

# Norges Motorsportforbund

## SPECIALREGLEMENT

### Quad Cross

Avdeling Norges Motorsykkelforbund  
2024

© copyright Norges Motorsportforbund

*Ingen kan kopiere, publisere eller på annen måte utnytte dette regelverket uten forutgående skriftlig samtykke fra Norges Motorsportforbund (NMF). Forbudet gjelder ikke for medlemmer i klubber tilsluttet NMF for bruk av regelverket i forbindelse med aktiviteter underlagt NMFs jurisdiksjon. Utnyttelse eller bruk i strid med forannevnte kan medføre erstatningsansvar samt straffes med bøter eller fengsel.*



**Spesialreglement  
Quad Cross**

**Sist endret: januar 2024**

**INNHOLD**

Konkurransereglementet

Teknisk Reglement

Banereglement: MX/Motocross

<b>40</b>	<b>Spesialreglement for ATV/Quad Cross.....</b>	<b>9</b>
40.1	Plikter .....	9
40.1.1	Definisjon av ATV/QUAD Cross .....	9
40.1.2	Norgescup (NC) og Norgesmesterskap (NM) øvelser og klasser .....	9
40.1.3	Øvelser og klasser .....	9
40.1.4	Øvelser for ATV/QUAD Cross .....	9
40.1.5	Klasser for ATV/Quad Cross .....	9
40.1.6	Kjøretøy.....	10
40.1.7	Banen.....	10
40.1.8	Lisenser .....	10
40.1.13	Kryssing av kontrollinja / mållinja.....	10
40.1.14	Tidtaking og rundetelling .....	10
40.1.15	Barneidrett.....	10
40.2	Arrangementet.....	12
40.2.1	Innsjekk og avslutning .....	12
40.2.2	Tilleggsregler .....	12
40.2.3	Påmelding og etteranmelding.....	12
40.2.4	Antall startende i en konkurranse.....	13
40.2.5	Aksept av påmelding .....	13
40.2.6	Ikke startende i et stevne .....	13
40.2.7	Utøvers beskyttelse .....	13
40.2.8	Administrativ kontroll .....	14
40.2.9	Teknisk godkjenning / verifikasjon.....	14
40.2.10	Kamera på motorsykkelen (on-board kamera).....	14
40.2.11	Banekontroll/godkjenning .....	14
40.2.12	Trening og starttrening .....	14
40.2.13	Utøvermøte.....	14
40.2.14	Kvalifiseringsheat.....	15
40.2.15	Resultat fra tidskvalifiseringer, kvalifiseringsheat, semifinaler, siste sjanse og andre heat. ....	15
40.2.16	Stillhet i depot .....	15
40.2.17	Oppvarming.....	15
40.2.18	Ventesoneprosedyrer .....	15
40.2.19	Startrekkefølge .....	16
40.2.20	Startgrind prosedyrer .....	16
40.2.21	Stopp av heat .....	17
40.2.22	Utøvers og medhjelpernes/teammedlemmers oppførsel under treningen, kvalifiseringene og heatene .....	17
40.2.23	Offisielle signaler .....	19
40.2.24	Resultat.....	20
40.2.25	Presentasjon og publisering.....	21
40.2.26	Sammenlagtpoeng i alle konkurranser .....	22
40.2.27	Protester.....	22
40.2.28	Støymåling etter konkurransen.....	22
40.2.29	Sluttkontroll/verifikasjon .....	22
40.2.30	Kostnader til dekning av maskinkontroll på en motorsykkel.....	22

40.2.31	Drivstoffkontroll.....	22
40.2.32	Anti-doping- og alkoholkontroll .....	23
40.2.33	NIFs regler og forordninger .....	23
40.2.34	Æresrunde.....	23
40.2.35	Seiersseremoni .....	23
40.2.36	Pressekonferanse .....	23
40.2.37	Premiering .....	23
<b>42</b>	<b>Norgescup (NC) for ATV/Quad Cross .....</b>	<b>23</b>
42.1	Tittel og generelt .....	23
42.2	Øvelser og klasser .....	24
42.2.1	Tilleggsklasser.....	24
42.3	Heatlengde.....	24
42.3.1	Alternativ løpsgjennomføring .....	24
42.4	Lisenser .....	26
42.5	Tilleggsregler .....	26
42.6	Ikke startende i et stevne .....	26
42.7	Påmelding og etteranmelding.....	26
42.8	Møte mellom arrangør og jury .....	26
42.9	Trening og starttrening .....	26
42.10	Tidskvalifisering.....	26
42.11	Startgrind prosedyrer.....	27
42.12	Sammenlagtpoeng .....	27
42.13	Premiering .....	27
<b>44</b>	<b>NorgesMesterskap (NM) for ATV/Quad Cross.....</b>	<b>27</b>
44.1	Tittel og generelt .....	27
44.2	Norgesmesterskap klasser .....	28
44.2.1	Tilleggsklasser.....	28
44.3	Heatlengde i et Norgesmesterskap .....	28
44.4	Lisenser .....	28
44.5	Tilleggsregler .....	28
44.6	Ikke startende i et stevne .....	28
44.7	Påmelding og etteranmelding.....	28
44.8	Trening og starttrening .....	28
44.9	Kvalifisering for NM.....	29
44.10	Startgrind prosedyrer.....	29
44.11	Sammenlagtpoeng i alle norske konkurranser.....	29

Tidsskjema (oppdatert versjon 2022) .....	29
<b>46 TEKNISK REGLEMENT .....</b>	<b>30</b>
46.01 Innledning.....	30
46.02 Konstruksjonsfrihet .....	30
46.03 Ramme .....	30
46.04 Kategorier og grupper motorsykler .....	30
46.05 Klasser .....	31
46.06. Måling av slagvolum .....	32
46.06.1 Konvensjonell to eller firetakts motor .....	32
46.06.2 Rotasjonsmotorer .....	32
46.06.3 Wankelmotorer .....	32
46.07 Bruk av kompressor (turbo) .....	33
46.08 Telemetry .....	33
46.09 Motorsykkelens vekt og ballast.....	33
46.09.1 Minimumsvekt .....	33
46.09.2 Merking .....	33
46.09.3 Sertifisert veieinstrument .....	33
46.10 Angivelse av fabrikat .....	33
46.11 Definisjon av prototype .....	33
46.12. Generelle bestemmelser .....	33
46.12.1 Miljømatte .....	34
46.12.2 Konkuransekjøretøybevis.....	34
46.12.3 Støtdempere/fjærer .....	34
46.12.4 Ikke tillatt med titan .....	34
46.12.5 Magnetisk prøve .....	34
46.12.6 Salpetersyre prøve .....	34
46.12.7 Spesifikke vekter .....	34
46.12.8 Tvilstilfelle .....	34
46.12.9 Bruk av aluminium.....	34
46.12.10 Vedr antall sylindere .....	34
46.12.11 Hvis separate forbrenningskammer.....	34
46.13 Definisjon på ramme på solo motorsykler .....	34
46.14 Startanordning .....	34
46.15 Beskyttelse av åpen transmisjon .....	35
46.15.1 Åpen primær transmisjon .....	35
46.15.2 Skjold .....	35
46.16. Eksosrør.....	35
46.16.1 Ende av eksosrør .....	35
46.16.2 Eksosens utblåsning .....	35
46.16.3 Lyddempers lengde .....	35

46.17 Styret .....	35
46.17.1 Styrets bredde .....	35
46.17.2 Styrebeskyttelse .....	35
46.17.3 Åpne styrer .....	35
46.17.4 Styrestopper .....	35
46.17.5 Festeklemme for styret .....	35
46.17.6 Eventuell håndbeskyttelse .....	36
46.17.7 Reparasjon av styret .....	36
46.18 Kontrollhåndtak .....	36
46.18.1 Kontrollhåndtak .....	36
46.18.2 Kontrollhåndtakenes innfesting .....	36
46.18.3 Brems pedalens innfesting .....	36
46.19 Gasshåndtak .....	36
46.19.1 Gasshåndtak .....	36
46.19.2 Nødstoppbryter .....	36
46.19.3 Stoppknappbryters plassering .....	36
46.20 Fothvilere .....	36
46.20.1 Fothvilers fasong .....	36
46.20.2 Nerfbars (truger) .....	36
46.21 Bremseser .....	37
46.21.1 .....	37
46.21.2 .....	37
46.22 Skjermer og hjulbeskyttelse .....	37
46.22.1 Skjermer .....	37
46.23 Støtfanger .....	37
46.24 Kåper .....	37
46.24.1 Instrumentering .....	37
46.24.2 Lykter, reflekser m.m. ....	37
46.25 Hjul og felger .....	38
46.26 Dekk .....	38
46.26.1 Mønster .....	38
46.26.2 Pigger .....	38
46.27 Nummerskilt .....	38
46.27.1 Nummerskiltene materiale .....	39
46.27.2 Nummerskiltene montering .....	39
46.27.3 Frontplate .....	39
46.27.4 Tallenes dimensjon .....	39
46.27.5 Talltype .....	39
46.27.6 Andre typer nummerskilt .....	39
46.27.7 Reklameforbud rundt nummerskiltet .....	39
46.27.8 Nummerskiltfarger .....	39

46.28	Drivstoff, olje og kjølemedia .....	40
46.28.1	Kjølesystem .....	40
46.28.2	Oljesmøringssystem .....	40
46.29	Kjøreutstyr.....	40
46.29.1	Bekledning .....	40
46.29.1	Materiale av annen type enn skinn .....	40
46.30	Bruk av hjelm .....	41
46.31	Krav til hjelmer .....	41
46.31.1	Kontroll .....	41
46.31.2	Ikke godkjent hjelm/defekt hjelm.....	42
46.31.3	Hjelmens kondisjon.....	42
46.31.4	Hva som skal kontrolleres .....	42
46.32	Internasjonale registrerte godkjenningssmerker .....	42
46.33	Briller og visir .....	42
46.34	Nasjonale hjelmfarger .....	42
46.35	FIMS merke.....	43
46.36	Nummervester .....	43
46.36.1	Farge på startnummer.....	43
46.36.2	Avstand mellom tall .....	43
46.36.3	Tallhøyde.....	43
46.36.4	Tallbredde.....	44
46.36.5	Tykkelse .....	44
46.36.6	Skjermet område rundt startnummer .....	44
46.36.7	Vester av plast .....	44
46.36.8	Like startnummer på alt utstyr.....	44
46.37	Kontroll .....	44
46.37.1	Verifikasjon .....	44
46.37.2	Konsekvens av ikke å møte til teknisk kontroll .....	45
46.37.3	Gjennomføring av teknisk kontroll .....	45
46.37.4	Farlige ATV/Quad.....	46
46.38	Støykontroll (Metode 2 meter max. Primær metode fra 2011).....	46
46.38.1	Målemetode .....	46
46.38.2	Motorsykkelens stilling .....	47
46.38.3	Merking .....	47
46.38.4	For høy måling .....	47
46.38.5	Støygrenser.....	47
46.38.6	Lydnivå på omgivelser .....	48
46.38.7	Krav til støymålerutstyr.....	48
46.38.8	Støymålers innstilling.....	48
46.38.9	Lufttemperatur.....	48
46.38.10	Støykontroll etter konkurransen .....	48
46.39	Støykontroll (Utgående «statisk» metode. Alternativ metode i 2011).....	48

46.39.1 Målemetode .....	48
46.39.2 Motorsykkelens stilling .....	48
46.39.3 Merking .....	48
46.39.4 Måling på turtallsgrensen .....	48
46.39.5 Beregning av turtall .....	48
46.39.6 Turtallsskala i forhold til motorstørrelse .....	49
46.39.7 For høy måling .....	49
46.39.8 Støygrense .....	49
46.39.9 Lydnivå på omgivelser .....	49
46.39.10 Krav til støymålerutstyr .....	49
46.39.11 Støymålers innstilling .....	49
46.39.12 Lufttemperatur .....	49
46.39.13 Støykontroll etter konkurransen .....	49
46.40 Brukerveiledning for lydmåling .....	49
46.40.1 Eventuell særskilt støymålingspersonell .....	49
46.40.2 Kalibrering .....	50
46.40.3 Bekreftelse av kalibreringstest .....	50
46.40.4 Når bør kalibreringstest ikke gjennomføres .....	50
46.40.5 Syklens retning .....	50
46.40.6 Målers innstilling .....	50
46.40.7 Innstilling på lett måling .....	50
46.40.8 Avrunding av måling .....	50
46.40.9 Toleransegrense .....	50
46.40.10 Temperatur endrer toleransegrensen .....	50
<b>Tillegg: Skjema .....</b>	<b>51</b>
.....	52
<b>Utdrag av medisinsk reglement .....</b>	<b>55</b>
<b>Brannvernsveiledning .....</b>	<b>56</b>



## 40 Spesialreglement for ATV/Quad Cross

### 40.1 Plikter

Alle ATV/Quad Cross arrangement, både konkurranser og ordinære treninger utenom konkurranser skal arrangeres i overensstemmelse med NMFs regler.

Alle NC og NM klasser defineres i reglement for hvert enkelt statusløp.

#### 40.1.1 Definisjon av ATV/QUAD Cross

ATV/Quad Cross er hastighetskonkurranse på baner som er bygd opp av naturlige hindre.

Bestemmelsene i dette reglementet utfyller bestemmelsene i **Nasjonalt Motorsportreglement** og gjelder alle ATV/QUADCross konkurranser som arrangeres i Norge.

#### 40.1.2. Norgescup (NC) og Norgesmesterskap (NM) øvelser og klasser

Hvilke øvelser og klasser som arrangeres i NC og NM defineres i reglement for disse statusløp.

#### 40.1.3 Øvelser og klasser

En konkurranse er åpen for en eller flere kjøretøyklasser for solosykler og quad racers (ATV).

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

En utøver kan delta i flere klasser, men en utøvers deltagelse i flere klasser i samme løp kan begrenses ut fra arrangementmessige forhold, avvikling av arrangementet og krav til pause for utøvere mellom heat.

