

Spesialregement Motocross

Godkjent februar 2025

**OPPDATERT MARS 2025, med endringer i §§18.22,
18.27, 79.01.05 & 01.50**

© 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.



Innhold

15.	Innledning, prinsipper og generelt.....	13
15.1	Definisjon	13
15.2	Titler.....	14
15.2.1	Norgesmesterskap (NM) øvelser og klasser.....	15
15.2.2	Norgescup (NC) øvelser og klasser.....	16
15.3	Tilleggsklasser i forbindelse med statusløp	17
16.	Øvelser, motorsykler, klasser og lisenser	17
16.1	Øvelser	17
16.1.1	Antall startende i MX 85 ccm.....	17
16.1.2	Mosjonsklasse – breddeklasser.....	17
16.1.3	Old Boys	17
16.2	Motorsykkel.....	17
16.3	Klasser.....	18
16.4	Lisenser	19
16.5	Reservere startnummer	19
16.6	Barneidrettsbestemmelser	19
16.6.1	Føreralder og kjøretøystørrelse	19
16.6.2	Utstyr.....	20
16.6.3	Bane/aktivitetsområde.....	20
16.6.4	Retningslinjer alder, trening, massestart/hvor mange som kan starte samtidig og alder 20	
16.6.5	Trimming av motocross barnekjøretøy.....	21
17.	Banen	21
17.1	Sikkerhet.....	21
17.2	Kjørers depot / parkeringsdepot.....	22
17.3	Banepot	22
17.4	Kryssing av kontrollinja / mållinja	22
17.5	Tidtaking og rundetelling	22
18.	Arrangement.....	23
18.1	Innsjekk og avslutning.....	23
18.2	Tilleggsregler	23
18.3	Påmelding og etteranmelding.....	23
18.3.1	Antall startende i en konkurranse	24
18.4	Aksept av påmelding.....	24
18.5	Ikke startende i et stevne	24



18.6	Utøvers beskyttelse	24
18.7	Administrativ kontroll	25
18.8	Teknisk godkjenning / verifikasjon	25
18.9	Kamera på motorsykkelen (on-board kamera)	26
18.10	Banekontroll/godkjenning	26
18.11	Trening og starttrening	26
18.12	Førermøte	26
18.13	Kvalifisering.....	27
18.14	Resultat fra tidskvalifiseringer, kvalifiseringsheat, semifinaler, siste sjanse og andre heat	28
18.15	Stillhet i depot	28
18.16	Oppvarming	28
18.17	Ventesoneprosedyrer	28
18.18	Startrekkefølge.....	30
18.19	Startgrindprosedyrer	30
18.20	Stopp av heat.....	31
18.21	Utøvers og medhjelperens/teammedlemmers oppførsel under treningen, kvalifiseringene og heatene	32
18.22	Offisielle signaler.....	33
18.23	Resultat.....	35
18.24	Presentasjon og publisering	36
18.25	Sammenlagt poeng i alle konkurranser	36
18.26	Protester	37
18.27	Støymåling etter konkurransen.....	37
18.28	Sluttkontroll/verifikasjon.....	37
18.29	Kostnader til dekning av maskinkontroll på en motorsykel.....	37
18.30	Drivstoffkontroll	37
18.31	Anti-doping- og alkoholkontroll	38
18.32	NIFs regler og forordninger	38
18.33	Æresrunde	38
18.34	Seiersseremoni	38
18.35	Pressekonferanse	38
18.36	Premiering.....	38
20.	Norsk mesterskap for Motocross.....	41
20.1	Tittel og generelt	41
20.2	Øvelser og klasser	41



20.3	Heatlengde	41
20.4	Tilleggsklasser	41
20.5	Lisenser	42
20.6	Tilleggsregler	42
20.7	Ikke startende i et stevne	42
20.8	Påmelding og etteranmelding.....	42
20.9	Møte mellom arrangør og jury	42
20.10	Trening og starttrening	42
20.11	Tidskvalifisering.....	43
20.12	Startgrindprosedyrer	44
20.13	Sammenlagtpoeng	44
20.14	Premiering.....	44
20.15	Tidsskjema for NM	44
21.	Norsk Mesterskap for Speedcross	45
21.1	Tittel og generelt	45
21.1.1	Norsk Mesterskap i Speedcross	45
21.1.2	Norgesmesterskapsklasser	45
21.1.3	Tilleggsklasser.....	45
21.2	Lisenser	45
21.3	Tilleggsregler	45
21.4	Påmelding og etteranmelding.....	46
21.4.1	Ikke startende i et stevne.....	46
21.5	Startgrind prosedyrer	46
21.6	Banen	46
21.7	Møte mellom arrangør og jury	46
21.8	Trening og starttrening	47
21.9	Kvalifisering for NM Speedcross	47
21.9.1	Kvalifisering, semifinaler, siste sjanse og finlæ	47
21.9.2	Startprosedyre.....	47
21.9.3	Kjøreoppsett.....	47
21.10	Premiering og sammenlagtpoeng i NM Speedcross.....	47
21.10.1	Premiering.....	47
21.10.2	Sammenlagtpoeng i NM Speedcross	48
22.	NM Lag.....	49
22.1	Deltagere, klasser og sammensetning av lag.....	49
22.1.1	Tilleggsregler.....	50



22.2	Påmelding	50
22.3	Startkontingent.....	50
22.4	Startnummer, nummerplater og lagdrakter	50
22.5	Kvalifisering lørdag	51
22.6	Løpets gjennomføring og resultatberegning	53
22.7	Valg av sykkel	55
22.8	Framkjøring til start	55
22.8.1	Fremkjøringsrekkefølge til start ved kvalifiseringsheat.....	55
22.8.2	Fremkjøringsrekkefølge til start ved finaleheat/B-finale siste sjanse	55
22.9	Reserver	55
23.	Norgescup (NC) for motocross	56
23.1	Tittel og generelt	56
23.2	Øvelser og klasser	56
23.2.1	Deltagere, klasser og sammensetning av lag	56
23.2.2	Startnummer og startnummerfarge.....	56
23.3	Heatlengde	57
23.4	Tilleggsklasser	57
23.5	Lisenser	57
23.6	Tilleggsregler	57
23.7	Ikke startende i et stevne	57
23.8	Påmelding og etteranmelding.....	57
23.9	Møte mellom arrangør og jury	57
23.10	Trening og starttrening	58
23.11	Tidskvalifisering.....	58
23.12	Startgrindprosedyrer	59
23.13	Sammenlagtpoeng	59
23.14	Premiering.....	59
23.15	Tidsskjema oppsett	59
	Retningslinjer for Norgescup.....	59
47.	Banereglement for konkurranse og treningsbaner kategori A, B, C og D.....	61
47.1	NMFs godkjenningsbestemmelser	61
47.1.1	Inspeksjon.....	61
47.1.2	Banekategorier.....	62
47.1.3	Ledelse	63
47.1.4	Område	63
47.1.5	Aktivitetene.....	63

47.1.6	Sikkerhet	63
47.1.7	Generell informasjon	63
47.1.8	Homologisering/godkjenning	63
47.1.9	Kontroll.....	64
47.2	Baneområdet	64
47.2.1	Generelt	64
47.2.2	Adkomst.....	64
47.2.3	Høytalersystem	64
47.2.4	Strøm	64
47.2.5	Vakthunder	64
47.3	Banetrase	64
47.3.1	Banelengde.....	65
47.3.2	Banebredde.....	65
47.3.3	Antall kjørere.....	65
47.3.4	Fri høyde.....	66
47.3.5	Hastighet.....	66
47.3.6	Sikkerhetssone og banemarkering for utøvere	66
47.3.7	Hopp	67
47.3.8	Rolling waves	67
47.3.9	Dobbelt hopp.....	68
47.3.10	Tilstøtende baner	68
47.3.11	Flaggposter	69
47.3.12	Banedepot.....	69
47.3.13	Sikring av hindringer.....	70
47.3.14	Bruk av bildekk i banetraseen	70
47.3.15	Vanningssystem	70
47.3.16	Løpskontor/sekretariat.....	70
47.3.17	Publikumsområder	70
47.3.18	Sikkerhetssoner for publikum	71
47.4	Startområdet	71
47.4.1	Startområdet	71
47.4.2	Startslette.....	71
47.4.3	Startgrind	72
47.4.4	Plassering av startgrind.....	73
47.4.5	Ventesone	73
47.5	Målområdet.....	74

47.5.1	Mållinje	74
47.5.2	Tidtaking og rundetelling	74
47.5.3	TV og tidtakingsområde.....	74
47.5.4	Podieområde/seierspall	74
47.5.5	Lukket område, Park Fermé	74
47.6	Utøverdepot	74
47.6.1	Utøverdepot	74
47.6.2	Depotkontor/løpslederkontor/løpskontor	75
47.6.3	Teknisk kontroll post	75
47.6.4	Juryrom/stevnelederkontor	75
47.6.5	Området for vasking av sykler	76
47.6.6	Testbane kategori A bane	76
47.6.7	Sanitæranlegg.....	76
47.6.8	Pressekontor	76
47.6.9	Dopingtestlokale.....	76
47.6.10	Parkeringsplass.....	77
47.7	Nødhjelpssituasjoner.....	77
47.7.1	Førstehjelpsservice	77
47.7.2	Legehjelp	77
48.	Innendørsbane.....	77
48.1	Banen	77
48.1.1	Generelt	77
48.1.2	Bredde	77
48.1.3	Vertikal klaring.....	77
48.1.4	Utforming	78
48.1.5	Publikums sikkerhet	78
48.1.6	Førers sikkerhet	78
49.	Brannvernsveiledning	78
50.	Generell veiledning	79
	Banevedlegg 1.....	80
	Banevedlegg 2:.....	81
1.	Teknisk reglement	82
1.01	Innledning	83
1.03	Konstruksjonsfrihet	83
1.05	Kategorier og grupper motorsykler.....	83
01.11	Måling av slagvolum.....	85

11.11	Konvensjonell to eller firetakts motor.....	85
11.13	Rotasjonsmotorer	85
11.15	Wankelmotorer	85
01.17	Bruk av kompressor (turbo).....	86
01.18	Telemetry	86
01.19	Motorsykkelens vekt og ballast.....	86
01.21	Angivelse av fabrikat	87
01.23.	Definisjon av prototype.....	87
01.25	Generelle bestemmelser	87
25.01	Bruk av Titan og lette legeringer	87
25.01.1	.....	87
25.03	Aluminium	87
25.06	Antall sylinder	87
25.07	.....	87
01.26	Definisjonen på ramme på solo motorsykler.....	87
01.27	Startanordning	88
01.28	Drivstoff tank	88
01.29	Beskyttelse av åpen transmisjon	88
29.01	.....	88
29.04	.....	88
01.31	Eksosrør	88
31.01	.....	88
31.03	.....	88
31.04	.....	88
01.33	Styre	88
33.01	.....	88
33.02	.....	89
33.03	.....	89
33.04	.....	89
33.06	.....	89
33.07	.....	89
33.08	.....	89
33.09	.....	89
01.35	Kontrollhåndtak	89
35.01	.....	89
35.03	.....	89

01.37 Gasshåndtak.....	89
37.01.....	89
37.02.....	89
37.03.....	90
01.39 Fothvileren.....	90
39.01.....	90
39.02.....	90
01.41 Bremsler.....	90
41.01.....	90
41.02.....	90
01.43 Skjermer og hjulbeskyttelse.....	90
43.01.....	90
43.02.....	90
43.04.....	90
43.05.....	90
43.07.....	91
01.45 Kåper.....	91
01.46 Støtdemper.....	91
01.47 Hjul, felger og dekk.....	91
47.01.....	91
47.02.....	91
47.03 Begrensning på hjulstørrelsen for:.....	91
01.49 Dekk.....	91
49.01.....	91
49.03.....	91
01.50 Tilleggsregler for elektriske sykler (Gruppe J).....	92
01.53 Tilleggsregler for sidevogn.....	92
53.01.....	92
53.06.....	92
53.07.....	92
53.09.....	92
53.10.....	92
53.11.....	92
53.12.....	93
53.17.....	93
01.55 Nummerplate.....	93

55.03	.....	93
55.04	.....	93
55.05	Frontnummerplaten	93
55.06	Sidenummerplatene	93
55.08	.....	94
55.09	.....	94
55.10	.....	94
55.12	Nummerplate farger.....	94
01.61	Drivstoff, olje og kjølemedia	95
01.65	Kjøreutstyr	96
65.01	Klær og beskyttelse.....	96
65.02	Fottøy.....	96
65.03	Hansker.....	96
65.04	Øyebeskyttelse.....	96
01.67	Bruk av hjelm	96
01.70	.....	96
01.69	Krav til hjelmer	97
69.01	.....	97
69.02	.....	97
69.03	.....	97
69.04	.....	97
01.70	Internasjonale registrerte godkjenningsmerker	97
01.73	Nasjonale hjelmfarger	97
01.75	FIMs merke	98
01.76	Nummervester	98
76.01	.....	98
76.02	.....	98
76.03	.....	98
76.04	Tallbredde:.....	98
76.05	.....	98
76.06	.....	98
76.07	.....	98
76.08	.....	98
01.77	Teknisk kontroll	98
77.01	Forberedelse.....	98
77.02	Verifikasjon.....	98

01.78	Farlige sykler.....	101
01.79	Støykontroll.....	101
79.01	Prosedyre.....	101
79.02	Oppsett	102
79.02	Lydkontroll under og etter konkurransen.....	104
79.4	Gjeldende støygrenser	104
79.12	Ikke godkjente kjøretøy.....	104
1.80	Retningslinjer for bruk av støymålingsutstyr	104
80.01	Funksjonærer	104
80.02	Kalibrator.....	104
80.03	Korreksjoner.....	105
80.04	Temperatur	105
80.05	Avgjørelser	105
	Skjema 1 E Motocross	106
	Skjema 2: L Diagram	107
	Skjema 3: Styre	108
	Skjema 4.1: O Plate front 1	109
	Skjema 4.2: O Plate front 2.....	110
	Skjema 5: Sidevogn	111
	Skjema 6: Lydmåling.....	112
	Skjema 7: Kontroll av hjelmens passform og størrelse.....	113
	Skjema 8: International hjelmstandard	114

SPESIALREGLEMENT FOR MOTOCROSS

Alle motocross og speedcross arrangement, både konkurranser og ordinære treninger utenom konkurranser skal arrangeres i overensstemmelse med nasjonalt motorsportreglement, NMFs øvrige reglementer og dette spesialreglement.

NMFs Race Director (RD)

NMF beslutter om det skal eller ikke skal oppnevnes Race Director. Han/hun må ha gjennomført og bestått et stevnelederkurs/seminar arrangert av NMF og mottatt ”Stevnelederlisens”.

Man må delta i slike seminarer hver tredje år. For seminar som avholdes i november og desember er disse gyldige fra 1. januar påfølgende år. En RD kan ha deltatt på et stevnelederkurs/seminar eller på et CMS seminar i løpet av de tre siste årene.

Dersom Race Director er forhindret fra å komme til arrangementet i tide, vil jurylederen avgjøre om han/hun utpeker en erstatte.

NMF Race Director (RD) har ikke ansvar for organiseringen av selve arrangementet. RDs eneste utøvende plikter er de som er definert nedenfor.

NMF Race Director (RD) har følgende fullmakt og plikter:

- RD stiller som støtte for Stevneleder og Arrangørklubb
- RD må ankomme i god tid før start på treningen, og være til stede til etter at stevnet er avsluttet og han/hun har utført alle sine plikter.
- Sammen med jurylederen, stevnelederen og førernes representant må RD inspisere banen og sikkerhetsforanstaltningene før treningen begynner.
- RD kan overfor juryen/stevnelederen komme med forslag som påvirker og forandrer det publiserte programmet, som: å restarte et heat, utelukke en utøver, kjøretiden på et heat, forkorte et heat eller utsette, stoppe eller kansellere et stevne.
- I spesielle tilfeller kan RD på eget initiativ redusere varigheten av fri trening, tidskvalifisering, kvalifiseringsheat eller heat.

Dersom Race Director benyttes skal dette framgå av tilleggsreglene.

15. Innledning, prinsipper og generelt

Ihht. nasjonalt motorsportreglement §1.1 har seksjonsstyret MC ansvar for å godkjenne SR for grener under sin seksjonen. Spesialreglementer skal ikke gå på akkord med overordnede regelverk i NMF eller NIF. Det er kun seksjonsstyret som kan godkjenne endringer, tillegg eller fravikelse fra spesialreglementene. Ved tolkningsspørsmål er det seksjonsstyret som har overordnet myndighet og beslutter hva som er rett tolkning. Dersom det er uklarheter skal FIMs Sporting Code med engelsk tekst legges til grunn. For fullstendig bestemmelse om ansvar og myndighet se nasjonalt motorsportreglement §1.1

For alle treninger, arrangement og konkurranser som har med utøvere under 13 år gjelder NIF og NMFs barneidrettsbestemmelser.

Alle løp må arrangeres på baner som er godkjent av NMF og av en klubb tilsluttet NMF.

Alle baner skal godkjennes av juryen før trening/konkurranse kan igangsettes. Arrangøren er ansvarlig for alle nødvendige fasiliteter og personell for å sikre en rolig, sikker og effektiv gjennomføring av arrangementet.

Når tilleggsreglene er godkjent forsikrer NMF arrangementet i tråd med FIMs, Norges Idrettsforbund og Olympiske Komité (NIFs) og NMFs regler.

Klasse	Alder
MX rekrutt	11 – 12 år
MX85	13 – 15 år*
MX junior	Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 18. OBS: Fra 2026 endres klassens alder til følgende: Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 17.
MX 2	Fra det året en fyller 15 år
MX 1	Fra det året en fyller 16 år
MX Open	Fra det året en fyller 16 år

15.1 Definisjon

Motocross og speedcross er hastighetskonkurranse på baner som er bygd opp av naturlige hindre. Forskjellen på en motocrossbane og speedcrossbane er banelengden og til dels at speedcross har mer og større hopp.

Forskjellen på motocross konkurranse og speedcross konkurranse er kvalifiseringssystem, heatlengden og antall startende i et heat.

Bestemmelsene i dette reglementet utfyller bestemmelsene i nasjonalt motorsportreglement og gjelder alle motocross og speedcross konkurranser som arrangeres i Norge.

Antall startende i et heat skal godkjennes i banegodkjenningen og av juryen før stevnet. Det er tillatt å starte med inntil 40 utøvere/deltagere dersom banen og startområdet er godkjent for dette.

15.2 Titler

Alle NM klasser og NC klasser skal defineres i dette reglement samt at det er utformet egne reglement for hvert enkelt statusløp.

15.2.1 Norgesmesterskap (NM) øvelser og klasser

NM arrangeres i følgende klasser:

Klasse	Kubikk	Alder	Beskrivelse
MX 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år*	Fra og med det året en fyller 13 år, ut det år en fyller 15 år
MX Junior	125 ccm 2takt	Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 18. OBS: Fra 2026 endres klassens alder til følgende: Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 17.	
MX 2	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Fra det året en fyller 15 år	
MX 1	175cc opp til 250cc for 2 takt og over 290cc opp til 450cc for 4 takt	Fra det året 16 år	Denne klassen brukes kun under Lag-NM i NM sammenheng
MX Open	Inntil 500ccm 2takt og fra 250ccm til 650ccm 4takt	Fra det året en fyller 16 år	
MX Damer	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Alder følger ccm størrelsen på syklene som i MX Junior og MX 2 klassene.*	
MX Jenter 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år*	
MX Rekrutt	65/85ccm	11 – 12 år	Ikke statusklasse. Ikke serie. Kun enkelt løp.

* For MX Damer og MX Jenter 85 klasse så kan disse kjøre sammen, men ved høyere deltagerantall enn fem førere i MX Jenter 85, så skal MX Jenter 85 kjøre eget heat.

Det kan kjøres egne klasser for elektriske kjøretøy under NM-veka.

NM Speedcross:

Klasse	Kubikk	Alder	Beskrivelse
MX 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år*	Førere i denne aldersgruppen skal ikke kjøre i heat sammen med øvrige klasser (størrelse sykler, klasser)
MX Junior	125 ccm 2takt	Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 18. OBS: Fra 2026 endres klassens alder til følgende: Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 17.	
MX 2	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Fra det året en fyller 15 år	
MX Open	Inntil 500ccm 2takt og fra 250ccm til 650ccm 4takt	Fra det året en fyller 16 år	

MX Damer	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Alder følger ccm størrelsen på sykkelen som i MX Junior og MX Open klassene.*	
MX Jenter 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år*	

*For MX Damer og MX Jenter 85 klasse så kan disse kjøre sammen, men ved høyere deltagerantall enn fem førere i MX Jenter 85, så skal MX Jenter 85 kjøre eget heat.

Lag NM

Klasse	Kubikk	Alder	Beskrivelse
NM Lag Junior	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt Se eget reglement	13 – 15 år*	Førere i denne aldersgruppen skal ikke kjøre i heat sammen med øvrige klasser (størrelse sykler, klasser)
NM Lag Senior	MX1, MX2 og MX Open Se eget reglement	Alder følger klassen MX2, MXOpen og MX1.	
NM Lag Jenter 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt Se § 23.2.1	13 – 15 år*	
NM Lag MX Damer	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt Se § 23.2.1	Alder følger ccm størrelsen på sykkelen som i MX Junior og MX 2 klassene.*	

15.2.2 Norgescup (NC) øvelser og klasser

Klasse	Kubikk	Alder	Beskrivelse
MX 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år	Førere i denne aldersgruppen skal ikke kjøre i heat sammen med øvrige klasser (størrelse sykler, klasser)
MX Junior	125 ccm 2takt	Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 18. OBS: Fra 2026 endres klassens alder til følgende: Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 17.	
MX 2	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Fra det året en fyller 15 år	
MX Open	Inntil 500ccm 2takt og fra 250ccm til 650ccm 4takt	Fra det året en fyller 16 år	
MX Jenter 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år*	Førere i denne aldersgruppen skal ikke kjøre i heat sammen med lavere klasser (størrelse sykler, klasser)
MX Damer	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Alder følger ccm størrelsen på sykkelen som i MX Junior og MX 2 klassene.*	

*For MX Damer og MX Jenter 85 klasse så kan disse kjøre sammen.

Norgescup lag

NM Lag Jenter 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt Se § 23.2.1	13 – 15 år*	
NM Lag MX Damer	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt Se § 23.2.1	Alder følger ccm størrelsen på sykkelen som i MX Junior og MX 2 klassene.*	

* Jenter og Damer kan kjøre sammen, men ved høyere deltagerantall enn fem førere i MX Jenter 85, så skal MX Jenter 85 kjøre eget heat.

15.3 Tilleggsklasser i forbindelse med statusløp

MX Rekrutt

65ccm/85ccm 11-12 år. Ikke serie, kun enkeltløp.

16. Øvelser, motorsykler, klasser og lisenser

16.1 Øvelser

En konkurranse er åpen for en eller flere motorsykelklasser, og for solosykler og sidevognsykler.

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

16.1.1 Antall startende i MX 85 ccm

Antall startene i et heat for MX 85 ccm skal ikke overstige antall startende i heat banen er godkjent for. Det kan være maksimalt fem utøvere i andre rekke. Overstiger antall startende dette, så skal det lages plass i tidsskjema til å dele opp i to grupper.

16.1.2 Mosjonsklasse – breddeklasser

Fellesbetegnelse for mosjonister, kan deles i flere aldersklasser, flere klasser kan kjøre sammen men antall førere får ikke overstige antall startende i heat banen er godkjent for. Anbefalt kjøretid 15 min + 2 runder.

16.1.3 Old Boys

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

16.2 Motorsykel

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

16.3 Klasser

De godkjente klassene er som følger:

Klasse	Kubikk	Alder	Beskrivelse
MX Rekrutt	65/85ccm	11 – 12 år	Dette skal være en intrudoksjonsklasse som kan være gjesteklasse under statusløp med premiering til alle etter barneidrettsforskriften.
MX85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år*	Førere i denne aldersgruppen skal ikke kjøre i heat sammen med øvrige klasser (størrelse sykler, klasser)
MX Junior	125 ccm 2takt	Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 18. OBS: Fra 2026 endres klassens alder til følgende: Fra det året en fyller 13 til og med det året en fyller 17.	
MX 2	Inntil 250ccm 2 takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Fra det året en fyller 15 år	
MX Open	Inntil 500ccm 2takt og fra 250ccm til 650ccm 4takt	Fra det året en fyller 16 år	
MX Jenter 85	85 ccm 2takt /150 ccm 4takt	13 – 15 år*	
MX Damer	Inntil 250ccm 2takt og fra 175ccm til 250ccm 4takt	Alder følger ccm størrelsen på sykkelen som i MX Junior og MX 2 klassene.*	
All Star Damer	Fra 125 2t. 250 4t.	Fra det året man fyller 30 år. **	
All Star 30 – 40 år	Fra 125 2t. 250 4t.	Fra det året man fyller 30 år til året man fyller 40 år. **	
All Star 40 – 50 år	Fra 125 2t. 250 4t.	Fra det året man fyller 40 år til året man fyller 50 år. **	

All Star 50 – 60 år	Fra 125 2t. 250 4t.	Fra det året man fyller 50 år til året man fyller 60 år. **	
All Star 60 – 65 år	Fra 125 2t. 250 4t.	Fra det året man fyller 60 år til året man fyller 65 år. **	
All Star 65+	Fra 125 2t. 250 4t.	Fra det året man fyller 65 år. **	

*For MX Damer og MX Jenter 85 klasse så kan disse kjøre sammen, men ved høyere deltagerantall enn fem førere i MX Jenter 85, så skal MX Jenter 85 kjøre eget heat.

** All Star klassene kjører samme heat. Kan deles hvis antallet overstiger banens kapasitet.

EL sykler kan kjøres sammen med klassen Open eller dameklassen i åpne løp.

16.4 Lisenser

For å kunne delta i konkurranser må deltakerne ha gyldig internasjonal eller nasjonal lisens.

For å løse lisens må man gjennomgå NMFs godkjente lisenskurs og bestå en teoretisk prøve og en praktisk kjøreprøve. Se www.nmfsport.no for mer lisensinfo.

16.5 Reservere startnummer

Utøvere har mulighet til å reservere et startnummer for sesongen i hver klasse de kjører.

Utøvere som har reservert startnummer som ikke blir brukt, vil miste retten til disse numrene når de ikke har vært brukt til å melde seg på løp de siste to år. Det er mulig å beholde nummeret etter to år med inaktivitet, men det må foreligge en god grunn, og utøver må søke gren om dette.

Utøver som ønsker å overta inaktivt nummer kontakter gren om bistand.

16.6 Barneidrettsbestemmelser

All aktivitet med barn frem til det året til fyller 13 år anses som barneidrett og skal følge NIF og NMFs barneidrettsbestemmelser, dette reglement og andre relevante reglementer.

16.6.1 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. For øvrig forutsettes det at kjøretøyet er i samsvar med teknisk reglement.

Alder	Max setehøyde	Max vekt kjøretøy	Max motoreffekt
Fra fylte 5 år	635 mm	54 kg	7 hk
Det året man fyller 6 år	730 mm	63 kg	13 hk
Det året man fyller 7 år	730 mm	74 kg	22 hk
Det året man fyller 10 år	900 mm	90 kg	35 hk

Utøvere som, på grunn av høyde, er for lange til å få en sikker kjørestilling på en sykkel godkjent fra det året man fyller 7 år, kan etter fylte 9 år søke dispensasjon til å trene og kjøre løp med en sykkelstørrelse godkjent fra det året man fyller 10 år. Søknaden må være godkjent av en trener med minimum trener 1 kompetanse som kan se og bekrefte at utøveren er for stor i forhold godkjent sykkelstørrelse. Godkjent søknad skal alltid fremvises på lik linje som medlemskort og lisens.

16.6.2 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.

For ordinære treninger gjelder følgende:

- Utøver må ha bukser og hansker av sterkt materiale.
- Utøvere kan bare benytte knehøye støvler av lær eller tilsvarende materiale for å unngå skrubbsår. For å unngå eventuelle uhell må utøverens armer være helt dekket av beskyttelses tøy av et passende materiale. Langermede trøyer i slitesterkt flammesikkert materiale som ikke smelter må brukes av alle utøvere.
- Bryst, og ryggbeskytter er påbudt under trening og løp. Denne beskyttelsen må beskytte brystkassen, hele ryggen (godt utenfor begge sidene av ryggspylen).
- Knebeskyttere eller kneskinne skal benyttes ved trening og løp.
- CE--merket alpinhjelmer kan benyttes for de mellom 5 og 8 år.

16.6.3 Bane/aktivitetsområde

Motocrosskjøring for barn skal skje på godkjent område. Barnebanen skal utformes slik at de er sikre og gir utfordringer for de barn som kjører på området. Det er viktig at klubbene lager barnebaner i samsvar med Motocrossregler og retningslinjer for banebaner. Banen skal godkjennes av NMF for barneaktiviteter. Se retningslinjer i SR og baneregler for motocross.

16.6.4 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. Dette innebærer at disse barna, dersom de deltar sammen med 11 – 12--åringer, skal plasseres urangert, nederst på resultatlista. Alternativt kan man la være å rangere hele klassen.

Antall startende:

- a) Antall startende i en massestart for aldersklassen 10 til 12 år skal tilpasses banen og startgrinden / startområdet. Ved flere deltagere enn antall plasser på startgrinden kan det startes i to rekker, men rekke nr 2 må vente og starte et par sekunder etter at startgrinden har falt. Maks kjøretid på 15 minutter (ca 10 minutter + 2 runder).
- b) 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).
- c) Antall startende i massestart for aldersklassen 5 til 7 år skal ikke overstige 20 førere. Maks kjøretid på 10 minutter.

- d) Antall som trener samtidig skal bestemmes av banegodkjenningen og trener/aktivitetsleder og kan overstige antall som kan starte samtidig.
- e) Banen skal godkjennes og beskrive hvor mange barn som kan starte samtidig på banen. Der det er startgrind skal fortrinnsvis antall startende samtidig tilsvare maksimum antall startgrinder.

Barneklassene skal kjøres etter følgende mønster:

- a) Barn fra 8 til 9 år skal kjøre maks 10 minutter.
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.

I MX 85 ccm Norgescupen (NC) og Norgesmesterskap (NM) kan førere delta fra det året de fyller 13 år. I Regionsmesterskap og Norgescup kan det etableres en åpen klasse for kjørere i aldergruppen 11-15 år. I denne klassen vil det være tillatt med rangering og differensiert premiering, men alle skal ha premie. Klassen er for å rekruttere kjørere, og vil ikke inngå i noen serie eller cup.

16.6.5 Trimming av motocross barnekjøretøy

Det er ikke tillatt å trimme kjøretøy for barn til og med det året de fyller 12 år. Dersom slike forhold blir oppdaget vil forsikringer ikke gjelde, eller forsikrings-selskapet kan kreve regress ved ulykker.

Kjøretøyet skal ellers tilfredsstillende vanlige tekniske krav til et kjøretøy. Det er imidlertid tillatt å benytte uoriginale deler, eks eksosanlegg, bremses og utstyr til disse syklene, men ikke med formål å øke effekten.

Forbud mot å foreta endringer på kjøretøyets motor og forgasser i forhold til originalutførelsen.

Forbud mot å foreta endringer på kjøretøyets ramme i forhold til originalutførelsen.

17. Banen

På alle baner der det arrangeres konkurranser skal banen godkjennes og tilfredsstillende de til enhver tid gjeldende bestemmelser og godkjenninger som gjelder for det arrangementet, banen og statusen som arrangeres. Se NMFs banereglement for de forskjellige nivåene for detaljer.

17.1 Sikkerhet

Alle baner og anlegg som brukes til motorsport skal være så sikre som mulig. For motocross er et eget banereglement som gjelder. Det skal spesielt legges vekt på å stoppe muligheten for et kjøretøy å komme over i annen bane eller ut blant publikum.

17.2 Kjørers depot / parkeringsdepot

Kjørernes depot skal ha direkte utkjøring til startsonen. Depotet skal utstyres med tilstrekkelige sanitære fasiliteter og ha en ventesone ved starten. Depotet må også inneholde nødvendig utstyr for teknisk kontroll, reparasjoner og påfyllinger. Underlaget i depotet må være slik at kjøretøy (biler, lastebiler og lignende) kan flyttes i depotet under alle værforhold.

Det anbefales at en testbane er tilgjengelig i nærheten av depotet. Et eller flere brannslukningsapparat på min. 5 kg må finnes i parkeringsdepot (se også banereglementet). Antall og størrelsen på brannslukningsapparatene skal vurderes i forhold til antall startende i arrangementet og i forbindelse med banegodkjenning. Juryen og banegodkjenner kan kreve flere brannslukningsapparat i parkeringsdepot og andre områder.

Motorsykkelkjøring i depotet er ikke tillatt. (Se også NMFs banereglement for motocross)

17.3 Banedepot

Baner skal ha banedepot ved siden av banetrassen (se også NMFs banereglementet). Her skal alle reparasjoner, justeringer, påfyllinger o.l. foretas. Sekundering skal skje fra banedepot. Det skal finnes et pulverapparat på min. 5 kg i banedepotet.

17.4 Kryssing av kontrollinja / mållinja

Når motorsykkelens fremste del passerer mållinja, skal dette registreres.

17.5 Tidtaking og rundetelling

Tidtaking og rundetelling skal skje på linje med målstreken.

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

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

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

18. Arrangement

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

18.1 Innsjekk og avslutning

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

Alle resultater har blitt godkjent av juryen Alle protestfrister er utløpt

All tekniske, sportslige og antidopingforhold er verifisert og avsluttet.

Dersom det er innlevert en protest vil resultatene ikke være offisielle før juryen har tatt sin avgjørelse. Sekretariatet må være fullt operativt inntil alle protester er behandlet. Alle funksjonærer, flaggvakter og medisinsk personell må være tilstede på banen og tilgjengelig for stevneleder og den internasjonale/nasjonale juryen.

18.2 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstillende NMFs maler utarbeidet av NMF. TR sendes NMFs administrasjon minimum 60 dager før stevnet starter.

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

Arrangøren skal gjøre TR kjent for alle utøvere. TR skal inneholde alle detaljene rundt stevnet. Avvisning av påmeldinger skal være i henhold til nasjonalt motorsportreglement, SR og eventuelle forbehold opplyst i TR.

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

Alle gebyr/avgifter ut over NMFs transaksjonsgebyr skal fremgå av TR.

NMFs transaksjonsgebyr for online påmelding fastsettes av forbundsstyret. Se også fellesdelen for mer info om påmelding og utøvers rettigheter og forpliktelser, samt mer om TR.

18.3 Påmelding og etteranmelding

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

Etteranmeldt: En utøver som har meldt seg på etter påmeldingsfristens utløp som er oppgitt i TR. Etteranmeldingsgebyr/straff: En klubb/arrangør kan ilegge en utøver som ikke melder seg på innen påmeldingsfristen en av følgende to straffer:

Avgift som skal betales i tillegg til startavgiften, pga. at påmeldingen er ankommet arrangøren etter at påmeldingsfristen har løpt ut.

Utøveren må stå bak på startgrinden, selv om det kjøres kvalifisering.

Alle utøvere som melder seg på innen påmeldingsfristen har rett til å delta, dersom de tilfredsstillende alle delene i reglementet og TR. De utøvere som melder seg på til et statusløp etter påmeldingsfristens utløp kan bli ilagt et tilleggsgebyr i tillegg til startavgiften. Startavgift

og tilleggsavgift skal maks komme opp i det dobbelte av startavgiften. Frist for etteranmelding til løp er onsdag før løpsstart.

Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding

Tilbakebetaling skal skje til deltagerne innen 7 dager etter at de har tatt kontakt med arrangøren.

18.3.1 Antall startende i en konkurranse

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

18.4 Aksept av påmelding

Arrangøren skal ha mottatt påmeldingene * senest 15 dager før arrangementet (start på teknisk kontroll/innsjekk regnes som starten på et arrangement). Etteranmeldinger tillates frem til søndag før løpet kl. 23.59.

Elektronisk påmelding skal foregå med NMFs godkjente system. Arrangøren har anledning til manuelt legge inn deltagere i ISonen som deltagere i stevnet både før påmeldingsfristen eller etter.

Startavgift skal være betalt i ISonen innen bekjentgjort påmeldingsfrist for at påmelding skal være gyldig. Startbekreftelse: Påmeldte, tilleggsregler og tidsskjema finnes i ISonen.

For NM og NC, se eget reglement

18.5 Ikke startende i et stevne

Stevneleder kan ilegge bot til de utøvere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. For ikke statuskonkurranser er avgiften kr 100,-. Stevneleder skal rapportere startnummer, navn på utøver og klasse på de som ikke har meldt korrekt avbud til juryen. Juryen skal føre dette inn i juryprotokollen.

Bot for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben

18.6 Utøvers beskyttelse

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

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

Følgende utstyr må brukes av utøveren under hele stevnet:

1) Hjelm

Hjelmen må tilfredsstillere NMFs regler for hjelmer (se teknisk reglement). Hjelmen må være merket med en av merkene beskrevet i NMFs Appendix 01 tekniske reglement. Langt hår skal være i hestehale under hjelmen eller beskyttelsesvesten.

2) Øyebeskyttelse

Beskyttelse for øyne må være i henhold til NMFs Appendix 01 tekniske reglement og må brukes fra start av i hver trening, kval og heat. Kan kastes under heatet / treningen / kvalet.

3) Utstyr og beskyttelsesklær

Bryst, og ryggbeskytter er påbudt under trening og løp. Denne beskyttelsen må beskytte brystkassen, hele ryggen (godt utenfor begge sidene av ryggøylen). Hansker må brukes fra start av i hver trening, kval og heat.

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

4) NMF Logo

Førerene kan trykke NMF logo på trøyer og bryst/ryggbeskytter som brukes utenpå trøye. Regler for størrelser etc. finnes på nmf sin nettside.

<https://www.nmfsport.no/assets/files/Grafikk/2018/nmf-profilmanual.pdf>

5) Navn og startnummer

For statusløp gjelder følgende. Førerene må ha et ryggstartnummer som er i henhold til NMFs Appendix 01 tekniske reglement. Ryggstartnummer skal stemme overens med startnummer på kjøretøy.

Etternavnet på føreren skal være på skulderlinjen på ryggen av trøyen og startnummeret skal være synlig på ryggen av trøyen. Brukes det ryggbeskyttelse utenpå trøyen så skal etternavn og startnummer være synlig på ryggbeskyttelsen.

Navn og startnummer skal trykkes i farger som er i kontrast til fargen på trøyen eller ryggbeskyttelsen.

18.7 Administrativ kontroll

Utøverne skal forevise kjøretøybevis, lisens og medlemskort ved innsjekk (administrativ papirkontroll) før treningen finner sted. Utøveren må her vise gyldig lisens for den klassen vedkommende skal delta i (se www.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.

18.8 Teknisk godkjenning / verifikasjon

I løpet av et arrangement kan utøveren benytte seg av motorsykler som er forevist i teknisk kontroll Utøver kan forevise maks to motorsykler pr klasse. Begge sykler skal gjennom teknisk kontroll når teknisk kontroll foretas i gjeldende klasse.

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

Under teknisk kontroll skal utøver fremvise kjøretøybevis for de kjøretøy som skal kontrolleres, for å kontrollere kjøretøybeviset mot rammenummer på kjøretøyene.

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

Hver utøver må fremvise en motorsykkel i sitt navn og startnummer for teknisk kontroll. Det er to muligheter for den andre motorsykkelen:

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

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

En utøver kan bytte motorsykkel når som helst, unntatt under et heat. Tidskval regnes som heat. Man må velge motorsykkel senest 10 minutter før start. (se pkt 18.17 Ventesone prosedyrer)

Kun utøverens startnummer skal være på nummerplatene. NMF kan kreve at utøverne kjører med NMFs logo for NM Motocross. Detaljer om hvor logoen skal plasseres vil bli bekjentgjort i her eller i tilleggsreglene (TR) for løpet.

18.9 Kamera på motorsykkelen (on-board kamera)

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

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

18.10 Banekontroll/godkjenning

Banen skal kontrolleres av jurylederen, NMFs Race Direktør og stevnelederen slik at den er i henhold til banemappa og det banen er godkjent som før konkurransen starter. For NM skal dette skje dagen før trening. Denne kontrollen kan også involvere medlemmene av juryen og andre relevante personer. Om nødvendig kan en 2. godkjenning av banen bli gjennomført.

Førernes representant eller en han/hun utpeker kan også være til stede på denne kontrollen. Tidspunktet for kontrollen skal framgå av TR.

18.11 Trening og starttrening

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

Dersom en utøver kjører flere klasser klarer det seg med å trene i en av klassene. Det skal være mulighet for minimum 10 minutters trening for hver utøver.

Det er ikke krav til starttrening i åpne konkurranser eller regionskonkurranser. Transponder skal brukes under trening

18.12 Førermøte

Et førermøte (mellom arrangørklubben, juryen og utøverne) blir gjennomført på egnet sted. Tid og sted for ordinære førermøter opplyses det om i tidsskjema. Førermøte skal fortrinnsvis være før trening/tidskval. Ved behov kan stevneleder / jury bestemme at det gjennomføres flere førermøter. Juryleder, medlemmene av juryen, RD, stevnelederen, arrangøren, alle utøverne og foresatte til de under 16 år skal delta. På førermøtet vil forhold som angår banen, sikkerheten og konkurranseprosedyrene bli gjennomgått.

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

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

For utøvere under 16 år kreves det at foresatte delta på førermøte.

18.13 Kvalifisering

Kvalifisering kan foregå ved heat eller tidstagning. Kvalifisering kan også være forlengelse av trening (eks. 10 min trening 20 min tidskval, dette vises med skilt). Opplysning om at kvalifisering skal være en forlengelse av trening skal senest opplyses til utøverne på et førermøte i forkant av treningen.

Kvalheat og tidskval settes opp etter tider fra trening. (Best treningstid gruppe/heat 1, nr.2 gruppe/heat 2 osv). Kvalifisering og hvordan dette skal gjennomføres skal framgå av TR (tidskval eller kvalifiseringsheat).

Framkjøring til startgrinden i alle heatene skal skje etter resultatene i kvalifiseringene. Juryen avgjør

fordelingen (trekker) for hver klasse avhengig av kvalifiseringsmåte.

Kvalifiseringsheat

Ved kvalifiseringsheat gjelder ventesonereglene. Reservesykkel i banedepot er ikke tillatt. Ved kvalifiseringsheat skal antall runder i kvalifiseringen beskrives i TR. Prinsippene ved kvalifiseringsheat skal følge samme prinsipp som tidskvalifisering (se avsnittet Tidskvalifisering under og pkt 18.18).

Tidskvalifisering

Tidskvalifisering kjøres over det antall minutter som er ført opp i tidsskjema.

Maksimalantallet utøvere ute på banene samtidig ikke skal overstige de begrensninger som gjelder i banereglementet. Hvis antall deltagere overstiger banens maksimalantall utøvere på banen skal tidskvalen deles i to (ev. flere grupper om antall startende overstiger det dobbelte av banene er godkjent for).

Tidskvalenes lengde skal hvis det deles i grupper reduseres til 15 min

Stevneleder og jury bestemmer fordelingen i gruppene ut fra reglement, Alle runder til alle deltagere registreres i tidtagersystemet og deltagerne rangeres etter beste rundetid i sin gruppe. Den gruppe med best tid velger startposisjon først ved framkjøring til startgrinden i alle heat. Deretter vinneren av den andre startgruppen, nr 2 i den gruppen med best tid, nr 2 i gruppen med nest best tid osv.

Første reserve velges fra gruppe med best vinnertid, andre reserve fra vinneren av den andre gruppen osv dersom flere reserver benyttes.

Ved tidskvalifisering skal ikke venteseone benyttes og en utøver kan IKKE benytte reservesykkel. Når trening og tidskval (eks 10 min trening/15 min tidskval) kjøres sammen kan reservesykkel i banedepo benyttes.

18.14 Resultat fra tidskvalifiseringer, kvalifiseringsheat, semifinaler, siste sjanse og andre heat

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

18.15 Stillhet i depot

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

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

18.16 Oppvarming

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

Deltagelsen er frivillig.

Det skal gjennomføres tidtaking under oppvarmingen,

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

18.17 Ventesoneprosedyrer

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

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

20 minutter før start:	Innkjøring til ventesonen åpner
	Utøverne kan preparere sin plass bak startgrinden
10 minutter før start:	Skilt med «10 minutter» vises
	Innkjøringen fra depot til ventesonen stenges
	Alle kvalifiserte motorsykler (som skal benyttes i det angjeldende heatet) må være i ventesonen
	For sent ankomne motorsykler, dvs. etter at innkjøringen til ventesonen er stengt får ikke delta i heatet. Straffen for å ikke komme i tide til ventesonen stenger er utelukkelse fra å starte i det angjeldende heatet.
4 minutter til start:	Skilt med «4 minutter» vises
	Startgrinden er klar og utøverne må ta plass ved sin motorsykkel
	På et lydsignal må alle, utenom utøveren, en mekaniker og en paraplyholder per utøver, TV-personell og funksjonærer under oppdrag, forlate ventesonen. Utøver må på

	<p>dette tidspunkt være tilstede i ventesonen. Utøverne forbereder seg for start.</p> <p>Kommer en utøver for etter 4 minutter skiltet er vist start mister vedkommende sin startplass på grinden. Dersom det er flere som kommer for sent følger rekkefølgen i kvalifiseringen/tidskvalen for de utøverne som ankom for sent.</p>
Fra da av:	<p>Kommer en utøver for etter 4 minutter skiltet er vist start mister vedkommende sin startplass på grinden. Dersom det er flere som kommer for sent følger rekkefølgen i kvalifiseringen/tidskvalen for de utøverne som ankom for sent.</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.</p> <p>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 konkurranser. Straffen for og ikke å 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>5 sekunders skult vises</p> <p>Startgrinden vil falle innen de neste 5 til 10 sekundene</p>
2 runder skilt	Tiden er ute og det er to runder igjen
1 runde skilt	Det er 1 runde igjen til målflagget vises og heatet er avsluttet
Målflagg / sort- og hvitrutete flagg	Heatet eller treningen er avsluttet og utøverne blir stoppet etter at de passerer mållinjen/målflagget

Ved Masterrunde/defilering kan arrangøren lage rutiner som avviker fra overnevnte ved å starte tidligere, eller at de som skal være med på frivillig masterrunde må møte 10 minutter

før start. Utøvere som ikke har ankommet fra masterrunden/defilering innen angitt tid ca. 3 til 4 minutter før start vil bli nektet start.

Gjennomføring av masterrunde teller ikke som startende heat.

18.18 Startrekkefølge

Startrekkefølgen er som følger:

Ved et kvalifiseringsheat eller ved en tidskval velger utøverne etter sine resultat i henholdsvis kvalifiseringsheatet eller tidskvalifiseringen.

Ved to kvalifiseringsgrupper

A) Utøverne fra kvalifiseringen (tidskval hvor det benyttes) begir seg til startgrinden i den rekkefølge de kvalifiserte seg. Vinneren av det kvalifiseringsheat med best totaltid/runder eller den tidskvalen med best vinnertid velger startposisjon først, deretter vinneren av det andre kvalifiseringsheatet / tidskvalifiseringen som nr to, fra beste kvalgruppe som nr tre, deretter fra nest beste kvalgruppe osv.

B) Dersom ikke alle kvalifiserte utøvere kommer til start når ventesonen stenger kan den/de reservene inn som står klare ved innkjøringen til ventesonen få starte. Reservene får starte etter hvilke kvalifiseringsresultat de har.

C) Dersom det av en eller annen grunn det ikke er noen resultat fra en eller flere kvalifiseringer i en eller flere klasser før finaleheatene vil juryen i samarbeid med stevneleder bestemme kriteriene for kvalifiseringen og start posisjon etter samme prinsipp som nevnt i dette reglementet. Tider fra treninger, oppvarming eller lignende kan da benyttes.

18.19 Startgrindprosedyrer

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

Massestart med motoren i gang vil bli benyttet.

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

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

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

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

Utøveren kan fritt velge plass på startgrinden. Har han først valgt plass, får han ikke endre denne. Området foran startgrinden skal prepareres av arrangøren på en slik måte at alle utøvere har tilnærmet like forhold. Ingen utenom funksjonærer, kameramenn og fotografer får oppholde seg foran startgrinden og ingen preparering tillates av føreren eller dennes hjelpere.



Utøveren kan preppe på denne siden av startgrinden

Kun arrangøren kan preppe på denne siden av startgrinden.

18.20 Stopp av heat

Stevneleder er gitt ansvar til å kunne stoppe enhver trening, tidsskval og heat før tiden, av sikkerhetsmessige grunner eller av force majeure. I et slikt tilfelle vil det bli vist rødt flagg.

Dersom et heat blir stoppet før halvparten av oppsatt kjøretid er gjennomført vil det bli restart. Utøverne skal da etter stevneleders instruksjoner returnere til ventesone. Ved behov for etterfylling av bensin gjøres dette etter samråd med funksjonær, Miljømatte skal brukes og restart vil skje så raskt som mulig etter at rødt flagg ble vist/avbrutt heat.

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

Ved begge tilfeller nevnt over er bytte av motorsykkel tillatt. Utøveren må velge motorsykkel senest ved innkjøring til ventesonen.

Stevneleder kan diskvalifisere en eller flere utøvere som forårsaket stoppen (Rødflagging av heatet) av heatet, samt at den/de utelukkes fra restarten/ny start.

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

Dersom et heat eller tidskvalifisering har kjørt mer enn X minutter (halvparten av oppsatt kjøretid) vil heatet/tidskvalifiseringen anses som fullført og dermed være tellende.

Resultatet av heatet/tidskvalifiseringen vil da bli beregnet ut fra runden før det røde flagget ble vist. Stevneleder kan bestemme at den/de utøvere som har forårsaket rødflaggsituasjon bli plassert sist av de utøvere som har flere eller samme antall runder som de/dem.

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

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

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

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

18.21 Utøvers og medhjelperens/teammedlemmers oppførsel under treningen, kvalifiseringene og heatene

1. Utøveren må hele tiden følge sportslige reglene.
2. 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.
3. Utøverne må melde enhver unormal medisinsk tilstand eller skade til medisinsk ansvarlig.
4. Utøveren kan bli holdt ansvarlig for oppførselen til medlemmer i sitt team.
5. Utøveren må adlyde de flaggsignaler og skriftlige beskjeder som inneholder instruksjoner eller lignende.
6. Utøverne er ansvarlige for å være tilstede på alle utøvermøter, og følge all informasjon og instruksjon som blir gitt. Teammedlemmer oppfordres også til å overvære førermøtet.
7. Utøverne må kjøre ansvarlig og ikke forårsake skade på andre utøvere eller andre personer under arrangementet.
8. 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.
9. 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.
10. 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 pga. sikkerheten. Stevneleder vil foreslå for straff for slike forhold til juryen.
11. 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 ikke hjelpe en utøver med å starte motorsykkelen.
12. I Norge tillates fremmed hjelp i klasse MX 85 Barneidrett under spesielle forhold og omstendigheter. Opplysninger om hvordan og hvor mye fremmed hjelp man kan motta i klasse MX 85 ccm barneidrett skal det opplyses om på førermøtet eller i egen info/eget skriv før heatet igangsettes. All slik hjelp skal foregå på en sikker og ordentlig måte.
13. Utøverne skal kun bruke traseen, men dersom de ved et uhell kjører ut av traseen i løpet av en kvalifisering eller et heat kan de fortsette og på en sikker måte kjøre inn på traseen igjen på et punkt nærmest mulig der de kjørte ut, uten å ha tilegnet seg noen fordeler, og kutte traseen er forbudt. Straffen for å kutte banen med hensikt for å få fordel av det, er utelukkelse fra kvalifiseringen, tidskvalen, siste sjansen eller heatet. Ytterligere forføyninger kan bli ilagt av juryen.
14. 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.
15. Utøvere kan kjøre inn i banedepotet for å modifisere, justere eller erstatte alle deler av sikkerhetsutstyret eller motorsykkelen, utenom rammen som skal være

- forseglet/merket. For lydempere: se Appendix 01 teknisk reglement. Påfylling av veske er tillatt, men må utføres med avslått ("død") motor.
16. Det er ikke tillatt å erstatte sikkerhetsutstyret, fylle veske eller motta mekanisk bistand på traseen, utenfor banedepotet eller i ventesonen.
 17. 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.
 18. 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.
 19. 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.
 20. 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.
 21. 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
 22. Det er ikke tillatt å bruke sykler på banen under besiktigelse av traseen, hverken med eller uten motor.
 23. Det er ikke tillatt med elektriske sparkesykler eller pit bike i depotet.

18.22 Offisielle signaler

Offisielle signaler/skilt skal gis på en hvit plate som er 750 mm høy og 600 mm bred med sorte tall (blokkbokstaver/-tall) 10□, 5□, 3□, 15" og 5" på begge sider. Numrene skal være 500 mm høye.

Prosedyre/skilt som vises / benyttet i ventesonen er beskrevet i pkt 18.17, ventesone og startprosedyrer. Betydningen av skilt og enkelte flagg se punkt 18.17.

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

Signal	Betydning
Rødt flagg	Alle utøvere må stoppe. Ved all feilstart (tyvstart) skal det benyttes svingende rødt flagg.
Sort flagg med skilt som viser utøvers startnummer	Utøveren som får det sorte flagget med sitt startnummer skal stanse ved den funksjonæren som har vist det sorte flagget. Sort flagg betyr at det er noe feil på ditt utstyr, på motorsykkelen eller du har gjort noe som stevneleder/ RD vil informere deg om.
Blått flagg	Vær oppmerksom, du er i ferd med å bli varvet (tatt igjen). (Blått flagg må brukes på utvalgte flaggposter av personer som kun har ansvar for blått flagg).

Grønt flagg	Banen er klar for start av heatet. (Grønt flagg kan kun bli benyttet av en flaggvakt med ansvar for og i forbindelse med startprosedyren).
Sort og hvitt rutet	Slutt på trening og konkurranse, målflagg.
Gult flagg, holdt stille	Fare, kjør forsiktig
(Et gult flagg holdt stille skal vises i max 5. minutter i begynnelsen av første fritrening og under masterrunden som skal gjennomføres før kvalifiseringsrunder og hvert heat.)	
Gult flagg, viftende	Fare på denne delen av banen. Fører må redusere hastighet og være forberedt på å stoppe. Forbikjøring av annen utøver er forbudt før hinder (ene) er passert.
(Det viftede gule flagget er overlegent det stasjonære gule flagget.)	
Medisinsk flagg (Hvit med rødt kors eller helt hvit), Vist i område med fare	Medisinsk personell er på banen. Kjør ekstremt forsiktig, Ingen akselerering, Alle hopp skal rulles over. Avansering ikke tillatt før etter skadested, dersom grønt flagg vises skal regler for medisinsk flagg overholdes til det grønne flagget.
<ul style="list-style-type: none"> - Medisinsk flagg skal være tilgjengelig på alle flaggposter - Medisinsk flagg er overlegent stillestående og viftende gult flagg. 	

En flaggpost skal overvåke banen i kjøreretning 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 signalisere med det korrekte flagget slik at flagget er godt synlig for utøveren/utøverne.

Fargene som benyttes (Pantons) er som følger:

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

Minimumsalderen for flaggvakter er 16 år. Flaggvaktene blir utpekt av FMNR / arrangøren og må delta på opplæring med stevneledere. I konkurranser i Norge tillattes det at flaggvakter fra 14 år under forutsetning av at de har gjennomført teoridelen av lisenskurset. For hver

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

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

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

18.23 Resultat

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

Apper som Sportity er godkjent sted for å offentliggjøre resultater og annen informasjon på de løp hvor mobildekning tillater det, i tillegg til at resultatlisten skal være slått opp på resultatavlen. Dette skal da informeres om i tilleggsreglene.

Tidtaking skal foregå i inntill:

- 5 minutter etter trening eller tidskvalifisering
- 5 minutter etter at vinneren av heatet har passert mållinjen

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

Heatet er offisielt avsluttet når målflagget vises til vinneren. Alle påfølgende fører skal stoppe og får målgang når de passerer målflagget.

Tidtaking skal skje når forparten av kjøretøyet passerer mållinjen.

Fører må være i kontakt med sin motorsykel/kjøretøy når han/hun passerer mållinjen. Fører må ha på seg påkrevd sikkerhetsutstyr til målflagg er passert.

Alle førere som deltar i kvalifiseringsheat og/eller vil bli rangert i henhold til plassering på runden og antall fullførte runder. 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. førere har 5 minutter på å fullføre siste runden etter at vinneren har passert mållinjen for å få gjeldende runde tellende. Hvis de ikke klarer dette, så vil antall fullførte runder bestemme plassering, ved rundelighet så gjelder plassering på forrige tellende runde.

Dersom tellesløyfe ikke er passert for en tellende runde, tildeles DNF (did not finish).

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 tilfelles slik som om målflagget blir vist for tidlig skal resultatene bli kalkulert ut fra når målflagget blir vist.

Alle resultatlistene og resultater skal godkjennes av juryen. Resultatene vil bli offisielle etter at protestfristen er ute.

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

18.24 Presentasjon og publisering

Umiddelbart etter stevnet skal arrangøren sende heatresultater, sammenlagtresultat fra stevnet og sammenlagtresultat for serien på e-post til NMFs sekretariat eller laste opp resultatene på NMFs resultatserver etter de retningslinjer NMF har (se www.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

18.25 Sammenlagt poeng i alle konkurranser

Punktene for beregning av resultat skal brukes i rekkefølge. Dersom punkt 1 ikke gir en avklaring, skal punkt 2 brukes, osv.

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.

1. I en konkurranse eller serier som består av flere likeverdige heat, er vinneren den føreren som har samlet flest poeng uten hensyn til hvor mange heat føreren har kjørt.
2. Ved poenglikhet rangeres disse etter plassering/poeng i siste heat.
3. Ved poenglikhet etter en serie heat, rangeres beste resultat først.
4. I Norge kan utøvere rangeres med 0, poeng på tilsvarende måte som pkt 1 og 2.
5. Benyttes ikke 0, poeng rangeres de uten poeng etter plassering i heatene etter samme modell som over.
6. 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).

18.26 Protester

Protester skal innleveres og behandles etter NMFs og NIFs straffebestemmelser (se NMFs straffebestemmelser).

18.27 Støymåling etter konkurransen

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

Alle motorsykler som er over støygrensen **for klassen**, uansett om det er en av de som er trukket ut eller en annen utøvers motorsykkel som blir kontrollert/verifisert, vil bli tillagt et minutt til kjøretiden i det angjeldende heatet. Når tilleggsminuttet er lagt til vil resultatene bli regnet ut blant utøvere som har tilbakelagt like mange runder, og i henhold til deres tid.

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

18.28 Sluttkontroll/verifikasjon

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

18.29 Kostnader til dekning av maskinkontroll på en motorsykkel

Protestgebyr/avgift for demontering av motorsykkelen er beskrevet i nasjonalt motorsportreglement og Sanksjonsreglementet.

18.30 Drivstoffkontroll

Drivstoffkontroll kan bli gjennomført når som helst under arrangementet, i henhold til FIM Motocross teknisk reglement (appendix 01). Dersom en utøvers drivstoff ikke tilfredsstillende de tekniske spesifikasjonene vil utøveren bli utelukket fra hele arrangementet og miste alle

poeng og premier. Denne utøveren vil også bli ilagt kostnadene med kontrollen, og ytterligere straffer kan bli ilagt.

Alle forespørsler om drivstoffkontroll skal foregå som en protest og vedlegges et depositum (se Straffebestemmelsene for detaljer) som betales til juryen eller NMF (tilleggskontroll). Enhver ny forespørsel om kontroll må legges fram for NMF innen 5 dager etter den datoen man mottok svar med informasjon om resultatene fra prøvene, i henhold til nasjonalt motorsportreglement.

Etter kontroll:

Vinnende part vil få tilbakebetalt innbetalt depositum

Tapende part må betale alle kostnadene for alle kontrollene, med fratrukk for allerede innbetalt depositum.

18.31 Anti-doping- og alkoholkontroll

Anti-doping- og alkoholkontroll kan utføres i henhold til FIM Regulations og Anti Doping Norges regler og retningslinjer.

18.32 NIFs regler og forordninger

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

18.33 Æresrunde

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

Dersom den benyttes skal det framgå av TR, eller pålegges av juryen for det enkelte stevnet.

18.34 Seiersseremoni

De tre beste i hvert heat må delta i seiersseremonien etter hvert heat. Enhver som utelater å møte vil bli straffet av den nasjonale juryen

Dersom dette benyttes skal det framgå av TR, eller pålegges av juryen for det enkelte stevnet.

18.35 Pressekonferanse

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

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

18.36 Premiering

Premiering skal gjøres etter følgende oppsett:

De 6 beste i hver klasse sammenlagt i konkurransen premieres. For NM og NC se respektive reglement.

Barneklasser til og med det år de fyller 12 år: Alle Rekruttklasse 13/15 år - I henhold til TR.

Eventuell B og C finaler premieres - I henhold til TR.

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

Norgesmesterskap
og
Norges cup reglement



20. Norsk mesterskap for Motocross

NMF arrangerer hvert år Norgesmesterskap (NM) for motocross.

NM arrangeres i henhold til nasjonalt motorsportreglement, spesialreglementet og dette NM-reglementet.

NM arrangeres hvert år i perioden april til slutten av september. Antall del-runder besluttet i slutten av foregående år. En runde kan arrangeres etter eget oppsett i henhold til NM manualen og eget kjøreskjema/tidsskjema.

Enkelte arrangørklubber av NM runder kan få dispensasjon til å kjøre et annerledes tidsskjema på søndag pga. forskjellig håndtering av kirketidsbestemmelsene. Disse endringene skal godkjennes av NMF før TR offentliggjøres.

NM kan arrangeres som kun 1 stevne, men kan også arrangeres som en serie, da teller alle heat likt. Antall NM-runder besluttet senest på MSK året før NM avvikles

Det skal være en pause mellom heatene i en og samme klasse på minimum 30 minutter.

Under MSK 2024 ble det bestemt at NM skal arrangeres over to runder i 2025, på forskjellige underlag. Med mulighet for endring for neste sesong.

20.1 Tittel og generelt

Alle reglene i Spesialreglementet (SR) for motocross og speedcross gjelder også for NM, dersom det ikke er beskrevet annet i dette reglementet.

Minimum deltagerantall i NM er 5 deltagere eller deltagende lag i klassen for at klassen skal få status. Dette antallet følger forbundsstyrets vedtak nedfelt i nasjonalt motorsportreglement §4.3.1.1.

20.2 Øvelser og klasser

NM individuelt for motocross arrangeres i øvelser og klasser som er definert i 15.2.1.

20.3 Heatlengde

En NM runde består av trening, starttrening, tidskval og to (2) NM heat. I klasse MX Open, MX2, MX junior er kjøretiden for NM heatene på 25 minutter pluss to runder. I klasse MX 85 er kjøretiden for NM heatene på 20 minutter pluss to runder. MX Damer åpen er kjøretiden for NM heatene på 20 minutter pluss to runder.

20.4 Tilleggsklasser

Alle kjøretøy og klasser som skal brukes på banen i løpet av arrangementet, inkludert til demonstrasjon, oppvisning og tilleggsklasser skal godkjennes av NMF på forhånd. Ved NM skal statusklassene til enhver tid ha første prioritet. Juryen kan endre tidsskjema for tilleggsklasser eller noen av de andre aktivitetene og om nødvendig kansellere disse.

Hvis MX Rekrutt kjøres så gjennomføres denne med trening og x antall heat iht. TR/Tidsskjema. Plassering på grind gjøres etter tider på trening.

20.5 Lisenser

For å delta i NM motocross må deltageren ha nasjonale eller internasjonale konkurranselisens utstedt av NMF eller en av de andre Nordiske føderasjonene eller en internasjonal lisens utstedt av en føderasjon tilsluttet FIM.

20.6 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for NM må tilfredsstillende TR maler utarbeidet av NMF. For innsending av TR se pkt. 18.2

20.7 Ikke startende i et stevne

Stevneleder kan ilegge bot til de utøvere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. Avgiften for ikke å melde avbud til NM er kr 300,-, og for andre løp kr 100,-. Stevneleder skal rapportere startnummer, navn på utøver og klasse på de som ikke har meldt korrekt avbud til juryen. Juryen skal føre dette inn i juryprotokollen.

Bot for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben.

20.8 Påmelding og etteranmelding

Påmelding for NM er søndag før løpet kl 23.59. (eller 6 dager før for løp som ikke starter lørdag) Etter søndag 23.59 er påmelding stengt. Påmelding først gyldig når den er betalt. Startkontingent skal stå i TR. Det er ikke restriksjoner på hvor mange øvelser/klasser en utøver kan kjøre samme år.

Etteranmeldt: En utøver som har meldt seg på etter påmeldingsfristens utløp. Stevnestart regnes fra når teknisk eller innsjekk starter.

Alle utøvere som melder seg på innen påmeldingsfristen har rett til å delta, dersom de tilfredsstiller alle delene i reglementet. De utøvere som melder seg på til en statuskonkurranse etter påmeldingsfristens utløp vil bli ilagt et tilleggsgebyr i tillegg til startavgiften. Startavgift og tilleggsavgift skal maks komme opp i det dobbelte av startavgiften.

20.9 Møte mellom arrangør og jury

Før NM skal et møte mellom arrangøren og juryen skal gjennomføres dagen før trening, vanligvis etter banegodkjenningen.

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

20.10 Trening og starttrening

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

Dersom en utøver kjører flere klasser klarer det seg med å trene i en av klassene. Ved en treningsgruppe skal det være mulighet for minimum 30 minutters trening, inkl.

starttrening for hver utøver. Dersom treningen og tidskvalen deles opp i flere treningsgrupper kan

treningstiden settes til minimum 15 minutter per treningsgruppe.

En mulighet til å trene start vil bli gjennomført. Deltagelse her er valgfritt. Alle må ha muligheten til å gjennomføre minimum to starter. Gjennomføringen skal framgå av TR.

20.11 Tidskvalifisering

I NM er det kun max **40** startende i en A-finale. **Det kan ikke starte flere enn det antall utøvere banen er godkjent for.** Det er ikke obligatorisk med B-finaler i NM.

Tidskvalifisering kjøres over det antall minutter som er ført opp i tidsskjema.

Maksimalantallet utøvere ute på banene samtidig ikke skal overstige de begrensninger som gjelder i banereglementet. Hvis antall deltagere overstiger banens maksimalantall utøvere på banen samtidig, skal tidskvalen deles i to (ev. flere grupper om antall startende overstiger det dobbelte av det banene er godkjent for). Tidskvalenes lengde skal hvis det deles i grupper reduseres til 15 min

Stevneleder og jury bestemmer fordelingen i gruppene ut fra reglement. Fortrinnsvis skal tidene på trening benyttes for å fordele utøverne. Den med best treningstid kommer i kvalgruppe A, nestbest i kvalgruppe B, tredje best i kvalgruppe A osv.

Alle runder til alle deltagere registreres i tidtagersystemet og deltagerne rangeres etter beste rundetid i sin gruppe. I tilfelle likhet mellom utøvere vil nest beste tid telle.

Hvor det kun er en tidskvalgruppe skal vinneren av tidskvalen velge 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.

Den gruppe med best tid velger startposisjon først ved framkjøring til startgrinden i alle heat. Deretter vinneren av den andre startgruppen, nr 2 i den gruppen med best tid, nr 2 i gruppen med nest best tid osv.

Første reserve velges fra gruppe med best vinnertid, andre reserve fra vinneren av den andre gruppen osv dersom flere reserver benyttes.

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

Tidsskjema for NM kan endres av stevneleder og godkjennes av juryen dersom antall deltagere i en eller flere klasser er høyere etter innsjekk enn ved påmeldingsfristens utløp. Dersom det er under 25 startende kan trening og tidskval forkortes noe.

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 alternativ løsning som skal benyttes.

Trening og tidskval kan kjøres samtidig, det skal da varsles med grønt flagg og plakat med tidskval. Dette gjennomføres ved først 10-15 min fri trening for så å varsles med flagg og skilt at 10-15. min. tidskval starter.

20.12 Startgrindprosedyrer

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

20.13 Sammenlagtpoeng

Norges Motorsportforbund premierer sammenlagt serier slik:

Individuelle norgesmesterskap:

Medaljer til de tre beste totalt, samt krans (laubær 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 2000,- pr krans.

20.14 Premiering

Premiering i en delrunde i NM dekkes av arrangørklubben og skal gjøres etter følgende oppsett: Alle NM Klasser: De 6 beste i hver klasse sammenlagt i konkurransen premieres.

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

Umiddelbart etter målgang i hvert heat skal det være blomster seremoni til tre beste i heatet.

20.15 Tidsskjema for NM

Tidskval/treningspass med mer enn det maksimalantallet banen er godkjent for med utøvere ute på banene samtidig skal ikke overstige de begrensninger som gjelder i banegodkjenningen i samme treningspass. Hvis antall deltagere overstiger banens maksimalantall utøvere på banen skal tidskvalen deles i to (ev. flere grupper om antall startende overstiger det dobbelte av banene er godkjent for). Tidskvalenes lengde skal hvis det deles i grupper reduseres til 15 min. NMF og arrangøren fastsetter tidsskjema for sesongen. Endringer i tidsskjema skal godkjennes av grenansvarlig. Tidsskjema kan variere for søndag, avhengig av lokale bestemmelser om kirketid.

Trening og tidskval kan kjøres samtidig, det skal da varsles med grønt flagg og plakat med tidskval. Jury møter og førermøte skal stå i TR og tidsskjema.

21. Norsk Mesterskap for Speedcross

21.1 Tittel og generelt

Alle reglene i spesialreglementet for motocross og speedcross gjelder for NM Speedcross, dersom det ikke er beskrevet annet i dette reglementet.

Minimum deltagerantall i NM er 5 deltagere eller deltagende lag i klassen for at klassen skal få status. Dette antallet følger forbundsstyrets vedtak nedfelt i nasjonalt motorsportreglement §4.3.1.1.

21.1.1 Norsk Mesterskap i Speedcross

Det arrangerer NMF NM for speedcross.

NM arrangeres i henhold til nasjonalt motorsportreglement, SR og dette reglementet.

NM arrangeres over 1 til 4 delrunder. NM arrangeres hvert år fortrinnsvis mellom slutten av april og utgangen av september.

En NM runde avvikles over en konkurranse med kvalifiseringer, semifinaler, siste sjanse og en finale.

I klasse MX Open, MX 2, Damer og MX junior er kjøretiden er 5 runder på kvalifiseringsheat, 8 runder på semifinaler og siste sjanse og 12 runder i finalen. I klasse MX 85 og Jenter 85 er kjøretiden 4 runder i kvalifiseringsheatene, 6 runder i semifinaler og siste sjanse og 10 runder i finalen.

Ved TV-sendte arrangementer kan man gå bort fra dette oppsett og tilpasse det til TV-sendingen.

21.1.2 Norgesmesterskapsklasser

NM speedcross arrangeres i de klassene som er definert i pkt 15.2.1. Dersom det ikke er minimum 5 startende i konkurransen vil klassene få status som Norgescup.

21.1.3 Tilleggsklasser

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

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

21.2 Lisenser

For å delta i NM motocross må deltageren ha nasjonale eller internasjonale konkurranselisens utstedt av NMF eller en av de andre Nordiske føderasjonene eller en internasjonal lisens utstedt av en føderasjon tilsluttet FIM.

21.3 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstillende NMFs mal for TR Innsending av TR se pkt. 18.2

21.4 Påmelding og etteranmelding

Det er ikke restriksjoner på hvor mange klasser man kan kjøre samme år. Etteranmeldt: En utøver som har meldt seg på etter påmeldingsfristens utløp.

Etteranmeldingsgebyr/straff: En klubb/arrangør kan illegge en utøver som ikke melder seg på innen påmeldingsfristen en avgift som skal betales i tillegg til startavgiften, pga. at påmeldingen er ankommet arrangøren etter at påmeldingsfristen har løpt ut. Frist for etteranmelding til statusløp er onsdag før løpsstart.

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 en statuskonkurranse etter påmeldingsfristens utkonkurranser vil bli ilagt et tilleggsgebyr i tillegg til startavgiften. Startavgift og tilleggsavgift skal maks komme opp i det dobbelte av startavgiften.

21.4.1 Ikke startende i et stevne

Stevneleder illegger bot til de utøvere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. Avgiften for ikke å melde avbud til NM og NC er kr 300,-, og for andre løp kr 100,-. Stevneleder skal rapportere startnummer, navn på utøver og klasse på de som ikke har meldt korrekt avbud til juryen. Juryen skal føre dette inn i juryprotokollen. Bot for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben.

21.5 Startgrind prosedyrer

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

Dersom ikke en utøver er i ventesonen når framkjøring til startgrinden starter/gjennomføres mister vedkommende plassen i finalen. Når startgrinden har falt kan ingen kjørere komme ut på banen.

21.6 Banen

En speedcrossbane, supercrossbane eller tilsvarende bane skal tilfredsstillende kravene i henhold til banereglementet for motocross. Unntak er banelengden som normalt skal være slik at rundetidene er på ca 60 sekunder (+ - 10 sekunder ved normale værforhold eller lignende) blant de beste utøverne.

21.7 Møte mellom arrangør og jury

For NM skal et møte mellom arrangøren og juryen skal gjennomføres dagen før trening, vanligvis etter banegodkjenningen.

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

Det anbefales at et lignende møte mellom juryleder og sjefsfunksjonærene avholdes før stevnestart også på andre type arrangement.

21.8 Trening og starttrening

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

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

Ved en treningsgruppe skal det være mulighet for minimum **30** minutter trening, inkl. starttrening for hver utøver. **Starttrening skal være etter kvalifisering slik at utøvere kan ta starttrening ut i fra plassering.** Dersom treningen og tidskvalen deles opp i flere treningsgrupper kan treningstiden settes til minimum 15 pr treningsgruppe.

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

21.9 Kvalifisering for NM Speedcross

21.9.1 Kvalifisering, semifinaler, siste sjanse og finlæ

I NM er det **max 40** startende i en finale. **Det kan ikke starte flere utøvere enn banen er godkjent for.** Det kjøres normalt ikke B-finaler i NM.

Det skal benyttes kvalifiseringssystem med semifinaler og siste sjanse etter eget kjøremønster og oppsett.

21.9.2 Startprosedyre

Startrekkefølgen for de fire første heatene avgjøres av arrangøren.

Framkjøring til startgrinda avgjøres på følgende måte:

Kvalifiseringsheat: etter treningstider

Semifinaler: etter resultatlista fra kvalifiseringsheatene, deretter fra resultatlista i andre sjansen. Siste sjansen: etter resultatlista fra semifinalene.

Finaleheatet: etter resultatlista fra semifinalene og fra siste sjanse.

21.9.3 Kjøreoppsett

Kvalifiseringsheat kjøres kun for grindplassering.

8 kjørere går videre fra hver semifinale

4 kjørere går videre fra siste sjanse

20 kjørere kjører finalen

Ved færre enn 20 kjørere, kjøres ikke siste sjanse, alle kjørerne fra semifinalene går da videre.

21.10 Premiering og sammenlagtpoeng i NM Speedcross

Premiering og sammenlagtpoeng

21.10.1 Premiering

Arrangøren av den enkelte NM runden premierer alle klasser i NM Speedcross med premie til de seks beste i hver finale.

21.10.2 Sammenlagtpoeng i NM Speedcross

Norges Motorsportforbund premierer sammenlagt serier slik:

Individuelle Norgesmesterskap Speedcross: Medaljer til de tre beste totalt, samt krans (laurbær eller lignende kvalitet) til vinneren. Medaljene fremskaffes av NMF og deles fortrinnsvis ut av en representant fra Forbundsstyret. Krans fremskaffes av den aktuelle arrangør, men utgiftene refunderes av NMF med inntil kr 2000,- pr krans.

22. NM Lag

Dette reglementet gjelder for Norgesmesterskap for lag i motocross. Arrangementet som omfattes av disse bestemmelsene avvikles etter reglene i NMR, SR, disse bestemmelsene, samt utfyllende tilleggsregler for hvert enkelt arrangement. Alle norske reglementer har sin basis i FIMs internasjonale reglement for motorsykkelsport, og dette kommer til anvendelse ved uklarheter og tolkninger i norske regler. Eventuelle nye endringer eller tillegg i dette reglementet skal gjøres i henhold til NMR. I tillegg vil eventuelle endringer eller tillegg i dette reglementet bli uthevet med fet kursiv skrift

22.1 Deltagere, klasser og sammensetning av lag

Mesterskapet kjøres i:

Damer, med to deltagere

Jenter 85, med to deltagere

MX 85 lag, med tre deltagere

Senior lag, med tre deltakere

Det er ikke tiltatt med reserve.

1) Klasse MX 85 og jenter 85, 13 til 15 år.

MX 85 laget settes sammen av tre utøvere fordelt på tre grupper som er gruppe 1, gruppe 2 og gruppe 3.

Jenter 85 laget settes sammen av 2 utøvere fordelt på 2 grupper, gruppe 1 og gruppe 2.

Alle heat teller i sammendraget, ingen heat kan strykes.

2) Lag senior klasse MX 1, MX 2 og Open Klasse.

Seniorlaget skal bestå av en MX 1 kjører, en MX 2 kjører og en kjører i Open Klasse. Kjøreren i Open klasse må ha en sykkel som tilfredsstillende klassekategoriene MX1, MX2 eller Open. En sykkel kan klasseres opp, men ikke ned.

Klasse MX Junior er ikke MX2 eller MX Open

3) Damer 125ccm og/eller 250ccm, 2 eller 4 takt.

MX Damer laget settes sammen av 2 utøvere fordelt på 2 grupper, gruppe 1 og gruppe 2.

Alle heat teller i sammendraget, ingen heat kan strykes.

Lagene skal være rene klubbtag og samtlige skal ha lisenser som er utstedt på bakgrunn av medlemskap i én klubb tilsluttet NMF. Mesterskapet er åpent for alle utøvere. Hver klubb kan melde på så mange lag de ønsker, og hver klubb må oppnevne og anmelde lagleder sammen med laget.

Flere klubber kan gå sammen om å sette sammen lag, dette gjelder for klubber som ikke har nok utøvere til å stille lag selv. Disse lagene settes sammen og meldes på innen vanlige frister. NMF godkjenner disse lagene når påmeldingsfristen er utløpt.

Sammensatte klubblag deltar i konkurransen med samme vilkår som vanlige klubblag men kan ikke bli NM-mestere og vil bli rangert fra 5 plass og nedover.

En lagleder kan være lagleder for to lag. En lagleder kan ikke delta i samme stevne.

Minimum deltagerantall i NM er 5 deltagere eller deltagende lag i klassen for at klassen skal få status. Dette antallet følger forbundsstyrets vedtak nedfelt i nasjonalt motorsportreglement §4.3.1.1.

Navn på deltagere skal meldes arrangøren 30 dager før stevnestart. Endelig oppsett skal meddeles arrangøren senest ved stenging av teknisk kontroll.

22.1.1 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstille NMFs TR mal. Innsending av TR se pkt. 18.2

22.2 Påmelding

Bindende påmelding for lag(ene), inklusive navn på lagleder samt påmeldingsavgift, sendes arrangørklubben senest 30 dager før løpet. Navn på deltakerne på lag(ene) skal være sendt arrangøren 6 dager før innsjekk/teknisk kontroll fredag (se tidsskjema). For klubber som ikke melder inn navnene på utøverne i laget innen tidsfristen, vil eventuelle konsekvenser bli behandlet av jury ved første jurymøte.

Forandring på lagene skal meldes arrangøren senest ved innsjekk og begrunnes. Forandringer skal godkjennes av juryen på første jury møte.

Ved innsjekk deler arrangøren ut et armbånd til hvert fører i samme farge som bakgrunnsfargen for førerens klasse. Armbåndet skal merkes med førerens tildelte startnummer for konkurransen. Førerne skal bruke armbåndet under hele stevnet. Tapt armbånd erstattes av arrangøren ved personlig oppmøte i sekretariatet. Tapt armbånd merkes med startnummer og erstatning. Ventesonene skal opplyses om at fører med oppgitt startnummer fremviser et erstatningsbånd. Førere med feil armbånd eller manglende armbånd skal avvises.

Lagleder kan sjekke inn sitt lag. Alle dokumenter skal fremlegges. Lagleder signerer på at armbånd utdeles til riktig fører. På teknisk skal alle førere ha på sitt armbånd som kontrolleres samtidig med sykkel og montert startnummer på frontplate og sideplater. Det er kun korrekt startnummer som skal være synlig på sykkel. Lagleder skal påse at sitt lag har riktig trøye, armbånd og start nr på sykkel.

Juks, bytting av armbånd resulterer i lag blir disk.

22.3 Startkontingent

Startkontingent betales av deltakende klubb. **Etteranmeldingsgebyr for lag eller utøver kan komme i tillegg dersom dette er definert i tilleggsreglene.**

22.4 Startnummer, nummerplater og lagdrakter

Etter mottagelsen av påmeldingene, sender arrangerende klubb ut startnummeroversikt til klubben ved lagleder. Lagleder er ansvarlig for at utøverne har riktig farge på nr. platen og start nr. Fargen på nr. platen må være overensstemmende med den klassen sykkel stiller i. Startnummer tildeles klubber ut ifra resultat i lag NM året før. Det er MX1 som skal tildeles lagets laveste nr, så MX2 og til slutt Open klasse. Som eksempel vil fjorårets vinnerlag i senior få tildelt nummer 1 i MX 1, nummer 2 i MX 2 og nummer 3 i Open klasse. Det samme gjelder for klasse MX 85 der gruppe 1 tildeles laveste nummer osv.

Bakgrunnsfargen på de ulike klassene er som følger:

Senior		
Klasse	Bakgrunnsfarge	Farge på nummertall
MX 1	Hvit	Sort
MX 2	Sort	Hvit
Open	Gul	Sort

Junior		
Klasse	Bakgrunnsfarge	Farge på nummertall
MX 85 Gr 1	Hvit	Sort
MX 85 Gr 2	Sort	Hvit
MX 85 Gr 3	Gul	Sort

Damer		
Klasse	Bakgrunnsfarge	Farge på nummertall
125 / 250 Gr. 1	Hvit	Sort
125 / 250 Gr. 2	Sort	Hvit

Jenter 85		
Klasse	Bakgrunnsfarge	Farge på nummertall
MX 85 Gr 1	Hvit	Sort
MX 85 Gr 2	Sort	Hvit

Vinneren av fjorårets lag NM (MX 85 og senior) skal ha rød bakgrunnsfarge på nummerplaten. I klasser hvor det ikke ble kåret en vinner året før skal ingen lag ha rød bakgrunnsfarge.

Alle deltakere på et lag må benytte trøyer i like farger. Klubbtrøyer approberes hos grenansvarlig for motocross (via NMFs kontor) for å unngå at flere lag har trøyer i samme farge.

Alle utøvere skal ha minimum en full runde på trening registrert i tidtagersystemet før kval og heat.

22.5 Kvalifisering lørdag

Arrangørstaben sammen med arrangerende klubb lager tidsskjema for kval lørdag og finaler søndag med inntil 30 påmeldte eller over 30 påmeldte lag i junior eller senior klassen. Det anbefales at kvalifiseringen kjøres med kvalheat.

Det er maksimalt 15 lag som kvalifiseres til A – finale.

De 13 beste lagene kvalifiserer seg direkte til A - finale gjennom kvalifiserings heat lørdag. De resterende ikke kvalifiserte lagene har muligheten til å kvalifisere seg til A finale gjennom B – finale siste sjanse på søndag. Det er da to lag fra siste sjanse heat som kvalifiserer seg til A – finale. B-finale siste sjanse blir delt opp i 2 heat avhengig av plassering under kvalifiseringen lørdag. Lagene som har plassering 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28 og 30 skal sammen kjøre i eget siste sjanse heat. Det samme gjelder lagene som har plassering 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27 og 29. Det er kun vinneren av hver siste sjanse heat som går videre til A – finale. Se tidsskjema punkt 1.10.1.

Hvis det er over 30 lag påmeldte i senior eller junior klassen, så skal tidsskjema for over 30 lag brukes. Hvis det er for eksempel mer enn 30 lag i senior klassen og under 30 lag i MX85 klassen, så skal tidsskjema for over 30 lag benyttes for begge klasser. Se punkt 10.10.2. Tidsskjema for over 30 lag. Selv om tidsskjema for over 30 lag baserer seg tidskval, så skal samme prinsipp i dette reglement med resultatberegning, framkjøring til start osv benyttes.

Samlet resultat fra kvalheatene benyttes for å bestemme framkjøringsrekkefølgen på startgrinden på søndag for de 13 kvalifiserte i A-finalen. Framkjøringsrekkefølgen på startgrinden på finale heat søndag for de to vinnerlagene etter siste sjanse heatene beregnes ut ifra plassiffer metoden. Se også punkt 1.8 Framkjøring til start. Resultatene fra kvalifiserings heat på lørdag brukes også til å bestemme framkjøringsrekkefølgen på startgrinden på søndagens B finale siste sjanse for de ikke kvalifiserte lag. Laget som er vinner i hver av de to siste sjanse heatene, kvalifiseres til A-finale.

Hvis det ikke lar seg gjøre å gjennomføre kvalifiserings heat, så skal beste rundetider gjennom treningen avgjøre.

Kvalifiseringsheat	MX 85	Senior
Kvalheat 1	MX85 (Gr.1)	MX 2
Kvalheat 2	MX85 (Gr.2)	MX 1
Kvalheat 3	MX85 (Gr.3)	Åpen Klasse

Når kvalheatene er ferdig får man en rangering av utøverne i hver av de tre gruppene. Vinneren av kvalheatet får 1 poeng, nr 2 får 2 poeng osv. De to beste resultatene pr. lag regnes sammen. Vinneren av kvalifiseringen er det lag med laveste poengsum. Ved poenglikhet regnes det tredje resultatet til lagene for å skille dem.

Dersom det fremdeles er likt så regnes først beste resultat av kvalheat 1 (MX1/MX 85 Gr. 1), deretter kvalheat 2 (MX 2/MX85 Gr. 2) og til slutt kvalheat 3 (MX åpen/MX85 Gr. 3).

Dersom en klubb ikke stiller til start med en utøver får vedkommende ett (1) poeng høyere enn det antall lag som har sjekket inn.

Kvalifiserings heat skal benyttes, men dersom det ikke lar seg gjøre skal beste rundetider i treningen benyttes. Alle kvalifiseringsheat skal avvikles med 20 minutter + 2 runder. Fremkjøringsrekkefølgen til start (for hver av de tre kvalifiseringsheatene) trekkes før start. Etter trekning er oppstilling fritt på startgrinden for kvalifiseringsheatene (se også pkt. 1.8 Framkjøring til start).

Resultatene for hvert lag under kvalifiseringsheatene regnes sammen etter plassiffermetoden (1 pl. = 1 p., 2 pl. = 2 p. osv.). Dersom en klubb ikke stiller til start med en utøver får vedkommende ett (1) poeng høyere enn det antall lag som har sjekket inn.

Resultatene for alle som starter i heatet regnes ut etter samme system som for individuelt. Det vil si at alle som får målpassering regnes ut etter målpassering og antall runder

tilbakelagt. Deretter regnes resultatene ut etter de som ikke har målpasering med de som har flest antall runder for eksempel en som har 5 runder regnes foran den som har 4 runder osv.

De 13 beste lagene i kvalifiseringen blir kvalifisert direkte til finalene. Ikke kvalifiserte lag skal kjøre B-finale heat siste sjanse på søndag. De to beste lagene etter B-finalen blir kvalifisert til A-finalen. B-finalen skal kjøres som et heat på 20 minutter + 2 runder.

22.6 Løpets gjennomføring og resultatberegning

Løpet (finalene) kjøres etter følgende oppsett på søndag. Se også punkt 1.10 Tidsskjema NM Lag.

Et lag kan stille med to utøvere på lørdagen, men dette skal det søkes dispensasjon om minimum fjorten dager før løpet. En dispensasjon følger utøver. Gyldig grunn er skjønnsmessig og typisk slik som konfirmasjon, annet internasjonal løp.

Utøvere som ikke har kjørt lørdag, skal i tidsskjema gis 30 minutter til innsjekk og teknisk kontroll søndag morgen før dagens første trening.

Ved spesielle tilfeller, som havari, kan en utøver be om å få kontrollert en ekstra sykkel som ikke ble kontrollert ved tidspunkt for kontroll iht tidsskjema, han må da kontakte stevneleder og begrunne hvorfor han må vise en sykkel.

Det kan være en sykkel som er sjekket inn på en annen utøver. Man kan ikke sjekke inn en sykkel nr 3.

Dette er fordi det er mulighet for flere som ikke har to sykler til å få bli med å kjøre med en lånt sykkel hvis man har fått ett større problem.

Det skal kjøres en masterrunde før kvalheat og finale heat starter.

Masterrunden er frivillig å delta på.

Treningen søndag morgen er frivillig for alle som har kjørt banen på lørdagen. Utøvere som ikke har kjørt lørdag skal ha minimum en full runde registrert i tidtagersystemet.

Heat Plass	A-finale	Heat Plass	B-finale 1	Heat Plass	B-finale 2	Heat Plass	C-finale	Heat Plass	D-finale
1	1 (kvalheat)	1	15 (kvalheat)	1	14 (kvalheat)	1	32 (kvalheat)	1	41 (kvalheat)
2	2 (kvalheat)	2	17 (kvalheat)	2	16 (kvalheat)	2	33 (kvalheat)	2	42 (kvalheat)
3	3 (kvalheat)	3	19 (kvalheat)	3	18 (kvalheat)	3	34 (kvalheat)	3	43 (kvalheat)
4	4 (kvalheat)	4	21 (kvalheat)	4	20 (kvalheat)	4	35 (kvalheat)	4	44 (kvalheat)
5	5 (kvalheat)	5	23 (kvalheat)	5	22 (kvalheat)	5	36 (kvalheat)	5	45 (kvalheat)
6	6 (kvalheat)	6	25 (kvalheat)	6	24 (kvalheat)	6	37 (kvalheat)	6	46 (kvalheat)
7	7 (kvalheat)	7	27 (kvalheat)	7	26 (kvalheat)	7	38 (kvalheat)	7	47 (kvalheat)
8	8 (kvalheat)	8	29 (kvalheat)	8	28 (kvalheat)	8	39 (kvalheat)	8	48 (kvalheat)
9	9 (kvalheat)	9	31 (kvalheat)	9	30 (kvalheat)	9	40 (kvalheat)	9	49 (kvalheat)
10	10 (kvalheat)	10	1. plass C-finale	10	2. plass C-finale	10	1. plass D-finale	10	50 (kvalheat)
11	11 (kvalheat)								
12	12 (kvalheat)								
13	13 (kvalheat)								
14	B-finale-heat beste poengsum								
15	B-finale-heat nest best poengsum								

Senior	
Heat	Klasse
B-finale.	Ikke kvalifiserte lag
Siste sjanse	
1	MX 1 og MX 2
2	MX 2 og MX Open klasse
3	MX 1 og MX Open klasse

MX 85	
Heat	Klasse
B-finale	Ikke kvalifiserte lag
Siste sjanse	
1	MX85 Gruppe 1 og 2
2	MX85 Gruppe 1 og 3
3	MX85 Gruppe 2 og 3

Det lag som ikke møter med en utøver til start får et poeng mer enn det antallet som starter i finalen.

Resultatene for alle som starter i finaleheatene regnes ut etter samme system som for individuelt. Det vil si at alle som får målpasering regnes ut etter målpasering og antall runder tilbakelagt. NB: Vinneren av et finaleheat får 1. poeng, nr 2 får 2. poeng osv uavhengig av hvilken klasse. Deretter regnes resultatene ut etter de som ikke har målpasering med de som har flest antall runder for eksempel en som har 10 runder regnes foran den som har 9 runder osv. Rokkeringer i laget er ikke tillatt etter at teknisk kontroll er gjennomført på lørdag. Det skal være min. 1 time fra treningen er slutt til første kvalifiseringsheat starter. Alle finaleheat for senior kjøres over 25 min. + 2 runder. Alle finaleheat for MX 85 kjøres over 20 min + 2 runder. Unntaket er B-finale MX 85 og senior. Det skal kjøres over 20 min. + 2 runder. Minimum 60 min. pause mellom heatene for utøverne. Vinnerne i B finale siste sjanse er det laget som har lavest poengsum etter plassersystemet etter summering av lagets to beste resultat. Ved poenglikhet regnes det tredje resultatet til lagene for å skille dem. Dersom det fremdeles er likt så regnes først beste resultat av B finale siste sjanse ut i fra klasse (MX1/MX 85 Gr. 1), deretter (MX 2/MX85 Gr. 2) og til slutt (MX Open/MX85 Gr. 3).

Vinneren av norgesmesterskapet i Lag er det laget som har lavest poengsum etter plassersystemet etter summering av lagets 5 beste resultat.

Dersom det er poenglikhet regnes resultatene i finalen ut på følgende måte:

1. Det laget som har flest førsteplasser, andre plasser osv, blant de fem beste resultatene
2. Det laget som har flest førsteplasser, andre plasser osv, i det siste heatet
3. Det laget som har flest førsteplasser, andre plasser osv, i det andre heatet
4. Det laget som har flest førsteplasser, andre plasser osv, i det første heatet

Dersom man fremdeles ikke klarer å skille lagene, får de samme plasseringene. Samme system vil bli benyttet for å skille lag med likt antall poeng.

22.7 Valg av sykkel

Det er tillatt med maksimum to sykler pr. utøver. Utøveren har mulighet til å skifte sykkel mellom heatene. Valg av sykkel må være gjort senest ved innkjøring til ventesonen før heatet. Alle syklene skal godkjennes i teknisk kontroll i forhold til den klassen utøveren skal kjøre, ha skiltefarge og startnummer i forhold til hvilken klasse sykkelen er definert til å delta i, samt at sykkelen skal være merket i.h.t. teknisk reglement.

22.8 Framkjøring til start

22.8.1 Fremkjøringsrekkefølge til start ved kvalifiseringsheat

Fremkjøringsrekkefølgen til start skjer etter resultatene av tidskvalifiseringen i de respektive klassene. Dette gjelder alle klasser og grupper. Når en kjører har valgt sin plass på startgrinda, kan utøveren ikke velge på nytt.

22.8.2 Fremkjøringsrekkefølge til start ved finaleheat/B-finale siste sjanse

De tildelte plassene ved finaleheatene på grinda er som følger: En kjører fra det laget som vant kvalifiseringen får velge først plass på startgrinden, en kjører fra det laget som ble nr 2 under kvalifiseringen får velge plass på startgrinda som nr 2 osv. Samme prosedyre skjer på nytt da lagets 2. kjører skal velge plass på grinda.

Det samme prinsippet gjelder for fremkjøringsrekkefølge til start ved B – finale siste sjanse. Eneste forskjellen er at laget stiller da på grinda med alle sine 3 utøvere.

Når en kjører har valgt sin plass på startgrinda, kan utøveren ikke velge på nytt.

22.9 Reserver

Det er ikke tiltatt å stille med reserver. Innsetting av utøvere og bestemmelser av laget gjøres før start av stevnet (innsjekk/teknisk).

23. Norgescup (NC) for motocross

Utøvere med lisens fra andre FIM godkjente føderasjonene kan delta.

Norgescupen (NC) kjøres over det antall delrunder som NMF fastsetter for hvert år. Det må gjennomføres minimum tre (3) konkurranser hvert år for at NC skal gjelde. Som en grunnregel teller alle heat i NC, men NMF kan fastsette et annet antall dersom spesielle forhold skulle tilsi det.

Norgescupen kjører med eget poengsystem og poeng beregning i henhold til retningslinjer og veiledning for Norgescup arrangører.

23.1 Tittel og generelt

Alle reglene i Spesialreglementet (SR) for motocross og speedcross gjelder for NC, dersom det ikke er beskrevet annet i denne delen av reglementet.

Minimum deltagerantall i NC er 15 deltagere/startende i hvert løp/konkurranse i en klasse for at klassen skal få offisiell status i individuelle konkurranser eller for at den konkurransen skal telle i NC.

23.2 Øvelser og klasser

Øvelser og klasser som kjøres for NC i motocross står definert i pkt. 15.2.2.

23.2.1 Deltagere, klasser og sammensetning av lag

Jenter 85ccm lag og dame lag med to deltakere. (det er ikke tiltatt med reserve). Minimum deltagerantall i NM er 5 deltagere eller deltagende lag i klassen for at klassen skal få status. Dette antallet følger forbundsstyrets vedtak nedfelt i nasjonalt motorsportreglement §4.3.1.1.

Navn på deltagere skal meldes arrangøren 30 dager før stevnestart. Endelig oppsett skal meddeles arrangøren senest ved stenging av teknisk kontroll.

Klasse MX85 jenter 13-15 år

Lag dame klasse 125ccm og eller 250ccm 2 eller 4 takt.

Jenter 85ccm består 2 utøvere fordelt på gruppe 1 og gruppe 2 Damelag består av 2 utøvere fordelt på gruppe 1 og gruppe 2

Navn på deltagere skal meldes arrangøren 30 dager før stevnestart. Endelig oppsett skal meddeles arrangøren senest ved stenging av teknisk kontroll.

23.2.2 Startnummer og startnummerfarge

MX Jenter 85 Lag		
Klasse	Bakgrunnsfarge	Farge på nummertall
MX 85 Gr 1	Hvit	Sort
MX 85 Gr 2	Sort	Hvit

23.3 Heatlengde

En NC runde består av 2 heat. I alle klasser kjører A og B finaler 20 min + 2 runder pr. heat på følgende måte:

A - finaler 2 heat a 20 minutter + 2 runder

B - finaler 2 heat a 20 minutter + 2 runder C - finale 1 heat a 5 runder.

I MX 85 ccm NC gjelder for utøvere fra det år de fyller 13 år.

23.4 Tilleggsklasser

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

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

23.5 Lisenser

For å delta i Norgescupen i motocross må deltageren ha nasjonale eller internasjonale konkurranselisens utstedt av NMF eller en av de andre Nordiske føderasjonene eller en internasjonal lisens utstedt av en føderasjon tilsluttet FIM.

23.6 Tilleggsregler

Tilleggsreglene (TR) for stevnet må tilfredsstillende utarbeidet av NMF. TR skal tilfredsstillende oppsett for TR.

Se krav til innsending av TR pkt. 18.2.

23.7 Ikke startende i et stevne

Stevneleder kan gi bot til de utøvere som ikke melder avbud og oppgir gyldig grunn for avbudet. Avgiften for ikke å melde avbud til NM og NC er kr 300,-, og for andre løp kr 100,-. Stevneleder skal rapportere startnummer, navn på utøver og klasse på de som ikke har meldt korrekt avbud til juryen. Juryen skal føre dette inn i juryprotokollen.

Bot for ikke å ha meldt korrekt avbud tilfaller klubben.

23.8 Påmelding og etteranmelding

Det er ikke restriksjoner på hvor mange klasser man kan kjøre samme år. Frist for etteranmelding til statusløp er søndag før løpsstart.

23.9 Møte mellom arrangør og jury

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

Juryleder, Race Direktør, stevneleder og banesjef forventet å delta på dette møtet. I tillegg inviteres jurymedlemmene, 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.

23.10 Trening og starttrening

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

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

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

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

23.11 Tidskvalifisering

NC øvelsene/klassene gjennomføres etter følgende modell:

Tids 1 til og med **40** går til A finalen. Kval **41** til og med **70** går til B finalen. Kval **71** til og med 90 går til C finalen.

Maksimalantallet utøvere ute på banene samtidig ikke skal overstige de begrensninger som gjelder i banereglementet. Hvis antall deltagere overstiger banens maksimalantall utøvere på banen skal tidskvalen deles i to (ev. flere grupper om antall startende overstiger det dobbelte av banene er godkjent for).

Tidskvalenes lengde skal hvis det deles i grupper reduseres til 15 min

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.

Kvalheat og tidskval settes opp etter tider fra trening. (best treningstid gruppe/heat 1 nr. 2 gruppe/heat 2 osv.)

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.

For NC, åpne konkurranser og eventuelt andre konkurranser gjelder følgende:

Dersom det møter mer enn 30 til start deles klassene i en A-finale og en B finale. Det kjøres en tidskval i henhold til bestemmelsen over. TR bestemmer antall deltagere i A finalen og B finalen. Det skal alltid være minst 20 deltagere i A finalen. Dersom det er mer enn 30 deltagere i klassen.

En bane kan godkjennes for inntil 30 startende i et NC heat og åpne konkurranser. Juryen kan dermed godkjenne antall startende i et heat til maks 30 startende.

Ved problemer med tidtagerutstyret kan juryen fastsette hva slags løsning som skal benyttes. Arrangørene av NC og andre konkurranser kan velge andre løsninger enn tidskvalifisering.

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

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

23.12 Startgrindprosedyrer

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

23.13 Sammenlagtpoeng

Norgescupen benytter egen poengskala. Denne poengskalaen kunngjøres hvert år før 1. NC runde.

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

23.14 Premiering

Premiering skal gjøres etter følgende oppsett: De 6 beste i hver klasse sammenlagt i konkurransen premieres.

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

23.15 Tidsskjema oppsett

Oppsett for tidsskjema utarbeides av NMF-AMX.

Retningslinjer for Norgescup

Norgescup skal bestå av minst 3 runder. Norgescupen følger SR motocross reglementet men med følgende tillegg og spesifiseringer nevnt under som også vil fremkomme i TR.

Poengskala:

Det deles ut 150 poeng til førstemann, 130 poeng til andremann, 115 poeng til tredjemann, 110 poeng for fjerdeplass, 105 poeng for femteplass, 100 for sjetteplass, deretter faller poengskalaen med ett poeng for hver plassering nedover i A-finalen og så videre nedover til B og C finale.

Poengfordeling N-cup:

- A-finale = 1. P. 150 poeng, 2 p. 130 poeng, 3 p. 115 poeng, 4 p 110 poeng, 5 p. 105 poeng, 6 p. 100 poeng, 7 p. 99 p og ned til 30 plass. Alle poeng deles ut i A-finalen først etter passert mållinjen og deretter etter antall runder. 30 plass gir 76 poeng.
- B-finale = 75. poeng, deretter faller poengskalaen med ett poeng for hver plassering nedover ned til 46 poeng.
- C-finale = 45. poeng, deretter faller poengskalaen med ett poeng for hver plassering nedover ned til 16 poeng.

En fører må ha gjennomført 1 runde i heatet for å få godkjent poeng for dette heatet.

Banereglement



47. Banereglement for konkurranse og treningsbaner kategori A, B, C og D

Dette banereglementet gjelder for anlegg som skal arrangere konkurranser eller organisere trening i regi av en klubb tilsluttet Norges Motorsykkelforbund (NMF). Alle konkurransebaner eller treningsbaner skal være sertifisert og godkjent av NMF. Kravene som stilles til konkurransebaner er gjengitt gjennom banekategori A, B eller C. Kravene som stilles for treningsbaner (kun trening) er gjengitt gjennom banekategori D. Kravene som stilles for treningsområde (kun trening) er gjengitt gjennom kategori E

NMF tillater ikke lokale banebestemmelser.

NMF har valgt å benytte seg av FIM sitt banereglement (Federation International de Motocyclisme), og vil bruke dette som utgangspunkt for NMF sitt banereglement.

Alle nyetablerte og eksisterende konkurranse eller treningsbaner skal tilfredsstillere banereglementets krav til enhver tid.

Det gis ikke dispensasjon fra disse kravene.

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

Begrepsforklaringer:

NMF sitt anleggsnettverk: Et landsomfattende nettverk av personer som har godkjent kompetanse til å tegne eller godkjenne/kontrollere baner og anlegg. Nettverket ledes av NMF Grenleder for MX eller leder av baneutvalg for MX. Personer i baneutvalget for MX utpekes av baneutvalget sammen med grenansvarlig etter hvilken funksjon og kompetanse vedkommende har. Seksjonsstyret MC oppnevner baneinspektører etter innstilling. Kompetanse til vedkommende skal også stå i profilen til baneinspektør. En baneinspektør har ikke tilgang til å godkjenne anlegg han/hun tilhører.

For alle nye baner og baner som skal re godkjennes, så skal dette skje med banegodkjenner og minimum to utøvere. En elite utøver og en bredde utøver. Alle elementer på banen skal testes godt med tanke på sikkerhet og mulighet til å unngå ulykker. Ingen bane skal kunne få godkjenning uten at den er testet.

Testførere kan godt komme fra hjemme klubb. Klubben skal ha prøvekjørt banene før bane godkjenner kommer. En egenerklæring fra klubben om at den er prøvekjørt før banegodkjenning. Skal noteres i «banemappa» at to førere har kjørt og godkjent banen.

Definisjoner:

Kjøretrase: Det området hvor utøverne skal kjøre på.

Banetrase: Kjøretrase inklusive sikkerhetssone.

47.1 NMFs godkjenningsbestemmelser

47.1.1 Inspeksjon

Det er kun NMF sitt baneutvalg/baneinspektør for MX som kan godkjenne nyetablerte, kontrollere eksisterende og eventuelt oppgradere kategori på eksisterende anlegg. Dette gjelder både konkurranse og treningsbaner. Anlegget skal være nøyaktig målsatt i planskisse

i forholdet 1/1000. Planskissen av anlegget skal inneholde detaljert tegning av banetraseen og av anleggets infrastruktur.

Planskissen av baneområdet skal inneholde følgende elementer i skala 1/1000: Banetrasé, banedepot, egne tilrettelagte publikumsområder, banens hopp (nummerert), inn og utkjøring, startområde inkludert ventesone, grindplassering, målgang, plassering av førstehjelpspersonell, ambulanser, raceoffice, flaggposter (nummerert), adkomstveier, utøverdepot, publikumparkeringer, område for teknisk kontroll, samt alle bygninger. Bygningene skal merkes etter hvilken funksjon de har. Baneier/arrangør skal ha en oppdatert planskisse. Den skal være lett synlig, tilgjengelig for alle samt ligge i løpsmappa. Banen må måles av kompetent personell langs senterlinje av kjøretrase.

I tilfelle at banen må re-inspiseres og godkjennes på nytt, skal alle nye detaljer beskrives og vedlegges de tidligere godkjenningsdokumentene. Ett sett skal sendes NMF, det andre skal være tilgjengelig på banen.

Etter at anlegget er befart og godkjent vil klubben motta sertifikat fra NMF når det foreligger bekreftelse fra anleggsgodkjenneren at oppgjør etter fastsatte satser er mottatt fra klubben.

47.1.2 Banekategorier

Klasse A+: tilfredsstillende kravene for internasjonale status løp.

Klasse A: tilfredsstillende kravene for norgesmesterskap (NM).

Klasse B: tilfredsstillende kravene for Norgescup (NC).

Klasse C: tilfredsstillende kravene for løp uten nasjonal status.

Klasse D: tilfredsstillende kravene kun for treningsbaner.

Klasse E: tilfredsstillende krav til treningsområde, se spesifikasjoner og krav under:

Treningsområde klasse E:

Et treningsområde klasse E er et område hvor formelle tillatelser er gitt til en NMF godkjent klubb og leieavtale med grunneier og kommune og politi. For at klubb kan rekruttere og drive opplæring med motorsykkel. Området kan typisk være parkeringsplass, del av et industriområde, utmark etc. Sammenlignet med andre idretter vil dette kunne betraktes som et "Næranlegg" hvor det primære er grunnleggende teknisk trening – ikke fartstrening.

«E- treningsområde innendørs»:

Det kan etableres treningsområde i en innendørs hall eller andre egnede lokaler. Det skal være minimum 3 meter fri høyde fra førers høyeste punkt til enhver tid. Bygges det hopp eller andre hindringer skal det være 3 meter fri høyde målt fra førers høyeste punkt i «hopp-øyeblikket».

Treningsområde innendørs har de samme krav som treningsområde utendørs hva gjelder sikkerhet og drift av banen.

Nødvendig og god ventilasjon vurderes etter inspeksjon av baneinspektør på vanlig måte som for andre baner. Nødvendig ventilasjon er anleggseier sitt ansvar.

Det stilles følgende krav:

47.1.3 Ledelse

Aktivitetene ledes normalt av en Aktivitetsleder - minimum Sikkerhetsleder. Aktivitetsleder/Sikkerhetsleder godkjenner området og eventuelle midlertidige kjøretraseer/løyper for den enkelte trening. Treningsområde skal godkjennes av en bane godkjenner og dokumenteres og registreres hos NMF. Område skal ha ny godkjenning hvert 3 år.

47.1.4 Område

Treningsområde vil være et område med klart definerte yttergrenser. Dette kan være voller, sperrebånd, gjerder etc. som fysisk hindrer kjøring utenfor området.

Område skal ikke være større enn at Sikkerhetsleder med støttepersonell (flaggvakt etc) har visuell oversikt over hele.

Området skal ha en klar skillelinje mellom depot, parkering og publikumsområde hvor kjøring er lovlig. Eventuelle traseer tilvirkes slik at høy fart og møteulykker unngås.

47.1.5 Aktivitetene

Aktivitetene vil normalt bestå av typiske nybegynnerøvelser med fokus på å beherske kjøretøyet. Det gjennomføres ikke heattrening med fellesstarter.

47.1.6 Sikkerhet

Sikkerhet skal ha fokus og det hviler et stort ansvar på Sikkerhetsleder og Aktivitetsleder Det må gjøres vurderinger om:

- antall utøvere samtidig
- gruppesammensetning ift nivå og størrelse på motorsykkel
- markørmateriell må være av mykt materiale, eks. plast rør, kjegler, små halmballer/flis eller naturlig grus/jord voller.

Bildekk er forbudt som banemarkering.

47.1.7 Generell informasjon

For informasjon om banekrav og spesifikke regler for de ulike kategoriene baner, ta kontakt med NMF. MX har et eget utvalg som arbeider med disse sakene. Råd og veiledning fås ved henvendelse her.

47.1.8 Homologisering/godkjenning

Etter godkjenning er det ikke tillatt å gjøre vesentlige endringer på banen med mindre det er av sikkerhetsmessig betydning. Hvis det utføres endringer på banen, skal dette tegnes på nytt inn i planskisse i forholdet 1/1000. Planskissen skal omgående leveres til NMF for godkjenning. Godkjenningen gjelder for den kjøreretningen som er beskrevet i godkjenningsdokumentene Hvis banen bygges til en høyere klasse, skal dette godkjennes på nytt av NMF. Foretas det vesentlige endringer av banen i forkant av en konkurranse, skal dette godkjennes av NMF baneinspektør.

Etter homologiseringen vil NMF utstede et "Banesertifikat" som vil bli sendt baneieier. Godkjenningen (homologiseringen) er gyldig i 3 år, og følger kalenderåret. Konkurransens jury har ikke anledning til å godkjenne nyetablerte anlegg eller gjøre en eventuell endring av banekategori på eksisterende anlegg. Jury kan kun godkjenne anlegg/bane for den aktuelle konkurransen.

47.1.9 Kontroll

Når banesertifikatet har utløpt skal anlegget godkjennes/kontrolleres på nytt av NMF sin baneinspektør. Skal det arrangeres konkurranser i nær tilknytning av gyldighetsperiodens utløpstid på 3 år, kan arrangementets jury godkjenne anlegget for den aktuelle konkurransen.

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

47.2 Baneområdet

47.2.1 Generelt

Et baneområde inkluderer banetrasé, alle nødvendige installasjoner og anleggets infrastruktur.

Alle bestemmelsene i nasjonalt motorsportreglement, spesialreglementet (SR), løpets tilleggsregler (TR) og eventuelt lokale banebestemmelser skal respekteres. Spesielt skal NMFs miljøbestemmelser etterkommes og NMFs barneidrettsbestemmelser være bestemmende for barnebaner mellom (5-13 år).

Et anleggsområde kan være permanent eller midlertidig.

47.2.2 Adkomst

Adkomstveiene til anlegget må gi enkel adkomst og ha tilfredsstillende trafikkstyring for ethvert kjøretøy som skal til eller fra anlegget.

Adkomstveiene til anlegget må tåle tungt utstyr, være brede nok og helst asfaltert, samt være fremkommelige i all slags vær og til alle tider.

47.2.3 Høytalersystem

Det oppfordres alle konkurransebaner å ha et høytalersystem. For avvikling av norgesmesterskap og Norgescup. (NM og NC), skal dette være installert.

Høytalersystemet kan være felles for tilskuere og kjørere eller hver for seg, og skal virke slik at det dekker publikumsområdet og kjørerdepot.

47.2.4 Strøm

Alle baner som har kategori A eller B og som skal arrangere nasjonale status løp eller andre konkurranser skal ha strøm til utleie. Elektriske anlegg må være i orden og forholde seg til norsk standard.

47.2.5 Vakthunder

Vakthunder er ikke tillatt i områder som er bestemt for kjørere og deres team, samt i områder bestemt for industri- og presserepresentanter. Hunder skal være i bånd.

47.3 Banetrase

Anleggets banetrase er per definisjon kjøretrase inklusiv sikkerhetssone. Se figur 1 under punkt 047.11, sikkerhetssone og banemarkering for utøvere.

Selve banetrasen skal ligge på naturlig underlag som grus, sand og jord etc. Betong, brostein, asfalt, stein o.l. er ikke tillatt brukt i banen. Hensynet til sikkerhet for kjørere,

funksjonærer og publikum skal alltid prioriteres ved bygging av banetraseer. Banematerialer som kan være helseskadelig for kjørerne må ikke brukes.

Bygging og preparering av traseen skal ivareta gode dreneringsmuligheter, enkelt vedlikehold og godt kjøreunderlag. Banen må være drenert godt nok for å kunne avvikle løp under alle værforhold.

Banetraseen må ikke krysse dypt vann eller være i nærheten av dype bekker eller tjern o.l. Fjell, trær og lignende i nærheten av banetraseen, med en mindre avstand på 10 meter skal fjernes eller dekkes til med mykt støtabsorberende materiale. Det skal ikke være synlige fjellpartier i banetraseen. Dette gjelder under hele konkurransen og alle ordinære treninger. Stein som kommer fram under trening og konkurranser, skal fjernes så raskt det er mulig. Selve kjøretraseen kan ikke deles av hinder bestående av hardt materiale. Man kan benytte banens naturlige underlag, plastbånd, halmballer eller lignende dempende materiale for å skape flere alternative spor på deler av banen.

Det er et krav at baneieier/arrangør tilrettelegger for publikumssikre krysningspunkter over/under banetrasen. Krysningspunktene skal bestå av bru eller undergangssystemer. Det skal ikke være mulig for publikum å krysse banetrasen uten slike systemer. Se også kapittel 047.11 Publikumsområder/installasjoner.

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

47.3.1 Banelengde

Banelengden måles langs senterlinjen av banetrasen.

A - bane: Skal ikke være kortere enn 1500 meter (med unntak av endringer som er nødvendige av sikkerhetshensyn) og ikke lengre enn 1750 meter (unntatt om det er godkjent av NMF eller mesterskapsarrangøren).

B – bane: Skal ikke være kortere enn 1200 meter og ikke lengre enn 1750 meter.

C – bane: Skal ikke være kortere enn 800 meter og ikke lengre enn 1750 meter.

D – bane: Skal ikke være kortere enn 400 meter og ikke lengre enn 1750 meter.

47.3.2 Banebredde

Banebredden måles ut ifra faktisk kjøretrase

A – bane: Skal ikke være smalere enn 5 meter på det smaleste. Helst 8 til 10 meter bredde.

B – bane: Skal ikke være smalere enn 5 meter på det smaleste. Helst 7 til 10 meter bredde.

C – bane: Skal ikke være smalere enn 4 meter på det smaleste. Helst 5 til 10 meter bredde.

D – bane: Skal ikke være smalere enn 3 meter på det smaleste. Helst 4 til 10 meter bredde.

47.3.3 Antall kjørere

Det skal ikke være flere kjørere på banen under heat enn det som står i godkjenningsskjemaene.

Eks.

A- bane 8 meter bredde på det smaleste max 40 kjørere

A- bane 5 meter bredde på det smaleste max 30 kjørere

B- bane samme som over

C- bane 4 meter bredde på det smaleste max 25 kjørere

D- bane 3 meter bredde på det smaleste max 15 kjørere

47.3.4 Fri høyde

Banen skal ha en fri høyde på minimum 3 meter mellom banetraseen og alle former for installasjoner.

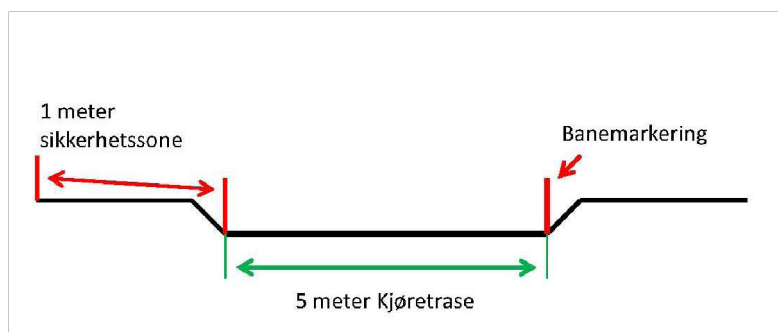
47.3.5 Hastighet

Banen skal være anlagt slik at gjennomsnittshastighet ikke overstiger 65 km/t. Gjennomsnittshastigheten beregnes ut fra et helt heat.

47.3.6 Sikkerhetssone og banemarkering for utøvere

På hver side av kjøretraseen skal det være en nøytral sikkerhetssone som er bred nok til å gi tilstrekkelig sikkerhet for kjørere og tilskuere. Bredden kan variere etter forholdene, men skal ikke under noen omstendigheter være mindre enn 1 meter. Se ellers veiledning.

Figur 1. Banetrase for kategori A



Den overordnede intensjonen med sikkerhetssone har flere funksjoner. Sonen skal gi førere tilstrekkelig informasjon om banen og banetrase sine ytterpunkter. Sonen skal ikke være en del av kjøretraseen eller bestå av banens underlag.

Sikkerhetssonens ytterpunkt skal om nødvendig være avskjermet med gjerde o.l. avstanden mellom bordene skal ikke overstige 1 cm, eller den kan bestå av naturlig hindring. Mot kjøretrase bør det være en dosering/forhøyning av jord eller sand i en høyde på ca 50 cm for å markere den nøytrale sikkerhetssonen. Se figur 1. Banetrase for kategori A.

Banemarkeringen skal plasseres i bunn av denne doseringen/forhøyningen.

Sikkerhetstiltak slik som gjerde o.l. skal benyttes hvis store steiner, trær etc. er i nærheten av sonens ytterpunkt. Intensjonen med gjerdet er at den skal hindre at utøvere som kjører ut av sikkerhetssonen treffer store steiner, trær o.l. Det er særdeles viktig at baneeier/arrangør påser at intensjonen med sikkerhetssonen er ivaretatt på alle deler av banen. Det skal ikke være mulig for sykkel/utøver å komme over i annen banetrasé.

Banemarkering som skal markere banetraseen sine ytterpunkter skal være lett synlige punkter bestående av fleksible plastmarkeringer, eller annet fleksibelt materiale. Ved bruk av trepinner skal disse settes ned på skrå i kjøreretningen. Markeringene skal være maks 50 cm høye og med en diameter på maksimum 25 mm.

Komositt-banemerker kan ha et maksimum bredde/diameter på ca 70 mm. Alle fleksible banemarkeringer skal være maks 50 cm høy. Banemarkeringen kan være sammenhengende av et materiale som er lett å bryte slik som markeringsbånd/ sperrebånd eller lignende. Bruk av tau er forbudt.

47.3.7 Hopp

Hoppene skal være konstruert slik at kjørerens sikkerhet er ivaretatt på best mulig måte. Alle hopp skal nummereres og tegnes inn på planskissen.

Hoppenes innganger skal inneha banetraseens minimumsbredde. Landingssonen skal inneha minimum 1 meter bredere enn hoppenes innganger. Det oppfordres på det sterkeste at hoppenes landingszone innehar en bredde som er 2 meter bredere enn hoppenes inngang.

Det må tas spesielle hensyn til hoppenes inngangs og landingsvinkelen. Vinkelen på oppgangene og landingene bør være i naturlig samsvar mellom hoppets høyde, lengde og bredde. Det oppfordres til at kompetente førere gir råd for å få sikre hopp.

Hoppenes ytre begrensninger ved innganger skal under konkurranser markeres med banemarkering. Alle punkter på hoppet bør være markert.

47.3.8 Rolling waves

Vaskebrett/ whoops er ikke tillatt etablert. Det er derimot tillatt å tilrettelegge for "Rolling waves" (flere hopp i rekken). Se figur 2 for anbefalt utforming av "Rolling waves". Det kan tilrettelegges for at utøvere kan "doble" eller "triple" hoppene. Det er viktig at sikkerheten for alle førere er ivaretatt på best mulig måte.

Figur 2 "Rolling waves"

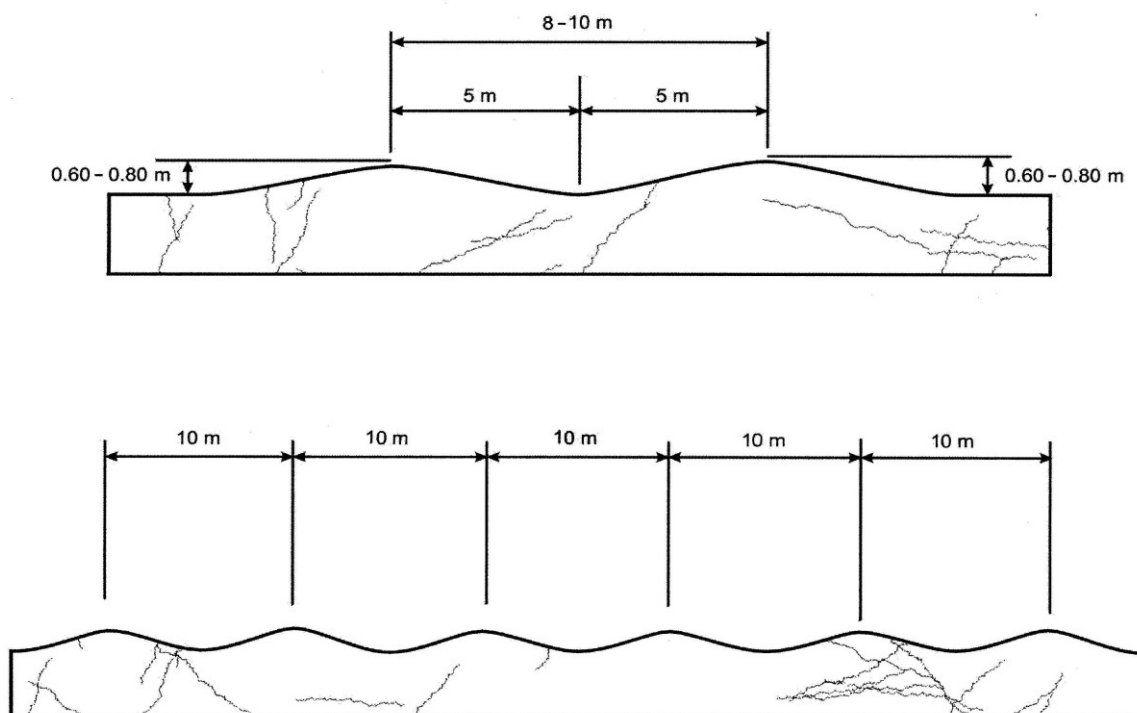


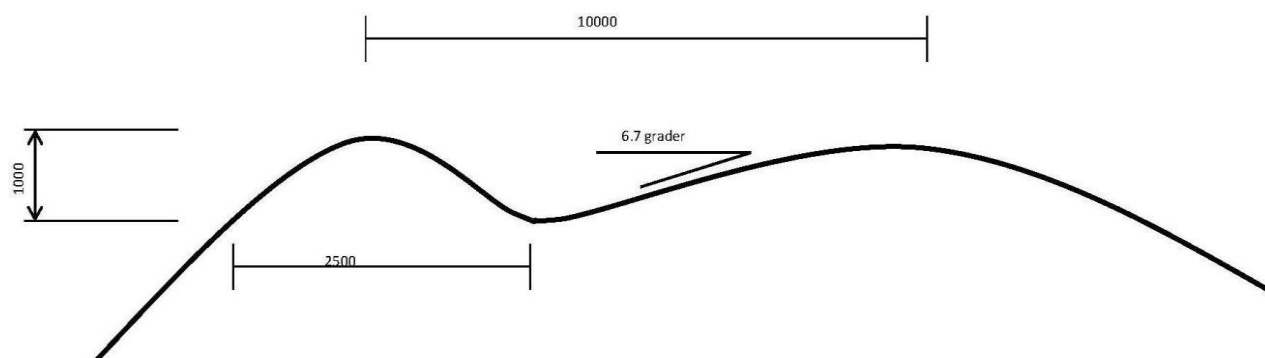
Diagram / Diagramme O

Alle hopp skal være gitt et nummer samsvarende med et opptegnet banekart/planskisse. Det oppfordres at arrangør/jury av en konkurranse befarer hoppene sammen med en erfaren fører.

47.3.9 Dobbelt hopp

Dobbelt hopp skal utformes på en slik måte at det ikke medfører fare for en utøver ved feil landing i forkant av kul 2. Se figur 3 for hvordan dobbel hoppet skal være utformet. Da er hoppet tilrettelagt for alle utøvere, samt at det ivaretar sikkerheten til utøverne.

Figur 2 Dobbelt hopp



47.3.10 Tilstøtende baner

Definisjonen på tilstøtende baner er banetraseer som er i nærheten av hverandre der sannsynligheten er stor for at kjøretøy kan komme over i feil banetrasé. Traseer «i nærheten av hverandre» kan være svært varierende fra bane til bane. Sikkerhetsavstand målt i meter mellom banetraseene skal være minst 10 meter. Her skal det tas hensyn til traseens momenter og farer. Ved mindre avstander skal det iverksettes sikringstiltak som hindrer kjøretøy i å komme over i motsatt trase. Uansett avstand mellom banetraseene må sikkerheten for utøvere, funksjonærer og publikum ivaretas på best mulig måte. Mindre avstander tillates kun på en begrenset lengde på banen. Det tillates ikke bruk av gjerde mellom banetrasene som sikkerhet over lengere strekninger. Gjerder anses ikke som sikringstiltak mot møteulykker alene.

Hovedprinsippene er som følger:

Sikkerhetstiltak skal iverksettes der det er fare for at kjøretøy kan komme over i tilstøtende kjøretraseer den skal være så kraftig at den skal hindre at kjøretøy og fører kommer over i feil banetrasé.

Sikkerhetstiltakene skal fungere slik at ingen blir truffet av fører eller kjøretøy.

Sikkerhetstiltakene må være konstruert slik at førstehjelpspersonell og andre funksjonærer kan oppholde seg trygt mellom disse.

Ulike sikkerhetstiltak for å ivareta hovedprinsippene kan være solide og godt forankrede tregjerder, plastgjerder (alpingjerder) og/eller halmballer. Ved bruk av gjerde skal ikke avstanden/ maskestørrelse overstige 1 cm. Det er det særdeles viktig og en plikt at baneieier/arrangør påser at intensjonen med sikkerhetstiltakene er ivaretatt på best mulig måte på hele banen.

47.3.11 Flaggposter

Alle flaggposter som er påkrevd i henhold til banegodkjenningen, skal være bemannet under alle typer konkurranser (inkludert trening i forbindelse med konkurranser). Flaggpostene skal gi nødvendig og godt synlig informasjon til utøvere og funksjonærer under løpet. Flaggposten må være godt synlig for utøvere og være plassert for best mulig oversikt frem til neste flaggpost. Flaggposten skal ikke ligge innenfor sikkerhetssonen.

Det er ikke krav at alle poster er bemannet under ordinære treninger (trening utenfor konkurranse), men det er arrangøren av treningen som har ansvaret for at banen innehar tilstrekkelig med bemannede flaggposter når dette er nødvendig.

Ved ulike hopp på banen skal flaggposten være plassert rett ved til oppgangens hoppkant. Intensjonen med denne plasseringen er at utøveren skal kunne se veivende gulflagg før han/hun tar av og ha tilstrekkelig tid til å reagere. Ved lange platåhopp der flaggvakt ikke ser nedgangen skal det i tillegg være en flaggpost (eller en medhjelper til flaggposten) ved kanten av landingssonen.

Hver flaggpost skal være nummerert i overensstemmende med banekartet.

Alle flaggposter må sikres av gjerde eller bur. Flaggposten skal i tillegg ha en fornuftig rømningsvei.

47.3.12 Banedepot

Det skal være et banedepot på baner ment for konkurranser. