seg mennesker.

Hopp på baner for Off Road og tilsvarende klasser, skal utformes og plasseres slik at det ikke oppstår uforholdsmessig stor fare for at biler skal kunne hoppe ut av banen og inn blant publikum, depot eller andre områder der det naturlig oppholder seg mennesker.

Bilpåsetterplasser skal gjerne være ekstra skjermet og plassert slik at bilpåsetterne har best mulig oversikt over det som foregår rundt plassen for å unngå uhell. Om nødvendig skal det også utformes egne "båser" eller på annen måte sikre bilpåsettere mot unødig risiko for å bli påkjørt og skadet.

17.1.3 Kjøreretning

Det skal tydelig opplyses om hvilken kjøreretning som er gjeldende på banen. Kjøring i motsatt retning er ikke tillatt, med mindre det er helt nødvendig for å unngå å være til hinder/fare for andre. I slikt tilfelle, skal føreren snarest mulig kjøre ut av banen eller snu for å fortsette kjøringen i den pålagte kjøreretningen.

17.1.4 Avstander

Maksimal avstand fra midtpunktet på kjøreplattformen til banens fjerneste punkt, er 60 meter.
Minimumsavstand fra plattformens kant (førerens tær) ut til banen må være 1,2 meter.

17.1.5 Layout

Alle baner, skal både ha høyre og venstresvinger, samt minst en rettstrekke.

Avsperringer i innerbanen skal være tilstede for å hindre biler i å krysse sporet, kutte banen eller havne i motgående kjøreretning, den skal være utformet på en slik måte at de minst mulig er til skade for biler (gjerne fleksibelt materiale).

Dersom det benyttes "tallerkener" som baneskillere, bør de ikke være høyere enn 5 cm (2,5 cm på baner for 1:12 Elektro Track).

Hopp på baner for Off Road skal være utformet slik at førerne skal kunne ha kontroll på bilene, og ikke være til fare for publikum.

Ytre sperringer, skal ikke være nærmere banens kjørefelt enn 20 cm, målt fra ytterkant av banemarkeringene.

Belegg i innerområder på banen, bør være av gress eller annet underlag/materiale som bremser bilenes hastighet dersom de kjører utenfor banen, men også være slik at biler også kan kjøres tilbake på banen.

Banens ytterkant skal være markert. Asfaltbaner markeres med en heltrukken linje minimum 5 cm bred, malt i fargene gult eller hvitt. Baner innendørs på nålefilt kan markeres med kopper/tallerkner, eller en heltrukken linje, som tydelig markerer banens ytterkant.

Nummererte plasser for bilpåsettere, skal være markert på strategiske plasser langs hele banen. Det skal være markert plasser for inntil 10 bilpåsettere, der de laveste numrene er på de plassene som er mest utsatt for uhell/utkjøringer.

Off Road baner utendørs, kan ha andre type markeringer, som stokker, dreneringsrør eller lignende. Langside langs plattform bør om mulig unngås.

17.1.6 Bilpåseters plassering

Bilpåsettere skal være til hjelp med å sette på biler som har kjørt av banen, eller veltet. De skal i første omgang ha fokus på å sørge for fri bane for de andre bilene som er i konkurransen dersom det oppstår uhell, men også på en effektiv og trygg måte sørge for å at de med uhell, kan fortsette kjøringen. Plasseringene skal være på nummererte plasser rundt banen. Først og fremst på steder der det er størst risiko for uhell/avkjøringer. Det skal være nummererte plasser for minst 10 bilpåsettere. De lavest nummererte plassene skal være på de steder med størst risiko for uhell/avkjøringer.

17.1.7 Start/mållinje

Mållinjen skal være tydelig markert på tvers av banen der hvor tidtagersløyfen er plassert. Denne fungerer også som startlinje under kvalifisering.

Finalestart tas enten som Formel 1-start, eller Le Man-start. Dette er nærmere beskrevet i hver enkelt klasses spesialreglementer.

Infield start tillates om ønskelig der langsiden er uoversiktlig eller har et krevende element etter start.

17.1.8 Banepreparering

Preparering av bane skal etter beste evne gjøres på en slik måte, at forholdene blir mest like for alle konkurrenter, i løpet av en omgang, eller finale.

Preparering av baner for Off Road skal kun gjøres mellom omganger etter avsluttet kvalifisering og før finalene starter. Preparering av bane utover dette, skal kun gjøres av sikkerhetsmessige årsaker og på stevneleders eller jury's anmodning.

17.2 Banegodkjenning

NMF gjennomfører ingen formell godkjenning av baner, bortsett i fra spesielle tilfeller, der dette måtte anses som nødvendig

Tildeling av nasjonale statusløp, skal gjøres på bakgrunn av kjennskap til banen og eventuell tilleggsinformasjon fra søkeren.

17.2.1 Nasjonale og internasjonale konkurranser

Arrangør av nasjonale cuper/mesterskap, eller andre statusløp under NMFs jurisdiksjon, skal ved pålegg om utbedringer/endringer gjennomføre disse, dersom dette anses som nødvendig for å kunne gi best mulig forhold under konkurransene.

Juryleder/stevneleder, skal sammen med dommer i forkant av start på nasjonale konkurranser, besiktige og godkjenne banen. Eventuelt utbedringer som påpekes av disse, skal utbedres av

arrangør. Dersom dette ikke er mulig, skal arrangør i forkant av neste nasjonale statusløp utbedre de feil/mangler som stevneleder/juryleder og dommer påpeker og tar med i stevnelederrapporten. For å kunne bli tildelt internasjonale statusløp, EFRA GP, EM og VM, skal EFRA og IFMARs banekrav kunne oppfylles.

Arrangører av nasjonale og internasjonale statusløp, kan pålegges å gjøre utbedringer på anlegget utover det som er beskrevet i denne veilederen, dersom NMF mener dette må gjøres for å tilby den nødvendige standarden på baneanlegget.

17.2.2 Baner utendørs

Dette kapitlet beskriver de krav som bør oppfylles for de forskjellige baner som benyttes utendørs.

17.3 Track 1:10/1:8 og Large Scale

- Lengde: Minimum 200 meter for 1:10 Track. Det anbefales minimum 240 meter for 1:8 Track og Large Scale. Maksimalt anbefales en lengde på 300 meter for alle klasser. Banene skal ha minst en rettstrekke på ca 45 meter. En stiplet linje skal markere langstrekken midtlinje.
- Bredder: Minimum 4 meter og maksimalt 6,5 meter, målt mellom banens markeringslinjer.
- Underlag: Banens underlag skal være jevn asfalt med jevne kanter.
- Utforming/Layout: Banene skal ha både høyre og venstresvinger. Ovalbaner eller lignende vil ikke bli godkjent for nasjonale konkurranser. Det kan gjerne være høydeforskjeller. Utformingen skal være slik at det er god oversikt over hele banen.

17.4 Elektro Touring

- Lengde: Minimum 150 meter. Det anbefales minimum 180 meter og maksimalt 300 meter. Banene skal ha minst en rettstrekke på ca 45 meter. En stiplet linje skal markere langstrekken midtlinje.
- Bredder: Minimum 3 meter og maksimalt 6,5 meter, målt mellom banens markeringslinjer.
- Underlag: Banens underlag skal være jevn asfalt med jevne kanter.
- Utforming/Layout: Banene skal ha både høyre og venstresvinger. Ovalbaner eller lignende vil ikke bli godkjent for nasjonale konkurranser. Det kan gjerne være høydeforskjeller. Utformingen skal være slik at det er god oversikt over hele banen.

17.5 Off Road 1:8

- Lengde: Minimum 200 meter, anbefalt lengde 250 – 300 meter. Banen skal ha minst en rettstrekke på ca 45 meter.
- Bredder: Det anbefales en minimumsbredde på 4 meter, men dette er ikke noe endelig krav.
- Rettstrekken bør imidlertid ikke være smalere. Maksimal bredde mellom banemarkeringer er 6,5 meter.
- Utforming/Layout: Banene skal ha både høyre og venstresvinger. Ovalbaner eller lignende vil ikke bli godkjent for nasjonale konkurranser. Banen skal inneholde forskjellig type hopp og hindringer for å gi inntrykk av kjøring i terreng. Det anbefales også å utforme banen med høydeforskjeller om mulig. Utformingen skal være slik at det er god oversikt over hele banen.

17.6 Elektro Off Road

- Lengde: Minimum 100 meter, anbefalt lengde 150 – 250 meter.
- Bredder: Det anbefales en minimumsbredde på 3 meter. Maksimal bredde mellom banemarkeringer er 6,5 meter.
- Utforming/Layout: Banene skal ha både høyre og venstresvinger og minst en rettstrekke.
- Ovalbaner eller lignende vil ikke bli godkjent for nasjonale konkurranser. Banen skal inneholde forskjellig type hopp og hindringer for å gi inntrykk av kjøring i terreng. Det anbefales også å utforme banen med høydeforskjeller om mulig. Utformingen skal være slik at det er god oversikt over hele banen.

17.7 Baner innendørs

Dette kapitlet beskriver de krav som gjelder for de forskjellige baner som benyttes innendørs.

1:10 Elektro Touring og 1:12 Track

- Lengde: Minimum 100 meter, men det skal bestrebes å tilrettelegge layout/lengde slik at rundetider ikke er lavere enn 10 sekunder. Anbefalt lengde, 150 – 250 meter.
- Bredder: Det anbefales minimum 3 meter og maksimalt 6,5 meter, målt mellom banemarkeringene.
- Underlag: Innendørs skal underlaget være nålefilteppe.
- Utforming/layout: Banene skal ha både høyre og venstresvinger og minst en rettstrekke.
- Ovalbaner eller lignende vil ikke bli godkjent for nasjonale konkurranser. Det kan gjerne være høydeforskjeller. Utformingen skal være slik at det er god oversikt over hele banen.

1:10 Elektro Off Road

- Samme som definert i §17.6

17.8 Pit

Pit er inn/utkjøringsområdet på banen, og det område hvor førernes mekanikere (spesielt i drivstoffdrevne klasser) oppholder seg for å assistere førerne med tanking og vedlikehold av biler under pågående heat/finaler.

Selve piten skal være plassert i forkant av kjøreplattformen og være bred nok for å romme det antall mekanikere som det må forventes å kunne være behov for (under NM er det lov med inntil 2 mekanikere).

Mekanikerne skal ha mulighet for å plassere verktøy og annet nødvendig utstyr i umiddelbar nærhet. Det er derfor vanlig med en arbeidsbenk på kjøreplattformen til dette formålet, så biler der kan vedlikeholdes/startes og annet arbeid i tillegg kan utføres.

Kjørebanelen i pit, skal være bred nok til at biler skal kunne kjøres trygt igjennom, men ikke så bred at det er mulig å holde høy hastighet.

Pit skal være utformet slik, at hver mekaniker får tilstrekkelig plass og være mulig å skjerme området mot publikum og andre. Det skal være mulig å skjerme pit, så kun mekanikere, førere og funksjonærer har adgang.

Behovene vil være forskjellige i forskjellige klasser, både avhengig av størrelse på biler, og om de er drivstoffdrevne eller elektrisk drevne. Drivstoffdrevne klasser kjører finaler hvor pitstopp er nødvendig, mens elektrisk drevne biler alltid kjører heat/finaler innenfor den tid batteriene normalt har kapasitet for og dermed også mindre behov for pitstopp og mekanikere.

17.8.1 Av og påkjøringsfelt

Fra pit, skal biler kunne kjøres ut på banen, og fra banen og til mekanikers plassering. Av og påkjøringsfeltet skal være plassert i ett saktegående område på banen, slik at det gir minst mulig risiko for uhell, spesielt ved påkjøring. Kjørebanelen inn/ut skal være utformet på en slik måte at førerne ikke kan holde høy hastighet.

17.8.2 Stop and go-felt

Eget felt for å gjennomføre stop and go-straff, bør utformes. Feltet skal være plassert slik at bil som er parkert der, ikke er til sjenanse for andre konkurrerende biler. Dersom slikt felt ikke finnes på banen, skal straffen tas ved å kjøre til pit.

17.9 Mekkeområde

Mekkeområdet er det sted hvor deltagerne og deres mekanikere, skal kunne vedlikeholde og klargjøre bil/utstyr før og mellom heat/finaler. Området skal kunne avspærres/skjerms mot publikum så uvedkommende ikke får tilgang til området.

17.9.1 Luftkompressor

Alle baner skal i umiddelbar nærhet av mekkeområdet, ha luftkompressor tilgjengelig for alle deltagere, til rengjøring av utstyr.

17.9.2 Strøm

Alle deltagere skal ha tilgang til strøm, for å kunne bruke verktøy og til å lade nødvendig utstyr under konkurransen. Førere må selv medbringe eventuelle skjøtekabler/forgreninger for å kunne koble til det antall enheter som de anser som nødvendig under konkurransen.

Dersom det er fare for overbelastning, kan arrangøren sette begrensning på hvilke type elektrisk utstyr som kan benyttes, eller begrense dette i antall. Minstekrav er uansett at førerne skal kunne koble til nødvendig utstyr til å lade batterier.

Strøm til mekkeområdet skal ikke gå på samme kurs som tidtakeranlegget. Dersom det er mulig og det benyttes ett ekstra tidtakersystem som back-up, bør det offisielle tidtakeranlegget og back-up anlegget, kjøres på to forskjellige kurser.

17.9.3 Mekkebord

Hver deltager, skal ha tilgang til arbeidsbord/benk i passende høyde og størrelse, for å vedlikeholde utstyret før, under og etter konkurransen. Dersom deltagerantallet forventes å overstige antall permanente mekkeplasser, skal arrangøren forsøke å tilrettelegge midlertidige mekkebord. Bordets størrelse skal være minst 75 cm bred og 60 cm dyp.

17.9.4 Skjerming utendørs

Førernes mekkebord utendørs, skal være skjermet mot regn og dårlig vær. Det er ikke nødvendig med totalt innebygd område, men det skal være tak, og ønskelig med levegger, som skjermer førere og utstyr på en best mulig måte. Midlertidige mekkeområder anbefales å settes i egnede telt eller lignende.

17.10 Sekretariat

Sekretariatet kan også være kombinert sted der tidtager er plassert. Stedet skal være skjermet mot forstyrrelser fra andre og gi plass nok til å kunne utføre de oppgaver som skal utføres. Det bør her være plass og mulighet til å gjennomføre eventuelle jurymøter og annet arbeid som naturlig følger under ett stevne. Det er en fordel om sekretariatet ligger i tilknytning til banen, og det fra sekretariatet er god utsikt til hele banen. Del av sekretariatet kan like gjerne også ha plass til tidtager, som om denne har egen plassering.

17.11 Teknisk kontroll

Her menes det området hvor kontrollen utføres, også kalt "parc ferme". Området må være skjermet mot innsyn fra andre, så det ikke er mulig for konkurrenter eller andre, å kunne observere hva som gjøres under kontrollen. Dette for at lovlige modifiseringer og lignende ikke skal bli gjort kjent, dersom deltagerne ikke selv ønsker å bekjentgjøre dette.

Området skal være beskyttet mot dårlig vær, og plassert nært pit for enklest mulig å holde kontroll på innlevering av biler/utstyr etter endt heat/finaler.

Kontrollen må kunne utføres på bord/benker som er stabile og utformet slik at det er plass nok til å gjennomføre kontrollen, uten problemer for kontrolløren. Det må også være tilstrekkelig lys så kontrollørene kan utføre arbeidet uten problemer.

Det bør være eget område for innlevering og utlevering, slik at det ikke er tvil om hvilke biler/utstyr som er ferdig kontrollert.

17.12 Kjøreplattform

Kjøreplattformen skal være plassert inntil banen, slik at førerne uansett plassering på plattformen, har god oversikt over hele banen, inn/utkjøring i pit og pit/depot. Pit/depot, bør være i forkant av kjøreplattformen. Det skal ikke være hindringer som gjør at førerne mister bilen av syne.

Plattformen skal også være bygd på en slik måte, at det ikke er til fare for noen å benytte denne. Det skal alltid være ett gjerde i front, som forhindrer deltagerne i å kunne ramle ned under kjøring. I bakkant og på sider, skal det også være enten hele vegger, eller gjerde. Det skal være tak over hele plattformen. Trapp opp til plattformen skal ha rekkverk.

På baner utendørs, skal både førere, dommer og eventuelt andre funksjonærer, være best mulig beskyttet og gi ly mot dårlig vær.

17.12.1 Størrelse og utforming

Kjøreplattformen skal minimum gi plass til 11 førere og 2 funksjonærer. Det anbefales å sørge for romslige kjøreplattformer. For baner for 1:8 Off Road, anbefales det å lage kjøreplattformer som kan romme mer enn 10 førere (12-15). Hver fører bør kunne tildeles 1,20 meter hver, og funksjonærer 1,0 meter hver. Dommerens plass bør delvis avskjermes fra førerne, med eks en halvvegg eller lignende. Dybden på kjøreplattformen skal minimum være 2,5 meter.

Utendørs skal gulvet på plattformen være minimum 2,5 og maksimum 5 meter over bakken. Innendørs skal gulvet på plattformen være minimum 1,2 meter over bakken.

Fra plattformens gulv til tak, bør det være minst 2,5 meter, i forkant mot banen. I bakkant kan høyden

godt være noe lavere fra gulv til tak, men det skal gi tilstrekkelig høyde for førere.

17.14 Sanitæranlegg

Det skal i umiddelbar nærhet eller i tilknytning til anlegget være sanitæranlegg med toaletter og vann så deltagere og funksjonærer skal ha mulighet for å vaske seg ved behov.

17.15 Adkomst til anlegget

Det skal være mulig å kjøre bil for å frakte utstyr til avlastningszone i umiddelbar nærhet av pit/depot/mekkeområde. Parkeringsplass må være i gangavstand til banens område og det oppfordres til at denne er utformet slik at også bevegelseshemmede har gode adkomstmuligheter. Arrangør er eventuelt ansvarlig for å dirigere trafikk og sørge for at parkering skjer uten hinder for vanlig trafikk.

17.16 Publikums plasser

Publikum bør ha egne tildelte plasser, med god oversikt over hele banen. Dette kan gjerne gjøres, ved å lage tribune plasser eller tildele områder rundt banen som ståplasser. Publikum bør ha mulighet til å få god oversikt over løpets gang ved eks speakertjeneste. Publikum skal være skjermet mot biler som kan kjøre av banen, ved at det er gjerder mellom bane og publikumsplassene for å unngå uhell, dersom publikumsplassene ikke på annen måte er avskjermet fra banen. Publikum skal ikke ha tilgang til bane, mekkeområde, pit, sekretariat eller andre tilsvarende områder. Utøvende funksjonærer og utøvere skal kunne skjermes mot publikum under pågående konkurranse, for å unngå unødige forstyrrelser. Arrangøren skal kunne sørge for egne publikumsvakter, dersom dette er nødvendig, først og fremst for å ivareta sikkerheten.

18. Deltakere

Dette kapittelet beskriver deltagernes plikter og rettigheter før, under og etter konkurranse.

18.1 Utøveren

Dette punktet gjelder i konkurranser, trening til konkurranser og i organisert trening utenom konkurranser.

En lisensiert utøver uansett lisenstype, er til enhver tid underlagt de lover og regler som gjelder for Norges Motorsportforbund, 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 det i henhold til reglementene og forskriftene. En utøver er også ansvarlig for sine team-medlemmer og hjelpere. Utøveren plikter også å være fysisk og mentalt skikket til å delta, samt påse at kjøretøyet og utstyret til enhver tid tilfredsstillt kravene i tekniske reglement.

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

18.2 Før konkurranse

18.2.1 Aksept og gyldighet for å delta

Fører er selv ansvarlig for å melde seg på konkurransen, med de nødvendige opplysninger som kreves. For å kunne delta er også fører selv ansvarlig for å tilfredsstillt kravene, både aldersmessig og ved å inneha nødvendig medlemskap i klubb tilknyttet NMF og den lisens som kreves. Ved å melde seg på konkurransen, aksepterer også føreren å få sitt navn offentliggjort i resultatlister sammen med relevant informasjon som der gis. Føreren aksepterer også ved å melde seg på konkurransen å følge de lover og regler som gjelder, samt de retningslinjer som arrangørens, NMF og deres funksjonærer pålegger.

18.2.2 Tillatt utstyr

Fører er selv ansvarlig, for å ha utstyr som tilfredsstillt de regler som finnes, for den/de klasser denne skal delta i.

18.3 Under konkurranse

Under konkurranse, menes under kontrollert trening, kvalifisering og finaler.

18.3.1 Tillatt bil/motor

Med dette menes den bil som føreren skal kjøres under konkurransen.

Det er ikke tillatt å benytte mer enn en bil i en konkurranse/klasse.

18.3.2 Reparasjon og service

- Alle deler, foruten chassis kan byttes. Dersom chassis skades og må byttes, skal dette forevises stevneleder for godkjenning. Det skal i slikt tilfelle byttes til tilsvarende chassis fra samme merke/modell, så bilen fremstår som den som ble startet med under konkurransen.
- Før, mellom og etter heat/finaler, skal vedlikehold og service av utstyr foregå i mekkeområdet.
- Under pågående heat/finaler, er det forbudt å vedlikeholde, tanke eller på annen måte reparere biler mens de er ute på banen. Alt slikt vedlikehold skal gjøres i pit av den mekaniker som føreren har utpekt til det pågående heat/finale. I drivstoffdrevne klasser, har fører lov til å forlate kjøreplattformen og assistere sin mekaniker med service/vedlikehold på bilen.

18.3.3 Fører

Det er kun tillatt med en fører pr. bil under en konkurranse. Det vil si, bytte av fører er ikke tillatt.

Fører har selv ansvar for følgende under konkurranser:

- Kjenne til og være kjent med og følge de gjeldende regler for konkurransen
- Følge de pålegg og retningslinjer som gis av jury og/eller funksjonærer
- Hente transponder før heat/finaler og sørge for at denne monteres korrekt i bilen.
- Hente radiosender i radiodepot så snart løpsledelsen tillater dette, slå på radioutstyr og starte bilen, for så å kjøre frem til startlinjen innen de tider som angis for å være på startposisjonen i løpsprosedyrene for hver enkelt klasse.

- Kjøre uten unødige forsinkelser til pit, etter målgang. Der stanses motoren, slå av radioutstyr og forlate kjøreplattformen uten forsinkelser, så neste heat kan overta plassen. Radiosender skal umiddelbart plasseres i radiodepot når elektronikk og motor er stanset. Utstyr fjernes deretter fra pit og lånetransponder leveres tilbake på det sted arrangør har angitt.

18.4 Plassering på kjøreplattform

I hvert heat/finale kan fører med lavest startnummer først velge plass på kjøreplattformen. Deretter velger fører med nest laveste startnummer osv.

Under heat/finaler i drivstoffdrevne klasser, har fører lov til å forlate kjøreplattformen. Dette skal gjøres på en måte som ikke forstyrrer de andre konkurrentene.

Under heat/finaler i elektrodrevne klasser, skal føreren stå på sin tildelte plass på kjøreplattformen fremt til det annonseres at heatet/finalen er over.

18.5 Mekanikere

Hver fører får ha maksimalt en – 1 – mekaniker på plass i pit/depot under pågående tidstrening, kvalifisering og finaler, bortsett fra under Norsk Mesterskap der det i finalen tillates inntil to – 2 – mekanikere. Arrangør av Norsk Mesterskap kan sette begrensning til maksimalt en – 1 – mekaniker også i finalen dersom arrangør mener det vil bli problemer med plass til to mekanikere pr. fører. En slik begrensning skal informeres om i tilleggsreglene.

Ingen andre enn fører og førers mekaniker(e) har lov til fysisk å skru/vedlikeholde/assistere i pit/depot under pågående heat/finaler.

Ingen andre enn førernes personlige mekanikere, funksjonærer og godkjente observatører, har lov til å oppholde seg i pit/depot under pågående heat/finaler.

18.5.1 Mekanikers plassering

Mekaniker skal plassere seg i pit, under den fører mekaniker assisterer. Dersom utforming av pit er på en slik måte at dette er umulig, skal mekanikerne være plassert i samme rekkefølge som førerne på kjøreplattformen.

18.6 Ansvar

Mekaniker er å anse som en i førers følge og fører står derfor ansvarlig for brudd på reglementene mekaniker gjør. Dette medfører også det er føreren som ilegges straff for brudd på konkurransereglementet selv dersom dette bruddet gjøres av mekaniker. Dersom mekaniker oppfører seg usportslig eller på annen måte bryter regler som medfører bortvisning fra stevnet, står føreren fritt til å finne ny mekaniker.

19. Teknisk kontroll

Teknisk kontroll skal gjøres som en forkontroll og etterkontroll etter hvert heat/finale. Etter hvert tellende heat/finale under konkurranse, skal samtlige biler leveres til teknisk kontroll uten at det gjøres endringer på utstyret av noe slag. Motor og elektronikk skal være avslått. Dersom funksjonærer ber om det, skal fører eller den person denne utpeker, gjøre de demonteringene som ber om (eks åpne motor), og å sette dette sammen igjen etter kontrollen. Funksjonærer/arrangør eller NMF er ikke ansvarlig for feil/skader som kan oppstå i forbindelse med slikt arbeid.

Unntak for 1:8 OR EL:

Teknisk kontroll av bilene utføres ved stikkprøver.

19.1 Måleutstyr

Under nasjonale statusløp er arrangøren pliktig å ha nødvendig utstyr til stede, for å gjennomføre en komplett teknisk kontroll, inkludert eventuelle lister over godkjent utstyr, spesifisert i de forskjellige tekniske reglementene. Utstyret skal ha en kvalitet som sikrer nøyaktig og lik kontroll på samtlige biler/utstyr. Fullstendig teknisk reglement for klassen(e), skal være tilgjengelig for kontrollørene under hele konkurransen, sammen med eventuelt andre nødvendige regelverk.

19.1.1 Vekt

Det skal benyttes elektronisk vekt som viser vekt i gram, inkludert to desimaler. Vekten skal være av god kvalitet som sikrer lik vurdering på alle biler og være beregnet for den vektklasse som skal kontrolleres.

19.1.2 Nitromax

I klasser der det i reglementene er begrensning på maksimalt antall volumprosent nitro som er tillatt i drivstoffet, skal det benyttes Nitromax til kontroll av dette. Denne skal være kalibrert for den verdigrænse som gjelder for klassen. Bruken er spesifisert i de enkelte klassers spesialreglementer. Dersom det i tilleggsreglene blir opplyst om det, så kan denne regelen fravikes

19.1.3 Målemetoder

Utstyret skal benyttes på den måte som er spesifisert i hver enkelt klassers tekniske reglementer og på lik måte under hele konkurransen. Opplæring av kontrollører skal gis i forkant av konkurransen og stevneleder er ansvarlig for at kontrollører innehar den nødvendige kompetansen.

19.2 Brudd på tekniske regler

Dersom brudd på de tekniske regler oppdages etter endt heat/finale, aksepterer føreren dette dersom den tar med seg bil/utstyr fra teknisk kontroll (parc ferme). Ansvarlig for teknisk kontroll varsler snarest mulig stevneleder eller den person som stevneleder har utpek, om hvilke feil/mangler som er oppdaget, hvilken fører det gjelder og etter hvilket kvalheat/finale mangelen er oppdaget.

Aksepteres ikke føreren kontrollantens bedømming av utstyret, skal det leveres en skriftlig protest og bilen/utstyret bli stående i parc ferme under oppsikt så det ikke er mulig å gjøre endringer på denne før juryens avgjørelse er tatt. Alle avgjørelser vedrørende tekniske regler, skal tas på banen og er å regne som fakta-avgjørelser.

19.2.1 Race-skader

Dersom en bil pga en skade oppstått under siste heat/finale, ikke tilfredsstillers de tekniske reglementene (eks skade i karosseriet som har medført at vingen er for høy), skal føreren ikke ilegges straff. En slik vurdering er den ansvarlige kontrollørens ansvar å vurdere. En slik feil, skal alltid varsles til føreren som deretter er pliktig til å utbedre feilen, slik at bilen tilfredsstillers de tekniske kravene til neste heat/finale skal kjøres.

19.2.2 Varsling om feil/mangler

Teknisk kontrollant, skal varsle fører om feil/mangler umiddelbart når bil skal utleveres fra parc ferme. Dette bør gjøres skriftlig, samtidig som kontrolløren fører en skriftlig oversikt for å dokumentere hvilke feil/mangler som er oppdaget, sammen med opplysninger om når (etter hvilket heat/finale) og fører nummer (eventuelt førers navn eller startnummer).

19.3 Forkontroll

Teknisk forkontroll av utstyr, er å regne som en service fra arrangør, overfor deltagerne. Denne skal gi mulighet for deltagerne å forsikre seg om at utstyret tilfredsstiller de tekniske kravene før start av første kvalifiseringsomgang. Forkontroll skal være mulig å gjennomføre under hele den annonserte treningen før førermøtet på løpsdagen.

Kontrollen er ikke obligatorisk, med mindre arrangøren opplyser om dette i tilleggsreglene.

Biler som kontrolleres og ikke kan tilfredsstille de tekniske kravene selv ved utbedringer, skal nektes å kunne benyttes under konkurransen.

19.4 Etterkontroll

Etterkontroll skal gjennomføres umiddelbart, eller så snart som mulig, etter hvert heat/finale.

Kontrollen skal være en sjekk av at biler/utstyr som er kjørt med under sist heat/finale tilfredsstiller de tekniske kravene for klassen.

Teknisk kontrollanter velger selv hvilke biler som skal kontrolleres og gjør nødvendige stikkprøver.

Under opprykksfinaler, skal minst de biler som går videre etter en finale, kontrolleres.

19.4.1 Kontroll etter finaler under opprykksfinaler

Etter endt finaler, skal samtlige biler stå i parc ferme, til biler som rykker videre i konkurransen er godkjent.

Semifinalister skal holdes tilbake, slik at samtlige som skal kjøre finalen slippes fra parc ferme samtidig og får lik tid til vedlikehold. Unntak for dette kan gjøres ved regnvær/vått føre og slik avgjørelse tas av stevneleder i samråd med ansvarlig for teknisk kontroll.

19.4.2 Kontroll etter finaler uten opprykk

Samtlige biler skal stå i parc ferme og slippes likt, når kontrollører er fornøyd og gjennomført det de anser som nødvendige stikkprøver.

19.4.3 Kontroll etter endt finale

Når siste finale er kjørt, skal de tre bilene på best plassering, kontrolleres nøye. Denne kontrollen bør omfatte kontroll av:

- Motorkontroll
- Tankvolum og lyddemper
- Kjørebatterier
- Mål (høyde, bredde, lengde)
- Vekt
- Karosseri inkl. vinge
- Chassismerking

20. Sender og mottakerutstyr

20.1 Tillatte frekvenser

Godkjente frekvenser for radiostyrte biler, er tillatt i Norge. Det er alltid føreren som har ansvar for å benytte godkjent frekvens.

20.2 Sendere og mottagere

Radioutstyr som benyttes, skal være CE-godkjent og innenfor de krav som settes av myndighetene for bruk til fjernstyring av bil i Norge. Sendere og mottagere skal kunne bytte frekvenser, enten ved utskiftning av krystaller, manuell justering eller automatisk ved selvøkende utstyr på 2.4GHz-båndet. Reservesender skal være avslått under hele konkurransen og oppbevares utenfor depot/mekkeområde. Det er ikke tillatt å modifisere senderen, eks sette ekstra ledning på antennen, ha ekstern strømkilde osv, hvis ikke dette er standard utstyr levert av produsenten.

20.2.1. Telemetri

Aktiv telemetri som kan påvirke bilen, justere motor eller på annen måte justere bilens kjøreegenskaper, er ikke tillatt.

Passiv telemetri for avlesning av volt i mottagerbatterier, motortemperatur, turtall og lignende er tillatt. Føreren skal ikke kunne påvirke ved hjelp av radiosender eller annet utstyr, annet enn gass/brems og styring under kjøring.

20.2.2 Forstyrrelser

Det er førerens eget ansvar å påse at ikke noe utstyr skaper noen form for signal som på noen som helst måte kan forstyrre det automatiske tidtakerstystemet, eller andres radioutstyr. Hvis deltager eller noen i deres følge har med utstyr som påvirker eller forstyrrer tidtakersystemet, eller andres radioutstyr, er det førerens ansvar å sørge for utbedringer så problemet løses. Hvis det ikke er mulig å utbedre utstyret så forstyrrelser unngås, skal utstyret forbys brukt under konkurransen, og dersom føreren da ikke eks har annet radioutstyr som kan benyttes, mister føreren rett til å fortsette konkurransen. Om det oppdages utstyr hos fører eller personer i dennes følge, som er ment for å forstyrre/påvirke tidtakersystemet eller andre konkurrenters utstyr, skal utstyret beslaglegges, føreren og dennes følge bortvises fra konkurransen og forholdet anmeldes til NMF.

21. Løpsprosedyrer

Prosedyrer for hver enkelt klasse, er spesifisert i EFRA reglementet for den respektive klassen og det som er gjengitt i dette kapittelet, er gjeldende og felles for alle klasser så sant ikke en eller flere klasser er spesifisert i teksten.

21.1 Trening før konkurranse

21.1.1 Heat-trening og reseeding

- Dersom heat-trening skal benyttes i stedet for fritrening løpsdagen, skal dette annonseres i tilleggsreglene, både med tidspunkt for start første heat-trening og hvor mange omganger som skal kjøres. Dersom dette benyttes, skal det tilrettelegges for fritrening i forkant av konkurransen.
- Under all heat-trening, skal samtlige førere i hvert heat, oppholde seg på kjøreplattformen. Dersom en eller flere førere ikke ønsker å kjøre under treningsomgangen, skal de allikevel være på kjøreplattformen med radiosenderen slått på.
- Heat-trening skal gjennomføres på samme måte som en ordinær kvalifiseringsomgang.
- Til Norsk Mesterskap, kan arrangøren velge å gjennomføre reseeding før kvalifiseringene, på bakgrunn av resultater under heat-trening. Resultater fra treningsomgangene legges til grunn for en reseeding til kvalomgangene.

21.1.2 Fritrening

I forkant av alle nasjonale konkurranser, skal det avsettes minst 90 minutter til fritrening, første

løpsdagen. Tiden kan begrenses til 60 minutter, men dette må godkjennes gjennom Tilleggsreglene og være spesifisert i disse. Fritreningen skal gjennomføres i ett spesifisert tidsrom som annonseres i Tilleggsreglene, og være avsluttet før førermøtet.

21.1.3 Treningsavgift

På baner der det normalt avkreves treningsavgift, kan dette også gjøres fra påmeldte førere til konkurranser, med unntak av trening på baner innendørs og:

Etter påmeldingsfristen utløp, dagene før konkurransen, skal påmeldte førere få trene på banen innenfor normale treningstider på anlegget, uten å betale treningsavgift.

Treningsavgiften skal være den samme for normale treninger utenom konkurranser, og offentliggjøres i tilleggsregler i pkt om treningsmuligheter i forkant av konkurransen. Dersom krav om treningsavgift ikke er oppgitt i tilleggsreglene skal det i perioden 3 uker før konkurransen og frem til denne, ikke avkreves treningsavgift av påmeldte førere.

21.2 Trening under konkurranse

Minst 30 minutter før start av første treningsheat eller kvalifiseringsheat starter, skal banen stenges og all trening, bortsett fra trening som er oppført i tidsskjema er forbudt frem til konkurransen er over.

Ved løp over to dager er det opp til arrangøren å bestemme om det skal tillates trening etter endt konkurranse første dag. Dette skal i tilfelle spesifiseres i Tilleggsreglene. Om det tillates trening avgjøres av baneslitasje, evt støy og andre forhold. Arrangøren har rett til under løpet å innskrenke fritrening grunnet baneslitasje eller vedlikehold.

21.3 Heatsammensetning kvalifisering

Til alle nasjonale og regionale konkurranser, skal den nasjonale rankingliste for den enkelte klasse, benyttes til seeding for kvalifiseringsomgangene, eller i forkant av treningsomgangene dersom det benyttes reseeding under Norsk Mesterskap.

21.3.1 Heatinndeling

Hvert heat tildeles maksimalt antall startende, som er spesifisert i de respektive løpsprosedyrene for hver enkelt klasse. Det er ikke krav om minimumsantall, men antallet bør ikke være lavere enn at det skaper en publikumsmessig interesse å se på også kvalifiseringsomgangene, dersom dette er mulig. Heatene skal bestå av jevn gode førere og hvert heat ha like mange deltagere, så sant dette lar seg gjøre.

Hvilket heat, første eller siste som skal ha de best rankede førerne, er spesifisert i de respektive klassers løpsprosedyrer.

21.3.2 Startnummer

Den best rankede deltageren i de respektive heatene, skal ha startnummer 1 i sitt heat, deretter skal den nest rankede deltager tildeles startspor 2 osv. Førere som ikke har opptjent rankingpoeng for klassen tidligere, skal plasseres i det heat hvor førere med lavest rankingpoeng er plassert, eller i egne heat som dårligst rankede førere. Urankede førere tildeles skjønnsmessig startnummer av arrangør.

21.4 Heatsammensetning finaler

Heatsammensetning til finaler, dannes på grunnlag av resultater fra kvalifiseringsomgangene. Systemet for seeding av førere til finaler, er spesifisert i hver enkelt klasses løpsprosedyrer.

22. Sikkerhet og ulykkesberedskap

NMFs Medisinske reglement gjelder i tillegg til følgende reglement. Det er for konkurranser med Radiostyrt Bilsport, ikke krav med medisinsk fagpersonell til stede, men anbefales. Stevneleder er den ansvarlige for sikkerheten og organiseringen av førstehjelps og ulykkesberedskapen under stevner. På stevner med publikum, er også arrangøren ansvarlig for deres sikkerhet, så dette må også tas med i betraktning mtp planlegging av sikkerhet og ulykkesberedskap, spesielt i forbindelse med større mesterskap.

22.1 Førstehjelpsutstyr

Det skal være tilgjengelig førstehjelpsutstyr under konkurranser, som minimum inneholder:

- Plaster/bandasje/tape
- Rensemiddel for sår (eks Pyrisept)
- Saks
- Skyllemiddel for øynene
- Isposer eller annet som kan kjøle ned brannskader eller lindre støtskader

22.2 Krisehåndtering

NMFs hefte om Krisehåndtering, skal være til stede og tilgjengelig for sjefs-funksjonærer underkonkurranser. Fortrinnsvis bør denne være i sekretariatet tilgjengelig for den/de som skulle ha behov for den. Stevneleder og dommer skal ha kjennskap til innholdet. Eventuelle varslingsrutiner skal avklares mellom disse før konkurranser.

22.3 Brannvern

I umiddelbar nærhet av depot/mekkeområde, skal det finnes nødvendig utstyr tilgjengelig for å kunne slukke brann, også i flytende væsker. Det skal derfor være minst ett pulverapparat tilgjengelig i nærhet av pit, og ett i nærhet av mekkeområdet.

Under konkurranser i Large Scale, er det forbudt å røyke i pit/depot og mekkeområdet. Arrangører står fritt til å sette begrensninger for hvor det er tillatt å røyke. Bruk av åpen ild er ikke tillatt i nærheten av områder hvor det foregår tankpåfylling, eller der det ellers kan anses som fare for å antenne drivstoff (pit/mekkeområde).

23. Konkurransestraff

NMFs sanksjonsreglement regulerer hvem som kan gi de forskjellige straffer, i tillegg til det som er presisert i dette kapittelet.

23.1 Sanksjonsreaksjoner

Sanksjonsreaksjoner som kan brukes er:

- Advarsel
- Tids og/eller poengstraff
- Bøter
- Utelukkelse
- Utestengning
- Eksklusjon
- Diskvalifikasjon

23.2 Definisjoner og anvendelse av sanksjoner, protester og appeller

Dette er beskrevet i NMFs Nasjonale sanksjonsreglement

23.3 Fastsatte sanksjoner

For individuelle stevner er sanksjoner for hver enkelte krenkelser fastsatt i NMFs og i EFRA`s regelverk.

23.3.1 Tidsstraff – Stop & Go

- Stop & Go. Når det er mulig, skal tidsstraff gis som "Stop & Go"-straff. Løpsdommer, startdommer, pitdommer eller stevneleder kan ilegge denne straffen.
- Sanksjonen varsles verbalt og skal gjennomføres umiddelbart ved å kjøre til pit eller eget området som er avmerket på banen. Der skal bilen stå stille i inntil 10 sekunder, eller til det gis beskjed om å kunne kjøre igjen. Tiden som skal benyttes under bestrafningen, skal tilpasses hver enkelt bane. Under Stop & Go, er det ikke tillatt med noen form for reparasjoner eller påfylling av drivstoff.
- I fuel-klasser har førerens mekaniker lov til å løfte bilen opp fra banen for å unngå motorstopp dersom straffen ikke tas innen 3 runder etter det er gitt varsel om bestrafningen, utestenges føreren fra heatet/finalen og tidene strykes.
- Kan ikke sanksjonen gjennomføres (eks ved annonsering på siste runde) skal føreren ilegges 10 sekunder ekstra i resultatet i stedet.

23.4 Sanksjon i tid, runder og utestengelse som kan gis av løpsdommer

- For usportslig opptreden
- Team-Driving, eller å ikke gjennomføre konkurransen etter beste evne, slik at resultater påvirkes, kan straffes med tillegg i tid, trekk av runder og/eller diskvalifikasjon fra heat/finale.
- Bevisst kutting av svinger. Sanksjoneres med Stop & Go eller trekk av en runde.
- Når en bil som er kjørt av banen, ikke kjører ut igjen/starter fra det punkt den kjørte av (gjelder ikke ved motorstopp der bilen må bringes til pit for start av motor, da bilen i slikt tilfelle skal kjøres ut på banen fra pit), gis Stop & Go eller trekk av runde.
- Når reparasjon eller påfylling av drivstoff utføres på banen, eller utenfor pit-området, gis Stop & Go.
- Hvis en bil dyttes eller på annen måte hjelpes over mållinjen, gis trekk i en runde.
- Hvis bil ikke returnerer til pit etter avsluttet løp, gis trekk av en runde.
- Kjøring i motsatt kjøreretning, uansett tidspunkt, skal det ilegges en advarsel. I tilfeller hvor dette skaper farlige situasjoner eller forstyrrer konkurrenter og/eller skaper situasjoner hvor det medfører skade på andres biler/utstyr, kan det også gis utestengelse fra heatet/finalen og tiden fra heatet/finalen strykes.
Ved tyvstart skal det gis følgende sanksjoner:
- Dersom bilen beveger seg i startboksen/startfeltet eller triller over startlinjen før startsignalet er gitt, gis Stop & Go.
- Dersom bilen triller over startlinjen mer enn en meter, gis trekk av en runde.
Pkt 1 og 2 benyttes i tilfeller der dette skjer etter at det er varslet 10 sekunder til start.
- Å ikke møte og være på fastsatt plass som bilpåsetter innen det varsles 30 sekunder til start medfører trekk av beste kvalifiseringsresultat dersom forseelsen gjøres under

kvalifiseringsomganger, eller siste kjørte finaletid dersom forseelsen skjer under finaler eller dersom finalene ikke kjøres som opprykksfinaler, så trekkes beste finaleresultat.

Alle advarsler og sanksjoner må noteres på resultat skjemaene og offentliggjøres på resultat tavlen.

23.5 Sanksjoner i tid, runder og utestengelse som kan gis av stevneleder eller jury

- Utstyr ikke tilfredsstillende de tekniske kravene i etterkontroll.
- Hvis ordrer fra funksjonærer ikke følges.
- Hvis en fører bytter ut hele bilen, uansett grunn
- Hvis en fører bytter frekvenser uten godkjenning
- Hvis en fører ikke returnerer radiosenderen til radiodepot umiddelbart etter endt heat/finale.
- Fastsatt straff i tid eller runder kan bli gitt av tidtager i tilfeller av tyvstart

Alle advarsler og sanksjoner må noteres på resultat skjemaene og offentliggjøres på resultat tavlen.

23.6 Bøter – retningslinjer gjeldende Radiostyrt Bil

Dette gjelder i tillegg til NMFs Nasjonale løpsreglement og sanksjonsreglement.

23.6.1 Formål

Retningslinjene er utarbeidet og godkjent av seksjonsstyret i forbindelse med juryens mandat til å kunne ilegge bøter inntil kr. 10.000,- i henhold til NMFs sanksjonsreglement. Det er ikke ønskelig med en inflasjon i bøter, men det skal være ett preventivt virkemiddel.

Seksjonsstyret har valgt å skille bøtesatser for førere fra og med fylte 16 år og førere frem til de fyller 16 år.

En jury skal i sin bruk av bøter, både kunne se formildende og skjerpene omstendigheter. Dersom juryen ønsker å gi bøter utover de satser som er angitt, skal dette presiseres med en årsak i juryprotokollen og saken vil da bli behandlet særskilt administrativt.

Dersom juryen ønsker å gi bot større enn sitt mandat, skal dette anmeldes og følge vanlige rutiner iht NMFs lover og regler.

Seksjonsstyret ønsker ved retningslinjene, at juryen ikke skal gi bøter over kr. 2000,- med mindre juryen anser det som en spesiell grov forseelse eller føreren har gjentatte ganger blitt bøtelagt for det samme.

23.6.2 Bøtesatser som kan gis av jury

- Forlate stevnet uten stevneleders godkjenning
16 år og eldre kr. 200,-
15 år og yngre kr. 100,-
- Første gang bevisst ikke å utføre pålegg fra stevneleder
16 år og eldre kr. 500,-
15 år og yngre kr. 250,-
- Gjentatt bevisst ikke å utføre pålegg fra stevneleder
16 år og eldre kr. 1.000,-
15 år og yngre kr. 500,-

23.6.3 Bøtesatser som kan gis av NMF

- Arrangør av nasjonale statusløp ikke sender inn resultater fra konkurranser innen 7 dager etter stevnet, ilegges bot kr. 1.000,-.
- Arrangørklubb unnlater å forsøke å varsle deltagere ved avlysning av terminfestet nasjonal konkurranse, ilegges bot kr. 3.000,-. Ved avlysning skal arrangøren gjøre sitt ytterste for å kontakte påmeldte førere. Dette skal gjøres pr telefon, e-post eller ved offentliggjøring på klubbens websider. I tillegg skal seksjon/komite varsles. Dersom slikt arbeid ikke er gjort og førere møter til konkurransen, kan de fremmøtte førerne med mer enn 100 km reisevei totalt tur/retur, kreve reisefordelingsstøtte av NMF. Boten på kr. 3.000,- fordeles da på de fremmøtte etter reisefordelingskrav, som må fremsettes senest 3 dager etter stevnet, til NMFs administrasjon. Fordelingen vil utregnes etter antall km reisevei tur/retur med bil. Eventuelle andre kostnader som bompenger/ferger og lignende vil ikke medregnes i fordelingen.

24. Protester og appeller

Protester og appeller skal leveres ihht til NMFs Nasjonale Løpsreglement (NKR) og NMFs sanksjonsreglement. Egne protestskjemaer skal benyttes og protest/appell skal leveres sammen med det gebyr som er bestemt av NMF.

24.1 Frister

Protest på enkeltresultater under kvalifiseringsomganger og finaler, skal være levert senest 30 minutter etter publisering av disse. Tidspunkt for utskrift på hver kval/finaleresultat skal benyttes for å beregne protestfristens utløp.

Protest på sammenlagtresultatet etter konkurransen, skal være levert senest 30 minutter etter disse er publisert. Dette gjelder totale resultatlisten etter kvalifiseringsomgangene og den totale resultatlisten etter endt finale.

Totale resultatlister skal påføres nøyaktig tidspunkt for publiseringen, i timer og minutter, og protestfristen løper fra dette tidspunkt.