#### 40.1.4 Øvelser for ATV/QUAD Cross

Klasse QuadÅpen	inntil 750ccm 2T, og 750ccm 4T	Modifisert
Klasse QuadJunior Standard/Modifisert	inntil 200ccm 2T, og 400ccm 4T Standard/Modifisert: Som definert i Teknisk Reglement kap. 01.07. KLASSER	
Klasse QuadDame	inntil 750ccm 2T, og 750ccm 4T ccm og Std./Mod. i henhold til aldersbestemmelser som for Klasse QuadÅpen / Quad Junior	Standard/Modifisert
Kasse Quad33+	inntil 750ccm 2T, og 750ccm 4T	Modifisert
Klasse QuadÅpen B	inntil 750ccm 2T og 750ccm 4T	Modifisert

Vinner i QuadÅpen B rykker opp til QuadÅpen A ved sesongslutt. Følger med på antall i hver av klassene underveis. Arbeidsgruppen vurderer individuelle søknader om ikke automatisk opprykk.

#### 40.1.5 Klasser for ATV/Quad Cross

Klasser i ATV/Quad:

Klasse QuadÅpen	fra det år man fyller 15 år
Klasse QuadJunior	fra det år man fyller 13 år og ut det år man fyller 21 år
Klasse QuadDame	fra det år man fyller 13 år
Klasse Quad33+	fra det år man fyller 33 år

Klasse QuadÅpen B fra det året man fyller 15 år

Arbeidsgruppen for ATV/Quad vurderer til enhver tid nivået og bestemmer for klassen. Utøvere som ansees å være for gode vil måtte rykke opp i annen klasse.

Kjører man gjesteklasse og klasser seg for eksempel opp for å kjøre NM i klasse elite, kan man ikke klasseres tilbake i gjesteklassen. Dette må i så fall avklares med arbeidsgruppen.

For øvelser og klasser for barn under 13 år gjelder **NIFs barneidrettsbestemmelser og Nasjonalt Motorsportreglements barneidrettsbestemmelser**.

#### **40.1.6 Kjøretøy**

Alle konkurranser arrangeres for kjøretøy som er definert i ATV/Quad Cross teknisk reglement.

#### **40.1.7 Banen**

For banereglement se gjeldende banereglement MX.

I tillegg gjelder følgende: Baner kan ikke ha flere startende enn det banegodkjenningen tillater spesifisert for quad. Til enhver tid halvparten av antall MX banen er godkjent for. Dog ikke mer enn 15 stk pr rekke.

#### **40.1.8 Lisenser**

For å delta i ATV/Quad Cross konkurranser må deltageren ha nasjonal eller internasjonal konkurranselisens utstedt for grenen av NMF, eller en av de andre Nordiske føderasjonene eller en internasjonal lisens utstedt av en føderasjon tilsluttet FIM.

For å løse lisens må man gjennomgå NMFs godkjente lisenskurs og bestå en teoretisk prøve og en praktisk kjøreprøve. Se [www.nmfspor.no](http://www.nmfspor.no) for mer info om disse lisenstypene.

#### **40.1.13 Kryssing av kontrollinja / mållinja**

Når motorsykkelens fremste del passerer mållinja, skal dette registreres.

#### **40.1.14 Tidtaking og rundetelling**

Tidtaking og rundetelling skal skje på linje med målstreken.

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

Regler for rundetelling og tidtaking må aksepteres av alle deltakerne. Regler for dette er nærmere beskrevet under 032.2.6 Tidtakingsinstrument.

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

#### **40.1.15 Barneidrett**

**Aktivitet med barn frem til det året de fyller 13 år regnes som barneidrett og skal følge NIFs og NMFs bestemmelser om barneidrett. I tillegg gjelder følgende:**

##### **40.1.15.1 Føreralder og kjøretøystørrelse**

**Tabellen nedenfor viser en detaljert gruppeinndeling av barnekjøretøy (basert på kjøretøyets karakteristikk og egenskaper) samt angivelse av fra hvilken alder barnet kan kjøre dette kjøretøyet. Disse retningslinjene erstatter den gamle godkjenningslista, og de er bindende. For øvrig forutsettes det at kjøretøyet er i samsvar med teknisk reglement.**

Alder	Max setehøyde	Max vekt	Max motoreffekt
Fra fylte 5 år	635 mm	120 kg	4 hk
Året du fyller 6 år	710 mm	120 kg	4,2 hk
Året du fyller 7 år	750 mm	140 kg	6 hk
Året du fyller 8 år	900 mm	140 kg	13 hk
Året du fyller 10 år	900 mm	211 kg	35 hk

#### 40.1.15.2 Utstyr

De første treningene på miniområdet eller på et tilnærmet flatt underlag kan barn kjøre med støvler (ikke gummistøvler) med stiv såle og som dekker ankelleddet. Når de har opparbeidet seg et visst ferdighetsnivå og kjører sammen med andre utøvere på en barnebane skal kjørestøvler beregnet for aktiviteten benyttes.

CE--merket alpinhjelmer kan benyttes for de mellom 5 og 8 år.

Kjøretøyet skal være utstyrt med stoppknapp med snor. Snoren skal være festet til kjørerens slik at om førere faller av stopper motoren.

Kjøretøyet skal være utstyrt med ”truger” under fothvileren slik at utøveren ikke får foten ned i området mellom forskjerm og bakskjerm.

#### 40.1.15.3 Bane/aktivitetsområde

Quadracing kjøring for barn skal skje på godkjent område. Barnebanen skal utformes slik at den er sikker og gir utfordringer for de barna som kjører på området. Det er viktig at klubbene lager barnebaner i samarbeid med ATV--gruppen og i samsvar med motocrossreglene og retningslinjene for barnebaner. Banen skal godkjennes for barneaktiviteter av NMF. Se retningslinjer i SR og baneregler for Quadracing.

#### 40.1.15.4 Retningslinjer alder, trening, massestart/hvor mange som kan starte samtidig og alder

Det året et barn fyller 10 år kan vedkommende, dersom det foreligger særlige sportslige eller fysiske forutsetninger, velge om det vil tilhøre gruppen 8 til 10 år eller 10 til 12 år.

Det presiseres at barn, det året de fyller 10 år ikke skal rangeres.

Antall startende:

- Antall startende i en massestart for aldersklassen 10 til 12 år skal tilpasses banen og startgrinden/startområdet.  
Maks kjøretid på 15 minutter (ca 10 minutter + 2 runder).
- Antall startende i massestart for aldersklassen 8 til 9 år skal ikke overstige antall startgrinder som er på starten.  
Maks kjøretid på 15 minutter (ca 10 minutter + 2 runder).
- Antall startende i massestart for aldersklassen 5 til 7 år skal ikke overstige 10 førere.  
Maks kjøretid på 10 minutter.
- Antall kjørere som trener samtidig skal bestemmes av banegodkjenningen og trener/aktivitetsleder og kan overstige det antallet som kan starte samtidig.
- Banen skal godkjennes og beskrive hvor mange barn som kan starte samtidig på banen. Der det er startgrind skal fortrinnsvis antall startende samtidig være minimum det antall startgrinder som er på starten.

Barneklassene skal kjøres etter følgende mønster:

- Barn fra 8 til 9 år skal kjøre maks 10 minutter. Denne klassen må ha skriftlig godkjenning fra aktivitetsleder i klubben om at de har nok erfaring til å kunne delta i løp hos andre klubber. Denne må forevises ved innsjekk.  
Antall startende skal være i henhold til pkt A over eller i henhold til banegodkjenningen.  
Banelengden bør avkortes til 800 – 900 meter, og vanskelige partier må unngås.

b) For barn mellom 10 og 12 år benyttes hele banen. Banen må være tilrettelagt for denne gruppen, og de må ledes utenom spesielt krevende partier. De kjører maks 15 minutter. Barneidrett, begge klasser, kan være med på nasjonale stevner. Det skal da utarbeides tilleggsregler hvor opplegg og tema for disse klassene spesifiseres. Klassene skal tilfredsstillende NMFs bestemmelser for alder og premiering skal skje i henhold til barneidrettsbestemmelsene.

## 40.2 Arrangementet

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

### 40.2.1 Innsjekk og avslutning

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

Alle resultater har blitt godkjent av juryen.

Alle protestfrister er utløpt.

All tekniske, sportslige og antidopingforhold er verifisert og avsluttet.

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

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

### 40.2.2 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstillende NMFs mal. TR sendes NMF og juryleder minimum 60 dager før stevnet starter.

Endringer eller tillegg i tilleggsreglene får ikke gjøres etter at disse er godkjent av NMF/Juryleder (eventuelt regionen). Ved spesielle tilfeller kan tillegg skal godkjennes av samme instans som har godkjent de opprinnelige tilleggsreglene eller av juryen på første jurymøte. Disse endringene eller tilleggene skal bekjentgjøres for alle involverte (deltagere, funksjonærer, team og lignende) i arrangementet.

Arrangøren skal sende kopi av TR til alle aksepterte kjørere. TR skal inneholde alle detaljene rundt stevnet.

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

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

Alle gebyr/avgifter skal fremgå av TR.

### 40.2.3 Påmelding og etteranmelding

Det er ikke restriksjoner på hvor mange klasser man kan kjøre samme år. Alle utøvere som melder seg på innen påmeldingsfristen har rett til å delta, dersom de tilfredsstillende alle delene i reglementet. De utøvere som melder seg på til et statusløp etter påmeldingsfristens utløp vil bli ilagt et tilleggsgebyr i tillegg til startavgiften. Startavgift og tilleggsavgift skal maks komme opp i det dobbelte av startavgiften.

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

Etteranmeldingsgebyr: En klubb/arrangør skal ilegge et gebyr på 50% av påmeldingsavgift ved etteranmelding.

Antall deltagere på et arrangement kan være begrenset. Hvis antall påmeldinger er begrenset, skal antall deltakere være angitt i TR. En arrangør (herunder også show og oppvisninger) står fritt til å invitere utøvere.

#### **40.2.4 Antall startende i en konkurranse**

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

#### **40.2.5 Aksept av påmelding**

Arrangøren skal ha mottatt påmeldingene \* senest 15 dager før arrangementet (start på teknisk kontroll/ innsjekk regnes som starten på et arrangement).

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

Dersom fullstendige opplysningene ikke er mottatt av arrangøren senest 15 dagers før start av arrangementet, vil en korrekt utfylt påmelding som mottas etter denne frist bli ilagt et etteranmeldingsgebyr.

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

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

#### **40.2.6 Ikke startende i et stevne**

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

Gebyr for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben.

#### **40.2.7 Utøvers beskyttelse**

Det er utøverens ansvar å velge hjelm og utstyr som gir tilstrekkelig beskyttelse.

Selv om NMF/FIM godkjenner materialet, gir NMF/FIM ikke sin tilslutning til eller garanterer for spesifikke produkter eller fabrikanter. Utøverne må selv bedømme beskyttelsesevnen og kvaliteten på det utstyret han/hun velger.

Følgende utstyr må brukes av utøveren under hele treningen/stevnet:

##### **1 Hjelm**

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

##### **2 Øyebeskyttelse**

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

##### **3 Utstyr og beskyttelsesklær**

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

##### **4 Nakkebeskyttelse**

I form av nakkekrave.

#### 40.2.8 Administrativ kontroll

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

#### 40.2.9 Teknisk godkjenning / verifikasjon

En fører kan benytte maksimum to sykler, under forutsetning av at de er godkjent av teknisk kontroll og påmeldt av føreren eller teamansvarlig og med korrekte startnummer.

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

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

Hver utøver må fremvise en motorsykel i sitt navn og startnummer for teknisk kontroll sammen med kjøretøybevis på hvert enkelt kjøretøy. Det er to muligheter for den andre motorsykkelen:

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

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

En utøver kan bytte motorsykel når som helst, unntatt under et heat.

Man må velge motorsykel senest 10 minutter før start.

Kun utøverens startnummer skal være på nummerplatene. NMF kan kreve at utøverne kjører med NMFs logo for NC. Detaljer om hvor logoen skal plasseres vil bli bekjentgjort i TR.

#### 40.2.10 Kamera på motorsykkelen (on-board kamera)

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

#### 40.2.11 Banekontroll/godkjenning

Banen skal kontrolleres for å være i tråd med banegodkjenningen og godkjennes av jurylederen, NMFs Race Director og stevnelederen før konkurransen starter. For NM skal dette skje dagen før trening. Denne kontrollen kan også involvere medlemmene av juryen og andre relevante personer. Om nødvendig kan en 2. godkjenning av banen bli gjennomført.

Utøvernes representant eller en han/hun utpeker kan også være til stede på denne kontrollen.

Tidspunktet for kontrollen skal framgå av TR.

#### 40.2.12 Trening og starttrening

Det er ikke krav til starttrening i åpne konkurranser eller regionskonkurranser. For NM/NC, se pkt. 42.9 og 43.8

#### 40.2.13 Utøvermøte

Et utøvermøte (mellom juryen og utøverne) kan bli gjennomført på startgrinden (eller beskrevet i TR). Juryleder, medlemmene av juryen, RD, stevnelederen, flaggvaktsjefen, arrangøren, alle utøverne og foresatte til de under 16 år skal delta.

På utøvermøtet vil forhold som angår banen, sikkerheten og konkurranseprosedyrene bli gjennomgått. Etter utøvermøtet anbefales det at startprosedyrene blir gjennomgått.

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

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

For utøvere under 16 år kreves det at foresatte delta på utøvermøte.  
Dersom det avholdes utøvermøte skal tidspunkt og sted stå oppført i TR.

### **40.2.14 Kvalifiseringsheat**

Alle kvalifiseringsheat skal antall runder i kvalifiseringen beskrives i TR. Juryen avgjør fordelingen (trekker i kvalifiseringsheatene) for hver klasse.

Ved to kvalifiseringsheat skal vinner av kvalifiseringsheat med beste tid velger plass på startgrinden først, deretter vinner av det andre kvalifiseringsheatet. Deretter den med nest beste resultat i den første kvalifiseringsheat, nest best fra det andre kvalifiseringsheatet o.s.v. Til slutt utøvere fra en eventuell "siste sjanse", dersom siste sjanse benyttes.

Hvordan kvalifiseringene skal gjennomføres skal framgå av TR.

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

### **40.2.15 Resultat fra tidskvalifiseringer, kvalifiseringsheat, semifinaler, siste sjanse og andre heat.**

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

### **40.2.16 Stillhet i depot**

Det skal være stillhet i depotet mellom 23.00 og 06.00 natten før konkurransen(e).

Dersom det arrangeres tilskueraktivitet eller annen aktivitet under arrangementet må denne foregå utenfor depotet, og skal være avsluttet senest kl 01.00.

### **40.2.17 Oppvarming**

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

Deltagelsen er frivillig.

Det skal gjennomføres tidtaking under oppvarmingen.

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

### **40.2.18 Ventesoneprosedyrer**

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

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

20 minutter før start:	Innkjøringen til ventesonen åpnes. Utøverne kan preparere sin plass bak startgrinden.
10 minutter før start:	Skilt med "10 minutter" vises. Innkjøringen fra depot til ventesonen stenges.

## Spesialreglement for ATV Quad Cross

	<p>Alle kvalifiserte motorsykler (som skal benyttes i det angjeldende heatet) må være i ventesonen.</p> <p>For sent ankomne motorsykler dvs. etter at innkjøringen til ventesonen er stengt får ikke delta i heatet. Straffen for ikke å komme i tide til ventesonen stenger er utelukkelse fra å starte i det angjeldende heatet.</p>
4 minutter før start:	<p>Skilt med "4 minutter" vises.</p> <p>Startgrinden er klar og utøverne må ta plass ved sin motorsykel.</p> <p>På et lydsignal må alle, utenom utøveren, en mekaniker og en paraplyholder per utøver, TV-personell og funksjonærer under oppdrag, forlate ventesonen. Utøver må på dette tidspunkt være tilstede i ventesonen. Utøverne forbereder seg for start. Kommer en utøver for etter 4 minutter skiltet er vist start mister vedkommende sin startplass på grinden. Dersom det er flere som kommer for sent følger rekkefølgen i</p>
Fra da av:	<p>kvalifiseringen/tidskvalen for de utøverne som ankom for sent.</p> <p>På et lydsignal åpner innkjøringen til startgrinden og utøverne beveger seg til startgrinden.</p> <p>Når en utøver har tatt plass på startgrinden får man ikke bytte plass. Fra første utøver har valgt sin plass skal grønt flagg vises og man er fra da av under starterens kommando.</p> <p>Alle mekanikerne og paraplyholderne forblir i ventesonen til etter start. Kun utøvere, TV personer og utøvende funksjonærer får oppholde seg bak startgrinden.</p>
15 sekunder før start:	<p>Det er 15 sekunder til start.</p> <p>Innkjøringen fra ventesonen til startgrinden stenges.</p> <p>Utøvere som har mekaniske problem og ikke rekker å reparere før denne tid, må forbli i ventesonen til startgrinden har falt. Når startgrinden har falt kan de kjøre over startgrinden og delta i konkurransen. Straffen for å ikke etterkomme denne regelen er utelukkelse.</p> <p>Utøvere som har mekaniske problemer på startgrinden må vente på assistanse til startgrinden har falt. Når grinden har falt kan utøveren få hjelp av mekanikker. Straffen for å bryte denne regelen er utelukkelse fra angjeldende heat.</p>
5 sekunder:	<p>Skilt 5 sekunder (5")</p>
5 sekunder skilt vises 5".	<p>Startgrinden vil falle innen de neste 5 til 10 sekundene.</p>
2 runder skilt:	<p>Tiden er ute og det er to runder igjen å kjøre.</p>
1 runde skilt:	<p>Det er 1 runde igjen til målflagget vises og heatet avsluttes</p>
Målflagg / Sort og hvitt rutet flagg:	<p>Heatet eller treningen er avsluttet og utøverne blir stoppet etter at de passerer mållinjen/målflagget.</p>

### 40.2.19 Startrekkefølge

Startrekkefølgen er som følger:

A) Utøverne fra kvalifiseringen (tidskval hvor det benyttes) begir seg til startgrinden i den rekkefølge de kvalifiserte seg. Vinneren av kvalen/tidskvalen velger startposisjon først, deretter nr to, så nr tre osv.

B) Dersom ikke alle utøvere starter kommer den/de reservene inn som står i reservert område ved innkjøringen til ventesonen.

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

### 40.2.20 Startgrind prosedyrer

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



Massestart med motoren i gang vil bli benyttet.

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

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

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

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

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

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

#### **40.2.21 Stopp av heat**

Stevneleder/RD er gitt ansvar til å kunne stoppe enhver trening, tidsskval og heat før tiden, av sikkerhetsmessige grunner eller av force majeure. I et slikt tilfelle vil det bli vist rødt flagg. Dersom et heat blir stoppet før halvparten av oppsatt kjøretid er gjennomført vil det bli restart. Utøvere skal da returnere til depotet, og restart vil skje tidligst 30 minutter etter at rødt flagg ble vist/avbrutt heat.

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

Ved begge tilfelle nevnt over er bytte av motorsykkel er tillatt. Utøveren må velge motorsykkel senest ved innkjøring til ventesonen. Stevneleder kan diskvalifisere en eller flere utøvere som forårsaket stoppen av heatet og derved utelukke vedkommende fra å restarte.

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

Dersom et heat eller tidskvalifisering har kjørt mer enn X minutter (halvparten av oppsatt kjøretid) vil heatet/tidskvalifiseringen anses som fullført og dermed være tellende. Resultatet av heatet/tidskvalifiseringen vil da bli beregnet ut fra runden før det røde flagget ble vist. Dersom stevneleder bestemmer det vil den/de som har forårsaket rødflaggsituasjonen bli plassert sist av de utøverne som har samme antall runder som de/dem.

I tilfelle hvor det blir dømt feil start (tyvstart eller lignende) skal utøverne returnere til ventesonen og ny start vil foregå så raskt som mulig. Ingen reserver vil bli gitt anledning til å starte ved feil start.

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

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

#### **40.2.22 Utøvers og medhjelpernes/teammedlemmers oppførsel under treningen, kvalifiseringene og heatene**

Utøveren må hele tiden følge de sportslige reglene.

## Spesialreglement for ATV Quad Cross

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

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

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

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

Utøverne eller den representant utøveren har valgt som erstatning for seg, er ansvarlige for å være tilstede på alle utøvermøter, og følge all informasjon og instruksjon som blir gitt. Teammedlemmer oppfordres også til å overvære utøvermøtet.

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

I løpet av treningen, kvalifiseringer (også tidskval) og heatene skal samtaler/ konsultasjoner mellom teammedlemmer og utøver kun skje i banedepotet eller sekunderingssonen. Utøvere som stopper langs traseen for å snakke med/konsultere andre kan være til hinder for andre utøvere, og dette oppfattes som fremmed hjelp.

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

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

Funksjonærer kan assistere utøverne på traseen for å løfte opp motorsykkelen, flytte motorsykkelen og utøveren til et sikkert område, samt å holde motorsykkelen mens utøveren reparerer og justerer motorsykkelen. Enhver reparasjon og justering må utføres av utøveren som må utføre arbeidet alene uten fremmed hjelp. En funksjonær kan hjelpe en utøver med å starte motorsykkelen.

I Norge tillates fremmed hjelp i klasse QuadJunior under spesielle forhold og omstendigheter. Opplysninger om hvordan og hvor mye fremmed hjelp man kan motta i klasse QuadJunior skal opplysninger om på utøvermøtet eller i egen info/eget skriv før heatet igangsettes. All slik hjelp skal foregå på en sikker og ordentlig måte.

Utøverne skal kun bruke traseen, men dersom de ved et uhell kjører ut av traseen i løpet av en kvalifisering eller et heat kan de fortsette og på en sikker måte kjøre inn på traseen igjen på et punkt nærmest mulig der de kjørte ut, uten å ha tilegnet seg noen fordeler.

Å kutte traseen er forbudt. Straffen for å kutte banen med hensikt for å få fordel av det, er utelukkelse fra kvalifisering, tidskvalen, siste sjansen eller heatet. Ytterligere forføyninger kan bli ilagt av juryen.

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

Utøvere kan kjøre inn i banedepotet for å modifisere, justere eller erstatte alle deler av sikkerhetsutstyret eller motorsykkelen, utenom rammen som skal være forseglet/merket. I banedepot, har utøver lov til å motta hjelp. For lyddempere: teknisk reglement.

Påfylling av veske er tillatt, men må utføres med avslått ("død") motor.

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

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

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

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

Utøvere som kjører med lav fart på traseen til banedepotet eller depotet må ta hensyn slik at man unngår å kjøre i idealsporet og unngår sammenstøt med andre utøvere. Utøveren skal i slike tilfelle heve venstre arm i luften for å markere for de bakenforliggende at vedkommende kjører med redusert fart.

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

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

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

#### 40.2.23 Offisielle signaler

Offisielle signaler/skilt skal gis på en hvit plate som er 750 mm høy og 600 mm bred med sorte tall (blokkbokstaver/-tall) 10, 4, 15" og 5" på begge sider. Numrene skal være 500 mm høye.

Prosedyre/skilt som vises / benyttet i ventesonen er beskrevet i pkt 40.2.18 Ventesoneprosedyrer.

Betydningen av skilt og enkelte flagg, se under.

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

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

Medisinsk flagg  
(Hvit med rødt kors eller helt hvit)

redusere hastighet og være forberedt på å stoppe. Hopping og forbi kjøring av annen utøver er forbudt før hinder (ene) er passert. Medisinsk flagg skal være tilgjengelig på alle flaggposter. Medisinsk personell skal / er på banen. Kjør ekstremt forsiktig. Alle hopp skal rulles over. Avansering ikke tillatt før etter skadested. Medisinsk flagg er overordnet gult flagg.

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

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

Fargene som benyttes (Pantone) er som følger:

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

Minimumsalderen for flaggvakter er 16 år. Flaggvaktene blir utpekt av FMNR/arrangøren og må delta på opplæring med stevneledere.

For hver flaggpost må arrangøren lage en liste over navn på flaggvaktene som er på posten. Listen skal overleveres juryen før første jury møte.

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

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

#### **40.2.24 Resultat**

Alle offisielle resultater fra treninger, kvalifiseringer med mer skal tidtaking gjennomføres og resultatene publiseres til pressen, henges opp på resultattavler med mer.

Vinneren av et heat/angjeldende heat er den som passerer mållinjen først.

Heatet er offisielt avsluttet når målflagget vises til vinneren.

Alle påfølgende førere skal stoppe og får målgang når de passerer målflagget.

Fører må være i kontakt med sin motorsykel/kjøretøy når han/hun passerer mållinjen.

Tidtaking skal skje når forparten av kjøretøyet passerer mållinjen.

Tiden (tidtaking) skal skje minimum 5 minutter etter offisielt avsluttet heat, kvalifisering, trening eller lignende i henhold til pkt 3 over. Dersom alle deltagere har passert mållinjen eller har brutt kan tidtaking avsluttes før dette.

Alle deltagere i trening, kvalifisering eller heatene vil bli klassifisert i henhold til det antall runder de har tilbakelagt. Alle deltagere som passerer mållinjen med samme antall runder som vinneren blir klassifisert i henhold til rekkefølgen over mållinjen. På samme måte klassifiseres de som har en runde mindre, to runder mindre osv.

Deltagerne må ha passert mållinjen innen 5 minutter etter vinneren for å få den siste runden tellende, hvis ikke vil denne runden ikke telle.

De deltagere som ikke passerer mållinjen på siste runde vil bli plassert i henhold til antall runder de har tilbakelagt, ved likhet og rekkefølgen over mållinjen på deres siste runde.

Dersom målflagget ved feil blir vist senere enn offisiell tid/distanse/runder, skal resultatene bli kalkulert ut fra den offisielle tiden/distansen/antall runder eller lignende.

I alle andre tilfeller slik som om målflagget blir vist for tidlig skal resultatene bli kalkulert ut fra når målflagget blir vist.

Resultatene vil bli offisielle etter at protesttiden er ute.

Alle resultatlister og resultater skal homologeres/godkjennes av juryen

Dersom en protest eller appell er innlevert vil resultatene ikke anses som offisielle før saken er behandlet og avgjort av kompetent organ.

#### 40.2.25 Presentasjon og publisering

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

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

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

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

Resultatlistene skal inneholde følgende opplysninger:

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

I tillegg skal følgende utøveropplysninger være med

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

#### 40.2.26 Sammenlagtpoeng i alle konkurranser

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

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

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

I en konkurranse eller serier som består av flere likeverdige heat, er vinneren den kjører som har samlet flest poeng uten hensyn til hvor mange heat han/hun har kjørt.

Ved poenglikhet rangeres disse etter plassering/poeng i siste heat.

I Norge kan utøvere rangeres med 0, poeng på tilsvarende måte som pkt 1 og 2.

Benyttes ikke 0, poeng rangeres de uten poeng etter plassering i heatene etter samme modell som over.

Kun NMF eller NMFs juryleder kan godkjenne offisielle poengoversikter.

Om resultatene etter et enkeltstående arrangement, også utgjør totalresultatene, gjelder de samme prinsippene som for serier.

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

#### 40.2.27 Protester

Protester skal innleveres og behandles etter NMFs sanksjonsreglement.

#### 40.2.28 Støymåling etter konkurransen

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

Alle motorsykler som er over støygrensen, uansett om det er en av de som er trukket ut eller en annen utøvers motorsykkel som blir kontrollert/verifisert, vil bli tillagt straff.

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

#### 40.2.29 Sluttkontroll/verifikasjon

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

#### 40.2.30 Kostnader til dekning av maskinkontroll på en motorsykkel

Protestgebyr/avgift for demontering av motorsykkelen er beskrevet i **Nasjonalt Motorsportreglement** og NMFs sanksjonsreglement.

#### 40.2.31 Drivstoffkontroll

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

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

Etter kontroll: Vinnende part vil få tilbakebetalt innbetalt depositum

Tapende part må betale kostnadene (fastsatt depositum/beløp av forbundsstyret) for alle kontrollene, med fratrek for allerede innbetalt depositum.

#### **40.2.32 Anti-doping- og alkoholkontroll**

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

#### **40.2.33 NIFs regler og forordninger**

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

#### **40.2.34 Æresrunde**

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

Dersom den benyttes skal det framgå av TR.

#### **40.2.35 Seiersseremoni**

Det vil framgå av TR dersom de tre beste i hvert heat skal ha seiersseremoni etter hvert heat. Enhver som utelater å møte vil få en sanksjon

#### **40.2.36 Pressekonferanse**

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

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

#### **40.2.37 Premiering**

Premiering skal gjøres etter følgende oppsett:

For NC og NM, se respektive reglement.

Barneklasser: Alle

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

## **42 Norgescup (NC) for ATV/Quad Cross**

Utøvere med lisens fra andre FIM godkjente føderasjonene kan delta.

NC kjøres over det antall delrunder som NMF fastsetter for hvert år. Det må gjennomføres minimum tre (3) konkurranser hvert år for at NC skal gjelde, men NMF kan fastsette et annet antall dersom spesielle forhold skulle tilsier det.

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

### **42.1 Tittel og generelt**

Alle reglene i SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS, Spesialreglementet (SR) for motocross og speedcross gjelder for NC, dersom det ikke er beskrevet annet i dette reglementet.

Minimum deltagerantall i NC er **5** deltagere/startende i hvert stevne/konkurranse i en klasse for at klassen skal få offisiell status.

Minimum deltagerantall for klasse QuadDame, QuadStandard og Quad33+ i NC er **5** deltagere/startende i hvert stevne/ konkurranse i en klasse for at klassen skal få offisiell status i individuelle konkurranser eller for at den konkurransen skal telle i NC.

Hver utøver vil få strøket det dårligste heatet for NorgesCup arrangementene.

## **42.2 Øvelser og klasser**

NC i ATV/Quad Cross kjøres etter de øvelser og klasser som er beskrevet 40.1.3.og 40.1.4

Øvelser og klasser for NC i ATV/Quad Cross er:

- Klasse QuadÅpen
- Klasse QuaadJunior
- Klasse QuadDame
- Klasse Quad**Åpen B**
- Klasse Quad33+

### **42.2.1 Tilleggsklasser**

Alle kjøretøy og klasser som skal brukes på banen i løpet av arrangementet, inkludert til demonstrasjon, oppvisning og tilleggsklasser skal være i tråd med dette reglementet

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

## **42.3 Heatlengde**

En NC runde består av 2 heat.

Ved behov kan det kjøres A – B – C finaler.

B- og C- finaler kjøres uten opprykk.

Alle klasser kjører A, B og C finaler i angitt tid + 2 runder pr. heat på følgende måte:

*Med transponder 20 min. + 2 runder*

- A - finaler 2 heat á 20 minutter + 2 runder
- B - finaler 2 heat á 20 minutter + 2 runder
- C - finaler 1 heat á 5 runder.

For Klasse QuadDame og Klasse QuadJunior er kjøretiden i A, B og C finaler 15 minutter + 2 runder.

For Klasse Quad33+ og Klasse QuadStandard/gjeste/rekruittklasse, er A, B og C finaler 2 heat á 10 minutter + 2 runder.

### **42.3.1 Alternativ løpsgjennomføring**

Det åpnes for å gjennomføre i ett NorgesCup løp av modell etter Bilcross/Rallycross metoden, det betyr små, korte heat for kvalifisering til A- B- C- finaler.

Løpsgjennomføring/poengfordeling tilrettelegges på en slik måte at tildelte poeng og mulighet for å stryke poeng tilsvarende ett heat (ikke ett løp) i Norgescup-sammendrag ivaretas. Antall NC-poeng fordeles på en slik måte at alternativ løpsgjennomføring får samme «vekting» som et Norgescup løp gjennomført etter standard avviklingsform.

Dette ivaretaes på følgende måte:

1) Resultat i løp med alternativ løpsgjennomføring:

Vinner av løp (NC runde) gjennomført etter alternativ løpsgjennomføring er den som passerer mållinjen først i A-finalen.



Deretter fortløpende rangering etter resultat av A- B- og C- finaler.  
Utøver som ikke fullfører finale, vil man få plassering i finalen etter antall fullførte runder, og derav rangert foran utøvere i lavere finale.  
Innledende runder inkluderes ikke i løpsresultat / sammenlagresultat for konkurransen/løpet.

2) Sammenlagtpoeng i løp med alternativ løpsgjennomføring:  
Ref. Kap. 42.3: "en NC runde består av 2 heat".

"Heat 1": Poeng ihht. kap. 40.2.26 tildeles etter rangering av de tre innledende rundene summert. Det vil si sammenlagtpoeng tildeles etter kvalifiseringsrekkefølge til A- B- C- finaler.  
Ved plasspoenglikhet benyttes utøvers beste heat-tid i innledende heat for rangering.

"Heat 2": Poeng ihht. kap. 40.2.26 tildeles etter resultat av A- B- og C- finaler.

En utøver vil maksimalt oppnå 50 poeng for konkurransen:

"Heat 1": 25 poeng hvis best plassering ved sum av innledende runder.

"Heat 2": 25 poeng hvis seier i A- finale.

Detaljert heat- og løps- oppsett/gjennomføring må beskrives i TR.

Detaljert heat oppsett må senest være klart og bekjentgjort for utøvere før førermøte avvikles.

Løpsgjennomføring (for hver klasse gjelder):

- Ingen tidskvalifisering da det kjøres på tid i innledende omganger.
  - Tidskval etter kap. 42.10 vil for denne løpsform utgå.
- Innledende heat og finale heat setts opp med et fast antall runder.
  - Antall runder skal tilsvare ca.10 min. kjøretid.
- Hver utøver kjører tre innledende heat med transponder (kval-heat).
  - Alle innledende heat inngår i kvalifisering til finale.
  - Kvalifisering til finale etter plasspoeng.
  - Ved poenglikhet benyttes utøvers beste tid fra innledende heat.
- Hvert innledende heat består antall utøvere delt opp i heat etter behov.
  - Alle innledende heat i en klasse skal ha tilnærmet like mange utøvere til start på grunn av plasspoeng- beregning.
  - Hver klasse deles i det antall innledende heat som er nødvendig.
  - Ved mindre enn 10 utøvere i en klasse kan det kjøres som ett heat.
- Hvert finaleheat består antall startende delt i antall finaler etter behov.
  - Ved mindre enn 10 utøvere i en klasse kan det kjøres ett finaleheat.
  - 1 plass reservert i A- finale for opprykk fra B- finale.
  - 1 plass reservert i B- finale for opprykk fra C- finale.
- Det kjøres A- B- C- finaler etter behov med opprykk.
  - En utøver vil få plassering i den finale man kvalifiserer til.
  - Vinner av B- finale rykker opp til A finale.
  - Vinner av C- finale rykker opp til B finale.

Følgende plasspoeng pr. heat for innledende runder (kval-heat) benyttes:

- 1. plass = 1 poeng
- 2. plass = 2 poeng
- 3. plass = 3 poeng
- osv.

Færrest plasspoeng kvalifiserer til A- finale og førstevalg av starspor, deretter fortløpende rangering etter overstående modell. Ved poenglikhet benyttes utøvers beste tid fra innledende heat.

#### **42.4 Lisenser**

Se SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40)

#### **42.5 Tilleggsregler**

TR for NC skal tilfredsstillende oppsettet for NC. TR sendes NMF og juryleder minimum 60 dager før stevnet starter.

Ellers gjelder reglene for TR slik det er beskrevet i SR.

#### **42.6 Ikke startende i et stevne**

Se SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40)

#### **42.7 Påmelding og etteranmelding**

SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40)

#### **42.8 Møte mellom arrangør og jury**

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

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

#### **42.9 Trening og starttrening**

Se SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40)

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

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

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

En mulighet til å trene start vil bli gjennomført i perioden for trening. Deltagelse her er valgfritt. Alle må ha muligheten til å gjennomføre minimum to starter. (for åpne løp se pkt. 40.2.12)

#### **42.10 Tidskvalifisering**

NC gjennomføres etter følgende modell:

	<u>Resultat i tidskvalen</u>	<u>Resultat</u>
Tidskvalifisering	1 til og med max pr.heat	Går til A finalen
	Neste gruppe max pr.heat	Går til B finalen
	Neste gruppe max pr.heat	Går til C finalen

Antall startende i et heat: Se kap. 40.1.7.

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

Juryen avgjør fordelingen i tidskvalgruppene, enten ved loddtrekking eller rangering.

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

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

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

Det skal alltid være minst 15 deltagere i A finalen, dersom det er mer enn 30 deltagere/startende i klassen.

Ved problemer med tidtagerutstyret kan juryen fastsette hva slags løsning som skal benyttes. Dette gjøres ved første jurymøte.

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

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

Tidtakeren skal ha kjennskap til poengfordeling og regelverket.

Hvis trening og tidskvalifisering slås sammen og kjøres fortløpende som et heat, skal minimum kjøretid være 25 minutter.

#### **42.11 Startgrind prosedyrer**

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

Det er anledning til å benytte flere startlinjer bak hverandre ved behov.

#### **42.12 Sammenlagtpoeng**

Norges Motorsportforbund premierer sammenlagt serier slik:

Norgescuper: Plaketter/medaljer til de tre beste.

#### **42.13 Premiering**

Premiering skal gjøres etter følgende oppsett:

I NC klassene premieres de 10 beste.

I gjeste/rekruttklasse premieres de 3 beste.

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

## **44 NorgesMesterskap (NM) for ATV/Quad Cross**

### **44.1 Tittel og generelt**

Alle reglene i SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40), Spesialreglementet (SR) for motocross og speedcross gjelder for NM dersom det ikke er beskrevet annet i dette reglementet.

Minimum deltagerantall i NM:

Det kreves minimum 5 deltagere/startende i hvert enkelt stevne/konkurranse for at klassen skal få offisiell NM status.

Utøvere med lisens fra andre FIM godkjente føderasjonene kan delta.

NM kjøres over det antall delrunder som NMF fastsetter for hvert år. Som en grunnregel teller alle heat i NM, men NMF kan fastsette et annet antall dersom spesielle forhold skulle tilsier det.

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

## **44.2 Norgesmesterskap klasser**

NM i ATV/Quad Cross kjøres etter de klasser som er beskrevet 40.1.3. og 40.1.4

Øvelser og klasser for NM i ATV/Quad Cross er:

- Klasse QuadÅpen
- Klasse QuadJunior
- Klasse QuadDamer

### **44.2.1 Tilleggsklasser**

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

Ved statuskonkurranser som NM skal statusklassene til enhver tid ha første prioritet.

Juryen kan endre tidsskjema for tilleggsklasser eller noen av de andre aktivitetene og om nødvendig kansellere disse.

NorgesCup (NC) kan avvikles i samme arrangement som NorgesMesterskap (NM) for de Quad-klasser som ikke har NM status. NM statusklasser skal til enhver tid ha første prioritet.

## **44.3 Heatlengde i et Norgesmesterskap**

En NM runde består av 2 finaleheat.

Klasse Åpen 25 min + 2 runder

Klasse junior 20 min + 2 runder

Klasse Quad Damer 20 min + 2 runder

Ved behov kan det kjøres A – B – C finaler.

B- og C- finaler kjøres uten opprykk.

NM i ATV/Quad cross gjelder for utøvere fra det år de fyller 13 år.

## **44.4 Lisenser**

Se SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40)

## **44.5 Tilleggsregler**

TR sendes NMF og juryleder minimum 60 dager før stevnet starter. Ellers gjelder reglene for TR slik det er beskrevet i SR.

## **44.6 Ikke startende i et stevne**

Se SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40)

## **44.7 Påmelding og etteranmelding**

Se SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40)

## **44.8 Trening og starttrening**

Se SPESIALREGLEMENT FOR ATV/QUAD CROSS (Kap 40)

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

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

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

Det skal være mulighet for minimum 10 minutters trening for hver utøver. (se også pkt. 40.2.12)

#### 44.9 Kvalifisering for NM

##### Tidskvalifisering

NM gjennomføres etter følgende modell:

	Resultat i tidskvalen	Resultat
Tidskvalifisering	1 til og med 30	Går til A-finalen
	31 til og med 60	Går til B-finalen
	61 til og med 90	Går til C-finalen

Antall startende i et heat: Se kap. 40.1.7

I NM er det maksimum 30 startende i en A-finale, forutsatt at banegodkjenningen tillater 30 startende i samme heat. Antall startende reguleres av kap. 40.1.7

Det er ikke obligatorisk med B-finaler i NM.

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

Juryen avgjør fordelingen/trekker i tidskvalgruppene.

Utøverne vil kvalifisere seg i henhold til beste resultat som er oppnådd i tidskvalifiseringen.

I tilfelle likhet mellom utøvere vil nest beste tid telle.

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

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

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

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

Tidtageren skal ha kjennskap til utstyret, poengfordeling og regelverket.

Arrangørene av NM og andre konkurranser kan velge andre løsninger enn tidskvalifisering. Dette skal da klart fremgå av TR og godkjennes av NMF på forhånd.

Ved få deltakere (under 30 totalt i to klasser), kan klassene slås sammen. Dette gjelder både kvalene og heatene.

Hvis trening og tidskvalifisering slås sammen og kjøres fortløpende som et heat, skal minimum kjøretid være 25 minutter.

#### 44.10 Startgrind prosedyrer

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

Det er anledning til å benytte flere startlinjer bak hverandre ved behov.

#### 44.11 Sammenlagtpoeng i alle norske konkurranser

Norges Motorsportforbund premierer sammenlagt serier slik:

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

Lagmesterskap: Medaljer til hver av deltagerne på de tre beste lagene (inkl. reserver), samt medalje som utdeles til lagleder på vegne av klubben.

TR skal alltid henvise til hvilke regler som gjelder dersom konkurranser teller i en serie.

<b>Tidsskjema (oppdatert versjon 2022)</b>		
07:00	08:00	Innsjekk/teknisk

08:00		2. Jurymøte	Jurymøte	
08:10	08:20	Utøvermøte	Alle	10 min.
08:25	08:55	Trening / Starttrening	Quad Damer	30 min.
09:00	09:30	Trening / starttrening	QuadJunior	30 min.
09:35	10:05	Trening / starttrening	QuadÅpen	30 min.
10:10	10:30	Tidskvalifisering	Quad Damer	20 min.
10:35	10:55	Tidskvalifisering	QuadJunior	20 min
11:00	11:20	Tidskvalifisering	QuadÅpen	20 min
11:30	12:00	Pause		30 min
12:00	12:25	1. heat	Norgesmesterskap Quad Damer	20 min + 2 runder
12:25	12:30	Sermoni	Seierssermoni heat 1 Quad Damer	5 min.
12:35	13:00	1. heat	Norgesmesterskap QuadJunior	20 min + 2 runder
13:05	13:10	Sermoni	Serierssermoni heat 1 QuadJunior	5 min
13:15	13:45	1. heat	Norgesmesterskap QuadÅpen	25 min + 2 runder
13:50	13:55	Sermoni	Serierssermoni heat 1 QuadÅpen	5 min
14:00	14:30	Pause		30 min.
14:30	14:55	2. heat	Norgesmesterskap Quad Damer	20 min. + 2 runder
14:55	15:00	Sermoni	Seierssermoni 2.heat Quad Damer	5 min
15:05	15:30	2. heat	Norgesmesterskap QuadJunior	20 min + 2 runder
15:30	15:35	Sermoni	Serierssermoni heat 2 QuadJunior	5 min
15:40	16:10	2. heat	Norgesmesterskap Quad Åpen	25 min + 2 runder
16:15	16:20	Sermoni	Seierssermoni 2.heat QuadÅpen	5 min.
16:30	16:50	3. Jurymøte	Jurymøte	20 min.
17:00		Seremoni sammenlagt	Premieutdeling	

## 46 TEKNISK REGLEMENT

### 46.01 Innledning

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

### 46.02 Konstruksjonsfrihet

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

### 46.03 Ramme

Sveisearbeider i ramme, kan kun utføres av et godkjent sveiseverksted, det er ikke tillatt å sveise i styret. A armer (forstilling), svingarm, eller styrestammen.

Sveiseverkstedet må dokumentere sveisearbeidene. Kvittering for sveisingen må vises på teknisk kontroll.

Det er ikke tillat å bruke titan i rammen.

### 46.04 Kategorier og grupper motorsykler

Gruppe G / 4hjulinger/ATV/Quad

4-hjuls terreng gående kjøretøy med drift på 2 hjul, og med ballongdekk som har et hjul diagonalt i hvert hjørne, bestående av en komplett integrert enhet som bærer en fører alene, sittende overskrevet og styrt ved hjelp av sykkelstyre.

### 46.05 Klasser

- Klasse QuadÅpen
- Klasse QuadJunior
- Klasse QuadDame
- Klasse QuadÅpen B
- Klasse Quad33+

#### Modifiseringer:

##### 1 Motor

**Nedforing av større motorer er ikke tillatt.**

##### 1.1 Dekk/felger

Det er tillatt å bytte dekk og felger.

Det er tillatt å endre utveksling ved å bytte kjede/drev.

Klasse QuadStandard:

Det er ikke tillatt å modifisere utveksling i girkasse.

##### 1.2 Annet

I alle klasser, unntatt Junior 450, er det tillat å øke sporvidden, bytte støtdempere, montere styredemper. ATV/Quad skal ikke overstige 1300 mm. Målt på det breieste i fjæringsveien.

### 2 Motor størrelser

Klasse QuadÅpen inntil 750ccm 2T, og 750ccm 4T

Klasse QuadJunior inntil 200ccm 2T, og 450ccm 4T

Inntil 450ccm standard:

Standard motoreffekt.

I tillegg modifisering som følger, inkl. modifisering av motoreffekt:(Prototype/Hybrid og trimmede klasse 3 quader)

Inntil 125 ccm. 2t. vannkjølt (prototype/ hybrid)

Inntil 250 ccm. 4t. vannkjølt (prototype/ hybrid)

Inntil 200 ccm. 2t. luftkjølt (trimmede kl 3 quader)

Inntil 300 ccm. 4t. luftkjølt (trimmede kl 3 quader)

450ccm skal være stock standard som fra butikk. Motor, dempere a-armer osv. Skal være standard bredde og utførelse. Truger og dødmannsknapp skal være montert.

**Clutchhendel kan modifiseres med skrue eller splint.**

Klasse QuadDame Fra det år man fyller 13 år:  
ccm grense og modifisering som Quad Junior-

Fra det år man fyller 15 år:  
ccm grense og modifisering som QuadÅpen.

Klasse Quad33+ inntil 750ccm 2T, og 750ccm 4T

### 3 Stempler

Klasse Quad Junior (inntil 450ccm Standard):

Kun originale standard, og uoriginale stempler, med ditto rådebolt med låseringer som har samme fysiske spesifikasjoner som de originale, kan benyttes.

#### 4 Veivaksel

Balansering og retting av veivaksel, samt sveising av veivakseltappene, er tillatt.

#### 5 Forgasser

Klasse QuadJunior, inntil 450ccm Standard:

Original forgasser.

I de tilfeller ATV/Quad er utstyrt med elektronisk innsprøyting er det ikke lovlig å endre originaloppsettet.

#### 6 Dyser

Det er ingen begrensninger på dyser

Det er tillatt å skifte dyser, og luftfilter.

#### 7 Reedventiler/hus

Klasse QuadStandard:

Kun originale reedventilhus for respektive årsmodell er tillatt

### 46.06. Måling av slagvolum

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

#### 46.06.1 Konvensjonell to eller firetakts motor

Slagvolumet regnes ut ved følgende formel:

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

D = Diameter

C = Slaglengde

Alle mål i cm.

Når sylinderen ikke er sirkulær skal flateinnholdet regnes ut etter en egnet geometrisk metode eller kalkulasjon, deretter multipliseres dette med slaglengden for å regne ut sylindervolumet.

Ved måling av sylinderdiameteren tillates 1/10 mm toleranse. Dersom motoren ved denne målingen har slagvolum over klassegrensen skal det foretas ny måling med kald motor og med 1/100 mm nøyaktighet.

#### 46.06.2 Rotasjonsmotorer

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

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

V = Totalt volum i alle kamre i motoren

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

Motoren klassifiseres som firetaktsmotor.

#### 46.06.3 Wankelmotorer

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

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

V = Volumet i et kammer



D = Antall kammer  
Motoren klassifiseres som firetaktsmotor.

#### **46.07 Bruk av kompressor (turbo)**

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

En motor (2- eller 4takter) som tilhører en klasse som er fastsatt ut fra slagvolumet, skal ikke regnes som overladet dersom kapasiteten (volumet) til brennstoffyllingsmekanismen (målt geometrisk), inkludert slagvolumet til den drivende sylindere (dersom den blir brukt for framføring av brennstoffet), ikke overskrider det maksimale slagvolumet for den aktuelle klassen. Dette gjelder med hensyn på en arbeidstakt.

#### **46.08 Telemetry**

Informasjon må ikke sendes til eller fra en motorsykkel i bevegelse.  
En offisiell signalanretning kan kreves på motorsykkelen.

Automatisk tidtakingsutstyr anses ikke for å være "telemetry".

Automatisk tidtakingsutstyr må ikke forstyrre det offisielle tidtakingssystemet eller anlegget som arrangøren benytter.

#### **46.09 Motorsykkelens vekt og ballast**

Vekt av motorsykkel uten drivstoff

##### **46.09.1 Minimumsvekt**

Minimumsvekter er:

- for klasse 250 ccm 130 kg
- for klasse 450/750 ccm ccm 150 kg

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

##### **46.09.2 Merking**

Merking må festes på fremre del av hovedrammen.

##### **46.09.3 Sertifisert veieinstrument**

Veieinstrumentet må være sertifisert av et Nasjonalt Institutt.

#### **46.10 Angivelse av fabrikat**

Når 2 produsenter er involvert i byggingen av en ATV/Quad skal begge navnene angis på sykkelen.

-ATV/Quadens (rammens) produsent  
-Motorens produsent.

Dette gjelder når ingen spesielle avtaler om rettigheter er inngått.

#### **46.11 Definisjon av prototype**

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

#### **46.12. Generelle bestemmelser**

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

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

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

ATV/Quaden må være i perfekt teknisk stand og må tilfredsstillende kravene til teknisk kontrollant.

#### **46.12.1 Miljømatte**

Det er påbudt å bruke miljømatte i depotet, for å unngå olje, bensin, og kjølevæske søl.

#### **46.12.2 Konkuransekjøretøybevis**

Et hvert konkurransekjøretøy skal ha et konkurransekjøretøybevis, dette utstedes av forbundskontoret, etter søknad. Barneidretten er unntatt denne regelen.

#### **46.12.3 Støtdempere/fjærer**

Fritt. Det skal være fungerende fjærer, og støtdempere på ATV/Quaden

#### **46.12.4 Ikke tillatt med titan**

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

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

#### **46.12.5 Magnetisk prøve**

Magnetisk prøve (Titan er ikke magnetisk)

#### **46.12.6 Salpetersyre prøve**

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

#### **46.12.7 Spesifikke vekter**

Spesifikk vekt for Titan er 4,5 5, for stål 7,5 8,7 som kan fastslås ved å veie deler og måle deres volum i et målebeger fylt med vann (inntaksventil, vippearmer, råde etc.).

#### **46.12.8 Tvilstilfelle**

Ved tvilstilfeller sendes delene til et materialtestlaboratorium.

#### **46.12.9 Bruk av aluminium**

Bruk av aluminium kan fastslås visuelt.

#### **46.12.10 Vedr antall sylindere**

Antall sylindere i en motor er bestemt av antall forbrenningskamre.

#### **46.12.11 Hvis separate forbrenningskammer**

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

#### **46.13 Definisjon på ramme på solo motorsykler**

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

#### **46.14 Startanordning**

Startanordning er obligatorisk.

## **46.15 Beskyttelse av åpen transmisjon**

### **46.15.1 Åpen primær transmisjon**

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

### **46.15.2 Skjold**

Skjoldet må være festet til nedre motorfeste.

## **46.16. Eksosrør**

Eksosrør og lyddempere skal tilfredsstillе alle krav som angår støykontroll.

### **46.16.1 Ende av eksosrør**

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

### **46.16.2 Eksosens utblåsning**

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

### **46.16.3 Lyddempers lengde**

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

I klasse **QuadÅpen** og **Quad33+** kan det brukes et eksosanlegg, av hvilket som helst type / merke.

## **46.17 Styret**

### **46.17.1 Styrets bredde**

Styrets bredde på ATV/Quaden skal ikke overstige 1000 mm.  
Det er tillatt å bytte styre.

### **46.17.2 Styrebeskyttelse**

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

### **46.17.3 Åpne styre**

Åpne styre ender må være tettet igjen med solid materiale eller dekket av gummi/holker. Holkene skal være av gummi, skal sitte fast, og skal være hele.

### **46.17.4 Styrestopper**

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

### **46.17.5 Festeklemme for styret**

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

#### **46.17.6 Eventuell håndbeskyttelse**

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

#### **46.17.7 Reparasjon av styret**

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

### **46.18 Kontrollhåndtak**

#### **46.18.1 Kontrollhåndtak**

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

#### **46.18.2 Kontrollhåndtakenes innfesting**

Alle håndtak og pedaler må være opplagret på uavhengige akser.

#### **46.18.3 Brems pedalens innfesting**

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

### **46.19 Gasshåndtak**

#### **46.19.1 Gasshåndtak**

Gasshåndtaket kan være av tommelgass typen, eller den tradisjonelle vrigassen, begge typer er godkjent. Gassreguleringshåndtaket skal returnere til stengt stilling når det slippes.

#### **46.19.2 Nødstoppbryter**

ATV/Quaden skal være utstyrt med "Kill Switch" (Nødstoppbryter). Dette tenningsbrytersystemet må bryte primærkretsen og må være koblet både til strømtilførselen og jordledningen. Kill-switch skal være plassert så nær styrets senter som mulig, og skal aktiveres ved hjelp av en ikke-elastisk tråd med tilstrekkelig lengde og tykkelse. En spiral type med maks en meters lengde er tillatt.

Kill Switch'en skal ha snor av spiral typen. Den ene enden festes til Kill Switch bryteren på ATV/Quaden. Den andre enden festes til føreren rundt håndledd, eller til bukselinningen slik at denne ikke skal kunne falle av under kjøringen. Kill Switch'en sin funksjon er å stoppe motoren umiddelbart, og hindre ATV/Quaden i å kjøre videre dersom føreren faller av sykkelen.

#### **46.19.3 Stoppknappbryters plassering**

ATV/Quaden kan utstyres med stoppknapp/bryter på enten høyre eller venstre side av styret (innen rekkevidde for hånden som holder rundt håndtaket). Denne knappen er normalt originalmontert på nye sykler. Stoppknappen/bryteren må være i stand til å stoppe en motor som går på høyt turtall.

Denne stoppanordning er ikke påbudt.

### **46.20 Fothvilere**

#### **46.20.1 Fothvilers fasong**

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

#### **46.20.2 Nerfbars (truger)**

Det skal være montert nerfbars på begge sider av ATV/Quaden.

Disse skal være av metall, og minimum 25 mm (1 tommes rør) diameter på rørene det skal være minimum 1 mm vegg i rørene,

Det skal ikke forekomme skarpe kanter på nerfbarsene.

Nerfbarsene skal skrues fast til ramma på ATV/Quaden med minimum tre til fire 8mm skruer på hver side.

Det skal monteres et nett, bestående av flate brede reimer i nylonvev i kryss, i nerfbarsene.

Det skal være montert hælkappe, original, eller tilsvarende.

Hensikten med nerfbars og hælkappe er at:

Føreren ikke skal kunne sette bena ned på bakken eller i hjulene, samt at ATV/quadene ikke hefter seg i hverandre.

## **46.21 Bremseser**

### **46.21.1**

Alle motorsyklar skal ha minst to effektive bremseser som virker helt uavhengig av hverandre, og konsentrisk på hjulet.

### **46.21.2**

Bremsene på fram hjulene, skal virke på høyre hendel på styret, bremsene på bak hjulene skal virke på en pedal på høyre fot. Bakbremsen kan i tillegg betjenes fra venstre hendel, på modeller uten clutch.

Spesielt for ATV/Quad:

Hvert av forhjulene må ha bremseeffekt på akselen kontrollert med en håndbrems på styret.

Bakhjulene må ha en brems på hver av hjulene eller bremsesystem som er solid og montert på aksel, drivverk og kontrolleres med fotpedal eller håndbrems på styret.

## **46.22 Skjermer og hjulbeskyttelse**

### **46.22.1 Skjermer**

En quad kan ha montert forskjermer. Baksjermer skal være montert.

### **46.23 Støtfanger**

Det skal være montert en støtfanger foran, og en bøyle bak på ATV/Quaden. Den bakre bøylene skal gå ut over drev, og bremsekiven, og den skal være av en slik kvalitet at den beskytter føreren, og ATV/Quaden ved påkjørsler, det fleste ATV/Quader har dette originalt.

På hver side skal det også være en beskyttelse av rør (rund med en diameter på minimum 25mm). Det skal ikke være skarpe kanter, på denne beskyttelsen. Se også nerfbar.

### **46.24 Kåper**

Ingen former for kåper er tillatt.

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

#### **46.24.1 Instrumentering**

Valgfri instrumentering. Hull etter fjernede instrumenter skal tettes igjen

#### **46.24.2 Lykter, reflekser m.m.**

Knusbare lykter, reflekser, og lignende, skal tapes, eller fjernes.

### **46.25 Hjul og felger**

Merk: Alle dekk vil bli målt montert på felg og ved et trykk på 1 kg/cm<sup>2</sup>. Målingen gjøres på en dekkseksjon plassert 90 grader fra bakken.

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

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

Det skal benyttes felger av metall og eller komposittmateriale.

#### **ATV/Quad**

Det er ingen begrensning på størrelsen på forhjulene. Pigger kan benyttes, se da eget kapittel om dette. Dersom pigger benyttes skal dette framgå av TR.

For ATV/Quad er det ikke tillat å bruke eikefelger. Maks diameter på felgen skal ikke være mer enn 12 tommer.

En ATV/Quad skal ikke være bredere enn 1300 mm. Målt på det breieste i fjæringsveien.

### **46.26 Dekk**

#### **46.26.1 Mønster**

Maks knaste høyde på dekkene er 29,5mm. Mønsteret er valgfritt, men tversgående mønsterstripe er ikke tillatt.

Med dette menes: Skovel-dekk / Sand- Dune-dekk / Paddies: ikke tillatt.

Dekk skal være av knaste- eller vei- type mønster.

#### **46.26.2 Pigger**

Dekkoverflaten kan ikke ha påsettes fremmedelementer som pigger, kjetting etc.

Fasong og utvendig dimensjon er fri.

I Norge er pigger tillatt som følger:

Det er tillatt med maks 10 mm overheng målt på nypigget dekk.

Piggene får ha en maks total lengde på 30 mm.

Sykler med piggdekk kan ikke benyttes i samme heat som sykler uten slike dekk.

Piggdekk kan kun benyttes når det er tatt med i TR.

Piggdekk som foreligger i salg, med en homogen, sylindrisk samt vinkelrett kjerne, dog med de begrensninger som før hver sesong meddeles i NMFs - offisielle organ, kan benyttes.

Arrangør har mulighet til å forby bruk av piggdekk helt, eller begrense bruken av piggdekk til kun framhjul. Eventuelt planer om begrensning skal angis i TR, og gjeldende begrensning skal offentliggjøres senest 2 timer før første start i konkurransen.

### **46.27 Nummerskilt**

Må være som følger:

Det skal benyttes et startnummer plate foran på ATV/Quaden og en startnummerplate bak. I tillegg kreves startnummer plater som er synlige fra begge sider

ATV/Quad med nummerskilt som ikke er i overensstemmelse med disse reglene skal ikke godkjennes av teknisk kontrollant.

#### **46.27.1 Nummerskiltenes materiale**

De skal lages av et rektangulært og fleksibelt materiale (for eksempel plast). Formen på frontplaten er fri og kan være en del av designet på motorsykkelen.

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

#### **46.27.2 Nummerskiltenes montering**

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

#### **46.27.3 Frontplate**

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

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

Et skilt skal festet bak.

#### **46.27.4 Tallenes dimensjon**

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

Minstedimensjonene for frontplaten er:

Høyde ::	140 mm
Tallbredde ::	70 mm
Strekbredde ::	25 mm
Avstand mellom to tall:	10mm

Minstedimensjonene for sideplatene er:

Høyde ::	100 mm
Tallbredde ::	70 mm
Strekbredde ::	25 mm
Avstand mellom to tall:	10mm

Det skal være min 10 mm frisone rundt start nr. på platen.

#### **46.27.5 Talltype**

Den engelske talltypen skal brukes. Se diagram. Det betyr en enkel vertikal linje for en, og syv uten tverrstripe.

#### **46.27.6 Andre typer nummerskilt**

Alle andre nummerskilt eller merker som kan forvirre eller blandes sammen med startnummeret skal fjernes før start.

#### **46.27.7 Reklameforbud rundt nummerskiltet**

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

#### **46.27.8 Nummerskiltfarger**

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

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

Sort	9005
Blå	5010

Gul 1003  
Rød 3020  
Grønn 6002  
Hvit 9010

Klasse QuadÅpen	Gul
Klasse QuadJunior	Hvit
Klasse QuadStandard	Sort
Klasse QuadDame	Rød
Klasse Quad33+	Grønn

### **46.28 Drivstoff, olje og kjølemedia**

Alle kjøretøy kan kun benytte blyfri bensin.

Nøyaktige spesifikasjoner framkommer i FIMs tekniske reglement, pkt. 01.63.

Denne teksten kan fås i original engelsk eller fransk versjon ved henvendelse til NMFs kontor.

Dersom man benytter 98 oktan blyfri bensin beregnet for alminnelig veibruk benyttes vil man tilfredstille FIMs krav til drivstoff.

Tilsetningsstoffer som endrer bensinens oktanverdi eller andre egenskaper er forbudt.

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

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

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

#### **46.28.1 Kjølesystem**

Kun originalt kjølesystem for respektive modell er tillatt. Kjølesystemet skal bibeholde sin plassering og funksjon. Det er tillatt å modifisere kjølesystemet. (større kjøleevne)

#### **46.28.2 Oljesmøringssystem**

Oljesmøringssystemet kan fjernes, dvs. oljepumpe, slanger og oljebeholder kan fjernes. Oljeinjektormunnstykker kan fjernes og hullene i manifoilen(e) kan tettes igjen. (totaktsmotorer)

### **46.29 Kjøreutstyr**

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

#### **46.29.1 Bekledning**

Fører må ha bukser og hansker av sterkt materiale. Førere kan bare benytte knehøye støvler av lær eller tilsvarende materiale. For å unngå eventuelle skader må førerens armer være helt dekket av beskyttelses tøy av et passende materiale. Langermede trøyer i slitesterkt flammesikkert materiale som ikke smelter må brukes av alle førere.

Bryst, og ryggbeskytter er påbudt under trening og løp. Denne beskyttelsen må beskytte brystkassen, hele ryggen (godt utenfor begge sidene av ryggspylen). Nakkebeskyttelse i form av nakkekrave skal benyttes. Knebeskyttere eller kneskinne skal benyttes ved trening og løp.

#### **46.29.1 Materiale av annen type enn skinn**

Materiale som kan erstatte skinn.



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

**46.29.1.1** Motstandsevne mot brann.

**46.29.1.2** Motstandsevne mot å bli opprevet.

**46.29.1.3** Friksjonskoeffisient mot alle typer asfalt.

**46.29.1.4** Absorbering av svette.

**46.29.1.5** Medisinsk prøving ikke være giftig og ikke fremkalle allergi.

**46.29.1.6** Fabrikkert av en kvalitet som ikke smelter.

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

#### Bekledning:

- Alle ATV/Quad cross førere skal ha følgende påkledning, på løp eller trening.
- Helhjelm (godkjenningsmerket) ifølge godkjenningsliste
- Brillor, av cross typen, med splintsikkert glass (solbriller er ikke tillatt)
- Nakkebeskyttelse i form av nakkekrave
- Hansker, av cross typen, med sklibeslag i plast eller lær
- Knebeskyttere, lang type, som også beskytter leggen.
- Brynje / skjellet (ryggskinne), skal beskytte overkroppen.
- Støvler, av crosstypen, av plast, lær, med stålbeslag, gummisåle
- Bukse, av kraftig materiale, i flamme hemmende materiale.
- Trøye, av langarmet type m/ mansjett, i flamme hemmende materiale.

For barn under 13 år se Forskrifter for barneidrett i motorsport.

### **46.30 Bruk av hjelm**

Førere skal, ved trening og løp, bruke godkjent hjelm. Den skal være ordentlig festet, ha god passform og være uskadet og i god stand. Hjelmen må ha hakestropp. Konstruksjon med yterskall eller i flere deler er tillatt, under forutsetning av at de, i tilfelle ulykke, enkelt kan fjernes fra førerens hode, kun ved å løse opp eller kutte hakestroppen.

Alle hjelmer skal være merket med en av de offisielle internasjonale standardmerkene i henhold til 46.32 (FIM artikkel 01.70.)

I tillegg kan en FMN ha et eget godkjenningsmerke for førere fra eget land.

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

Dersom man ikke tilfredsstillt overnevnte regel vil man bli utelukket.

For barn under 13 år se Forskrifter for barneidrett i motorsport.

### **46.31 Krav til hjelmer**

#### **46.31.1 Kontroll**

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

#### 46.31.2 Ikke godkjent hjelm/defekt hjelm

Dersom en hjelm ikke tilfredsstiller de tekniske spesifikasjonene eller blir funnet defekt må teknisk kontrollant fjerne alle godkjenningssmerker og beholde hjelmen til etter stevnet er slutt. Føreren må vise en annen hjelm som skal godkjennes av teknisk kontrollant og bruke denne under stevnet. Etter en ulykke hvor hjelmen blir utsatt for slag/skade må hjelmen til teknisk kontrollant for ny godkjenning (se også artikkel 46.37.3.11)

#### 46.31.3 Hjelmens kondisjon

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

#### 46.31.4 Hva som skal kontrolleres

Teknisk kontrollant må før trening og løpet sjekke følgende:

At hjelmen passer godt på førerens hode.

At det ikke er mulig å dra hakereimen/strammeren over haken når den er satt riktig fast.

At det ikke er mulig å dra hjelmen over/av hodet til føreren ved å skyve/dra den bakfra.

Dersom tannbeskytter benyttes skal denne være laget av godkjent materiale.

For barn under 13 år: se Forskrifter for barneidrett i motorsport.

#### 46.32 Internasjonale registrerte godkjenningssmerker

Europe ECE 22-05 (P)

Japan JIS logo (merket 'JIS T 8133: 2007')

USA SNELL M 2010

USA SNELL M 2015

(Se internasjonale hjelmstandardmerking i diagram seksjon under).

EUROPE	ECE 22-05 (only "P" type)
JAPAN	JIS T 8133:2007 (valid until 31.12.2019) JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")
USA	SNELL M 2010 (valid until 31.12.2019) SNELL M 2015

#### 46.33 Briller og visir

Det er tillatt å bruke briller, beskyttelsesbriller eller hjelm med visir og "tear off". Beskyttelsesbriller skal være laget av splintsikkert materiale. Dette gjelder også syns korreksjons briller. Visiret skal ikke under noen omstendigheter være en fast del av hjelmen.

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

#### 46.34. Nasjonale hjelmfarger

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

Land: (FMN):	Farger
Argentina: (FAM):	Hvit med blått horisontalt bånd
Australia: (ACCA):	Grønn med gullbånd og gull kenguru på begge sider av hjelmen
Østerrike:(OeAMTC):	Lyserrød men en 60 mm bred sort stripe og

	OeAMTCmerket i et hvitt felt på forsiden.
Belgia: (FMB):	Gul
Brasil: (CMB):	Gul og grønn
Bulgaria: (BMF):	Grønn og rød
Canada: (CMA):	Hvit med 3 røde blad, 1 foran og 1 på hver side
Chile: (FCM):	Rød med blått bånd og gul stjerne
Tsjekia:(UAMK):	Blå med rød, hvit og blå stripe
Danmark: (DMU):	Rød og hvit
Tyskland: (OMK):	Hvit med svart stripe
Finland: (SML):	Hvit med blått kors
Frankrike: (FFM):	Blå
Storbritannia: (ACU):	Grønn
Hellas: (ELPA):	Hvit med blå linje
Ungarn: (MAMS):	Rød og grønn
Irland: (MCUI):	Grønn og oransje
Italia: (FMI):	Rød med et grønt og et hvitt bånd
Japan: (MFJ):	Hvit med rød sirkel på toppen
Luxembourg: (MUL):	Fiolett
Mexico: (FMM):	Hvit med grønne og hvite bånd
Monaco: (MCM):	Blå og hvit
Nederland: (KNMV):	Oranje
New Zealand(NB/ACU)	Lysegrønn med gul kivi foran
Norge: (NMF):	Rød og blå
Peru: (FPEM):	Rød med 75 mm bred hvit stripe og blå og gulrutet bånd
Polen: (PZM):	Hvit med rødt bånd
Portugal: (FPM):	Hvit
Romania: (FRM):	Svart med vertikalt blått bånd og nasjonalmerke
San Marino: (FSM):	Hvit med San Marino National emblem
Sør Afrika: (MSA):	Sort, grøn, blå og rød med gul og sort band.
Spania: (RFME):	Gul og rød
Sverige: (SVEMO):	Blå og gul
Sveits: (FMS):	Rød med hvitt kryss
Uruguay: (FUM):	Lys blå
USA: (AMA):	Blå med 2 hvite bånd

I tillegg til disse fargene kan de som har vunnet verdensmesterskap eller nasjonale mesterskap ha et 50 med mer bredt bånd i nasjonalfargene eller regnbuefargene på langs over toppen av hjelmen.

### **46.35 FIMS merke**

I spesielle tilfeller kan FIM tillate at FIMs merke blir brukt på utstyr for å vise at dette er i overensstemmelse med FIMs standarder. Når slike tillatelser er gitt, og forutsatt at utstyret synes å være i god stand, er det en garanti for at FIMs standard er oppfylt.

### **46.36. Nummervester**

Startnummervester eller -trykk på førerens kjøretrøye (eventuelt beskyttelse) som brukes må tilfredsstillende følgende:

#### **46.36.1 Farge på startnummer**

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

#### **46.36.2 Avstand mellom tall**

Avstand mellom tallene: 1,5 cm.

#### **46.36.3 Tallhøyde**

Tallhøyde 20 cm

#### **46.36.4 Tallbredde**

Tallbredde:

- minimum 10 cm for et talls nummer
- minimum 20 cm for to talls nummer
- minimum 25 cm for tre talls nummer

#### **46.36.5 Tykkelse**

Strek tykkelse 3 cm

#### **46.36.6 Skjermet område rundt startnummer**

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

#### **46.36.7 Vester av plast**

Vester i plast må være perforert for å gi tilstrekkelig ventilasjon.

#### **46.36.8 Like startnummer på alt utstyr**

Startnummer som benyttes av førere på kjøretøye (eventuelt beskyttelse) må være i overensstemmelse med førerens startnummer i angjeldende løp. Dette må benyttes på både trening og i heatene.

### **46.37 Kontroll**

#### **46.37.1 Verifikasjon**

Generelt.

En fører er til enhver tid ansvarlig for sin ATV/Quad.

##### **46.37.1.1 Ankomst teknisk kontrollant**

Teknisk kontrollant skal være til stede på baneområdet 1 time før tidspunktet for teknisk kontroll. Han må informere Stevnelederen, Jurypresidenten og teknisk delegert (CDI) om at han er ankommet.

##### **46.37.1.2 Teknisk kontrollants ansvar**

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

##### **46.37.1.3 Teknisk kontrollants oppgaver**

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

##### **46.37.1.4 Informasjon om tekniske data**

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

##### **46.37.1.5 Utøvers frammøteplikt**

Kjøreren, eller hans mekaniker må personlig møte til teknisk kontroll sammen med ATV/Quaden, senest til det tidspunktet som er oppgitt i Tilleggsreglene. På forespørsel fra teknisk kontroll må føreren stille til teknisk bekreftelse/kontroll.

##### **46.37.1.6 Rapport til stevneleder**

Teknisk kontrollant skal informere Stevnelederen og Jurypresidenten om resultatene fra teknisk kontroll. Teknisk kontrollant vil så sette opp en liste over godkjente ATV/Quader, og deretter overlevere denne listen til Stevnelederen.

##### **46.37.1.7 Teknisk kontrollants rettighet til å inspisere**

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

### **46.37.2 Konsekvens av ikke å møte til teknisk kontroll**

Kjørere som ikke møter opp slik som angitt nedenfor, kan utelukkes fra løpet. Stevnelederen kan nekte personer som ikke overholder disse bestemmelsene, eller kjørere som han anser å være en fare for andre deltakere eller tilskuere, å delta i treningen og/eller konkurransen.

### **46.37.3 Gjennomføring av teknisk kontroll**

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

#### **46.37.3.1 Fremvisning av kjøretøy**

Kjøreren eller mekanikeren skal møte med renvasket ATV/Quad, i samsvar med FIMs bestemmelser. Han må også vise fram et korrekt utfylt kjøretøybevis. Bensintanken må inneholde maksimum 0,5 liter bensin. I tilfelle vil teknisk kontrollant veie sykkelen med tom tank.

#### **46.37.3.2 Fremvisning av kjøreutstyr**

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

#### **46.37.3.3 Støykontroll**

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

#### **46.37.3.4 Veiting**

ATV/Quaden skal veies, og vekten skal anføres på kontrollskjemaet.

#### **46.37.3.5 Fullstendig kontroll**

Det skal gjennomføres en fullstendig kontroll av ATV/Quaden(e) i samsvar med FIM forskriftene. Godkjente ATV/Quader skal forsegles og forseglingen skal settes på hoveddrammen. Når en fører viser to ATV/Quader skal disse merkes forskjellig.

#### **46.37.3.6 Bytte kjøretøy**

Føreren kan bytte ATV/Quad mellom heatene. Siste frist for å velge ATV/Quad er 10 minutter før start av heatet.

#### **46.37.3.7 Kontroll i reservert område**

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

#### **46.37.3.8 Kontroll i ventesone eventuelt banedepot**

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

#### **46.37.3.9 Kontroll etter siste heat**

Umiddelbart etter siste heat skal de 5 første ATV/Quadene fra hvert heat, pluss en tilfeldig utvalgt ATV/Quad plasseres i lukket depot for teknisk kontroll. ATV/Quadene skal forbli i lukket depot i 30 minutter etter at vinneren kommet i mål i tilfelle det blir lagt inn protest, eller det skulle vise seg nødvendig med en ny kontroll. Deltagerne må motta sin ATV/Quad innen 30 minutter etter åpningen av lukket depot, utenom de ATV/Quader som er valgt ut for demontering/kontroll. Etter denne fristen vil arrangørens funksjonær/vakter i lukket depot ikke lenger ha ansvar for ATV/Quader som er igjen i lukket depot.

#### 46.37.3.10 Innlevering av kjøretøyliste

Etter at teknisk kontroll er ferdig skal teknisk kontrollant overlevere en liste med navn på godkjente kjørere og ATV/Quader. Listen skal inneholde syklenes lydnivå og vekt.

#### 46.37.3.11 Kontroll etter uhell

Dersom en ATV/Quad er involvert i et uhell skal teknisk kontrollant kontrollere at det ikke finnes alvorlige skader på denne. Det er kjørerens ansvar å forevise ATV/Quaden, hjelm og utstyr for kontroll når det har skjedd et slikt uhell.

Dersom en hjelm er tydelig deformert/defekt skal teknisk kontrollant holde igjen denne hjelmen. Arrangøren må sende denne hjelmen sammen med ulykkesrapport og medisinske papirer (inkludert bilder og video dersom dette foreligger) til førerens føderasjon. Dersom det er stadfestet hodeskader må hjelmen sendes til et nøytralt institutt for kontroll.

Det stilles ikke krav til at Norske arrangører som arrangerer nasjonale løp tilfredsstiller følgende punkter 46.37.3.3, 46.37.3.4 og 46.37.3.9

#### 46.37.4 Farlige ATV/Quad.

Dersom den tekniske kontrollanten under trening eller konkurranse ser at en ATV/Quad har feil og kan skape fare for andre deltagere, skal han straks gi beskjed til stevnelederen eller hans assistent. Det er deres plikt å utelukke en slik ATV/Quad enten fra trening eller fra selve konkurransen.

#### 46.38 Støykontroll (Metode 2 meter max. Primær metode fra 2011)

Støykontroll skal utføres etter grensene i artikkel 46.38.5

Dette kapittel beskriver ny FIM målemetode for støy.

FIM beskrivelse og bestemmelser ang. 2 meter max metode er gjeldende.

##### 46.38.1 Målemetode

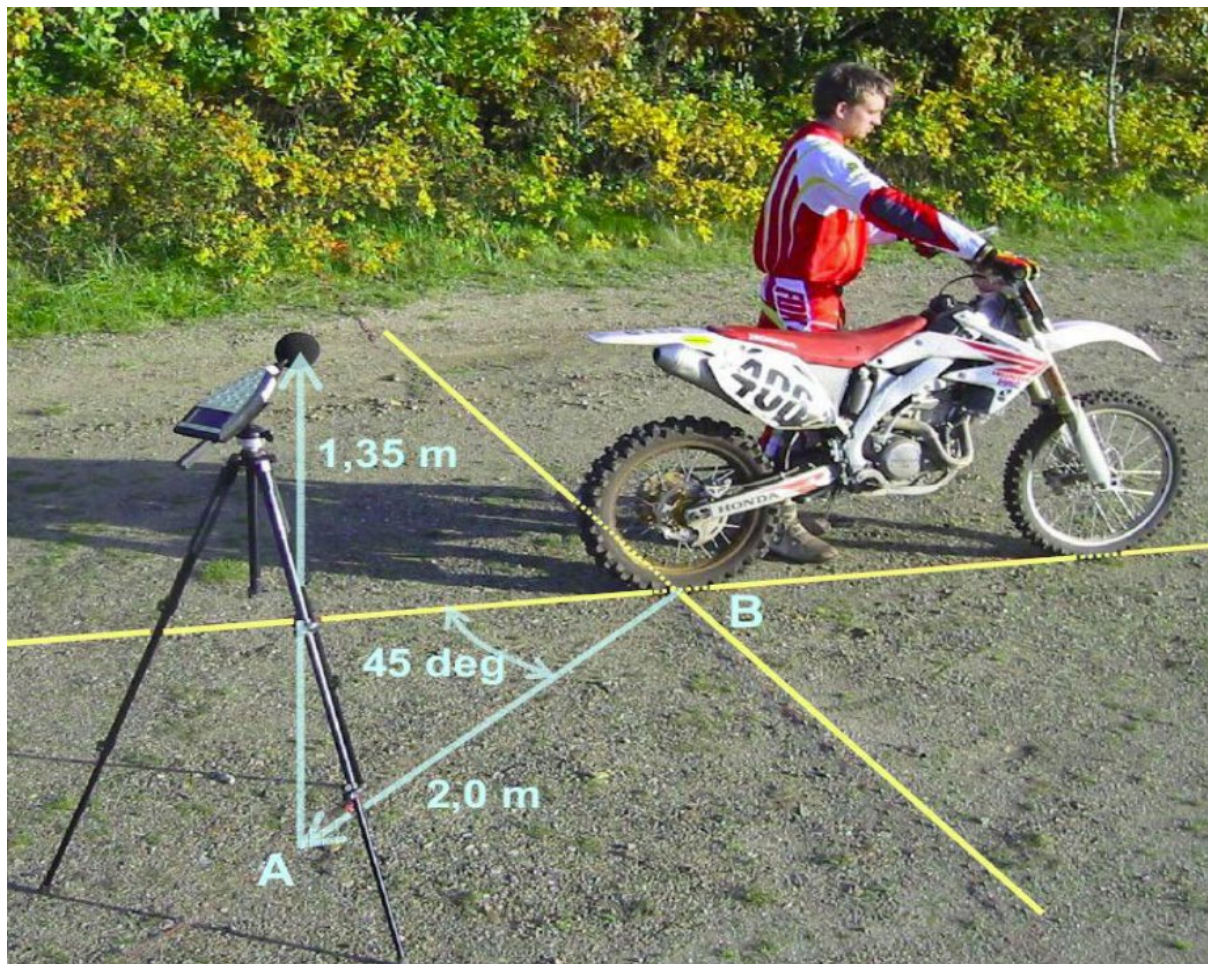
Lydnevået måles med mikrofonen på ett stativ, i horisontal stilling, bak på motorsykkelen. Lydmåleren skal plasseres på en avstand av 2 meter bak motorsykkelen, med en vinkel på 45 ° fra midtlinjen, på avgassiden og på en høyde med 1.35m over bakken. Avstanden på 2 meter er målt fra det punktet der sentrum på bakdekket rører bakken.

Det foretrekkes at testen utføres på mykt underlag, som ikke påvirker lyden, eksempelvis gress eller fint grus. Det skal være 2 personer til å utføre kontrollen.

Plassering av kjøretøyet.

Referansepunkter:

- For motorsykel: Bakhjulets kontaktpunkt på bakken
- For ATV/Quad: Den vertikale linjen til bakken (B) fra senterpunktet på bakaksel
- For motorsykel med 2 eksospotter skal målingen gjøres fra siden hvor luftinntaket er. Hvis luftinntaket er midtplassert skal måling utføres fra begge sider
- For ATV/Quad med sidestilt eksosutløp skal måling utføres med eksosutløp ut for referansepunkt B og ATV/Quad skal stå langs linje for å opprettholde 45 graders vinkel for måling. Måling skal foretaes fra den siden av ATV/Quad hvor eksosutløpet er plassert.
- Utøver/operatør av kjøretøy skal være plassert på motsatt side av måleapparatets plassering.



#### 46.38.2 Motorsykkelens stilling

- Bruk hørselvern!
- Målingen skal gjøres med motorsykkelen i fristilling med varmkjørt motor.
- Hjulene på motorsykkelen skal berøre bakken.
- Den første tekniske kontrollanten stiller seg ved siden av kjøretøyet, på motsatt side av mikrofonen, framfor styret i nærheten framhjulet, så att han/henne ikke står mellom kjøretøyet og mikrofonen.
- Den andre kontrollanten kontroller lydnivået på lydmåleren. Det anbefales sterkt for denne å bruke hørselvern.
- Man gir gasspådrag så fort som mulig (direkte) til man oppdager de første tegn av at turtallsperren slår inn. Deretter slippes gassen raskt for å unngå eventuelle back-fire. (Smell i lyddemperen)
- For motorsyklar uten turtallsperre skal fullt gasspådrag være kortere enn 2 sekunder.
- Om motoren har en tendens til å kveles, akselerere noe innen man åpner for fullt åpnet spjel.
- Om det blir tilbakeslag, må målingen gjøres om igjen.
- En løsning for å unngå smell i lyddemperen kan være å sakte vri opp gasen till fullt.

#### 46.38.3 Merking

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

#### 46.38.4 For høy måling

En ATV/Quad som ligger over støygrensen kan framstilles for måling flere ganger.

#### 46.38.5 Støygrenser

FIMs regler benyttes.

#### **46.38.6 Lydnivå på omgivelser**

Lydnivået på omgivelsene må være lavere enn 95 til 100 dB / A.

#### **46.38.7 Krav til støymålerutstyr**

Alle støymålingsapparater skal tilfredsstille den internasjonale standarden IEC 651, Type 1 eller Type 2.

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

#### **46.38.8 Støymålers innstilling**

Apparatet skal alltid stilles på "slow response".

#### **46.38.9 Lufttemperatur**

De angitte støygrenser er korrekte ved + 20 C. Ved temperatur under + 10 C tillates en toleranse på + 1 dB (A).

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

#### **46.38.10 Støykontroll etter konkurransen**

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

#### **46.39. Støykontroll** (Utgående «statisk» metode. Alternativ metode i 2011)

Støykontroll skal utføres etter grensene i artikkel 46.38.5

##### **46.39.1 Målemetode**

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

##### **46.39.2 Motorsykkelens stilling**

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

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

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

##### **46.39.3 Merking**

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

##### **46.39.4 Måling på turtallsgrensen**

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

##### **46.39.5 Beregning av turtall**

Turtallet skal måles etter hastigheten på stempelet sammenlignet med slaglengden på motoren:

Turtallet regnes ut etter følgende formel:



$N = 30,000 \times \text{cm} \cdot l$

hvor  $N$  = Turtallet for motoren,  $\text{cm}$  = stempelhastighet i m/s,  $l$  = Slaglengde i m.m.

#### **46.39.6 Turtallsskala i forhold til motorstørrelse**

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

- 250ccm: 5000 rpm
- over 250 til 500cc: 4500 rpm
- over 500ccm: 4000 rpm

#### **46.39.7 For høy måling**

En ATV/Quad som ligger over støygrensen kan framstilles for måling flere ganger.

#### **46.39.8 Støygrense**

Gammel målemetode (før 2011):

Gjeldende støygrense er maks: 96dB/A

Støygrensene endres fra 1.1.2009 til følgende:

96 dB/A for 2 taktsmotorer

94 dB/A for 4 taktsmotorer

Målemetode 2 meter max (innført 2011):

115 dbA i 2011 og 2012

110 dbA i 2013.

#### **46.39.9 Lydnivå på omgivelser**

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

#### **46.39.10 Krav til støymålerutstyr**

Alle støymålingsapparater skal tilfredsstille den internasjonale standarden IEC 651, Type 1 eller Type 2.

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

#### **46.39.11 Støymålers innstilling**

Apparatet skal alltid stilles på "slow response".

#### **46.39.12 Lufttemperatur**

De angitte støygrenser er korrekte ved + 20 C. Ved temperatur under + 10 C tillates en toleranse på + 1 dB (A).

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

#### **46.39.13 Støykontroll etter konkurransen**

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

### **46.40 Brukerveiledning for lydmåling**

#### **46.40.1 Eventuell særskilt støymålingspersonell**

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

#### **46.40.2 Kalibrering**

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

To sett av måleutstyret må være tilgjengelig i tilfelle turtallsmåleren, lydmåleren eller kalibratoren svikter.

#### **46.40.3 Bekreftelse av kalibreringstest**

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

#### **46.40.4 Når bør kalibreringstest ikke gjennomføres**

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

#### **46.40.5 Syklenes retning**

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

#### **46.40.6 Målers innstilling**

Apparatet skal alltid stilles på "slow response".

#### **46.40.7 Innstilling på lett måling**

Støymålerapparatet skal settes på "lett" måling.

#### **46.40.8 Avrunding av måling**

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

#### **46.40.9 Toleransegrense**

Type 1 måler: er toleransegrensen 1 dB/A.

Type 2 måler: er toleransegrensen 2 dB/A.

#### **46.40.10 Temperatur endrer toleransegrensen**

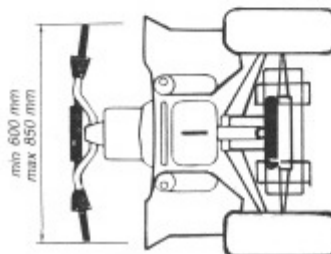
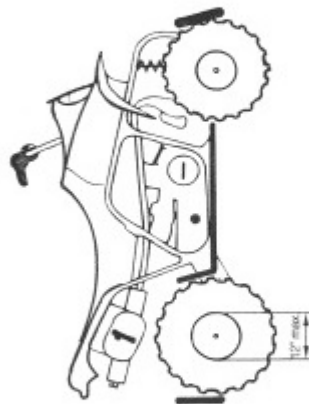
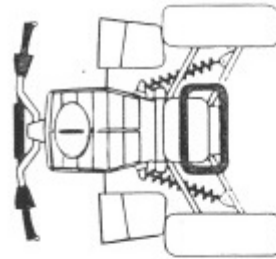
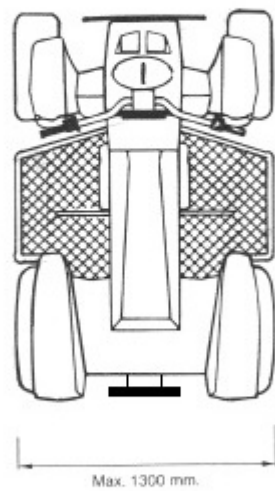
Under 10 grader celsius: er toleransegrensen 1 dB/A.

Under 0 grader celsius: er toleransegrensen 2 dB/A.

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

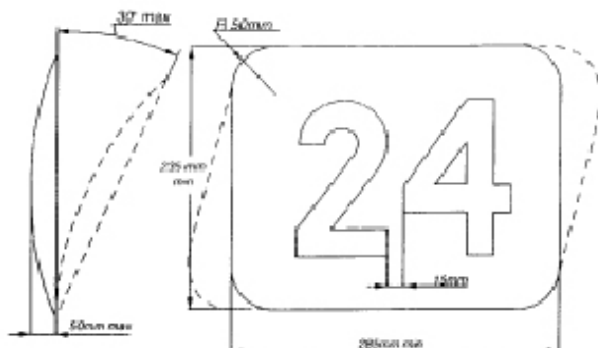
Tillegg: Skjema  
Skjema 1 - ATV/Quad

DIAGRAMME Q  
QUAD RACER



CER

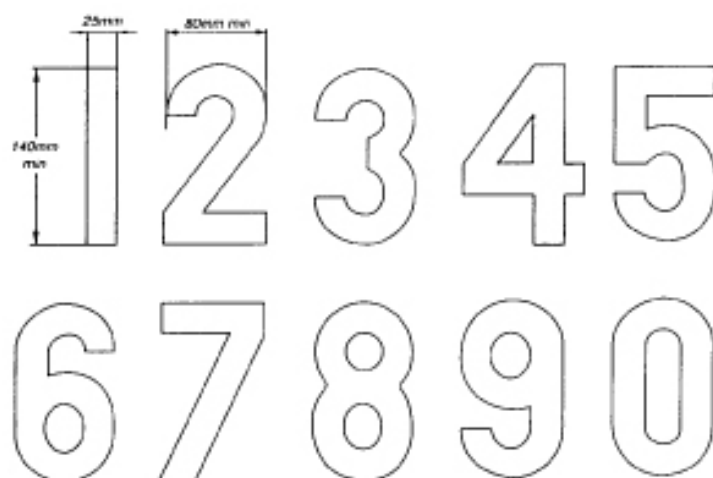
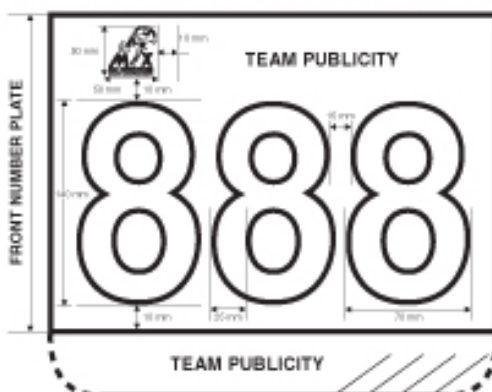
**PLAQUE - NUMERO / NUMBERPLATES** O  
 (Except FIM Individual World Motocross Championship)



Skjema 3.2 - O Plate front 2

**NUMBERS / NUMEROS** O  
**FIM WORLD CHAMPIONSHIPS**  
**CHAMPIONNATS DU MONDE FIM**

**FRONT NUMBER PLATE / PLAQUE FRONTALE**



Skjema 4 - Nummer typer

Futura Heavy

**0123456789**

Futura Heavy Italic

***0123456789***

Univers Bold

**0123456789**

Univers Bold Italic

***0123456789***

Oliver Med.

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Oliver Med. Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Franklin Gothic

**0123456789**

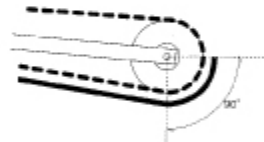
Franklin Gothic Italic

***0123456789***

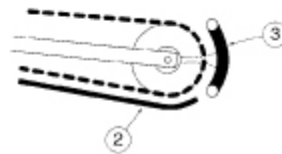
DIAGRAMME Q (suite)

PROTECTIVE DEVICES (REAR) : sprocket and disc  
SYSTEMES DE PROTECTION (AR) : couronne et disque

- (1) Chain guard, mounting to a height corresponding to minimum 90°  
Sabot inférieur remontant à la hauteur correspondant à 90° minimum



- (2) Chain guard + (3) protective guard  
Sabot inférieur + (3) barre de protection



**Skjema 6 - Kontroll av hjelmens passform og Størrelse**

Slik kontrollerer du hjelmens passform og størrelse

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






5. Kontroller at du uten vankeligheter kan se bakover over skulderen.

Forsikre deg om at ingenting hindrer pusten, og at ingenting dekker munn eller nese.

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

Skjema 7 - International hjelmstandard

<p>EUROPE</p>	 <p><b>051406/P-1952</b></p> <p>3/ 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal, 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24 for Ireland, 25 for Croatia, 26 for Slovenia, 27 for Slovakia, 28 for Belarus, 29 for Estonia, 30 (vacant), 31 for Bosnia and Herzegovina, 32 for Latvia, 33 (vacant), 34 for Bulgaria, 35 (vacant), 36 for Lithuania, 37 for Turkey, 38 (vacant), 39 for Azerbaijan, 40 for The former Yugoslav Republic of Macedonia, 41 (vacant), 42 for the European Community (Approvals are granted by its Member States using their respective ECE symbol), 43 for Japan, 44 (vacant), 45 for Australia, 46 for Ukraine, 47 for South Africa and 48 for New Zealand. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.</p>
<p>JAPAN</p>	
<p>USA</p>	

Utdrag av medisinsk reglement

5.1. Medisinsk personellkode

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

**P2** Anestesisykepleier, akuttisykepleier eller faglært ambulansarbeider

**P3** Lege eller anestesisykepleier eller Akuttisykepleier

**P4** Lege(r)

**P5** Lege(r) med akuttmedisinsk kompetanse og anestesisykepleier / akuttisykepleier / ambulansarbeider med medikamentdelegering

5.2. Ambulans og transportkode

**A1** Tilgjengelig biltransport til sykehus

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

**A3** Fullverdig ambulans (ved behov for flere kjøretøy kan leilighetsambulans og/eller bårebil benyttes)

- A4** 2 fullverdige ambulanser (ved behov for flere kjøretøy kan leilighetsambulansse og/eller bårebil benyttes)  
**A5** Flere ambulanser + tilgjengelig helikopter eller sykehus innen 100 km Kjøreavstand.

### 5.3. Utstyr og fasiliteter

- U1** Førstehjelpskoffert, bære og telefon  
**U2** Båre, 1.hjelpsutstyr, kommunikasjon, telefon (på flere steder om nødvendig) og varslet AMK sentral  
**U3** Eget rom for undersøkelse og behandling med strøm og vann. AMK varslet  
**U4** Sykestue etter egne spesifikasjoner. AMK varslet

### 6. Krav til beredskap

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

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

#### 6.1 ATV Quad cross

- a) Trening og lukkede løp: P1 – A1 – U2  
b) Begrensede løp og åpne løp med inntil 75 deltakere: P4 – A2 – U3  
c) Åpne løp med mer enn 75 deltakere: P4 – A3 – U3  
d) Nasjonale statusløp: P4 – A4 – U3  
Se ellers NMFs medisinske forskrifter for detaljer.

## Brannvernveiledning

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

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

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

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

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



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

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

Teknisk kontrollområde

Ventesone Banedepot/sekunderingsdepot

Banetraseen

Parkeringsplass Det anbefales bruk av DTE eller BCF-apparat.

Se også Medisinsk Reglement og andre punkter i dette Spesialreglement for ATV Quad

## Generell veiledning

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

Tribuner (maksimalt antall med publikum, rømningsveier)

Toalett (et nødvendig antall)

Campingområde

Parkeringsområde for publikum Kafé, kiosker etc.

Avfallskopper og avfallsbeholdere

Førstehjelp/lege

Brannslukningsutstyr

Toalettene må ettersees og holdes rene under hele konkurransen.

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

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

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

Plassen må være godt drenert.

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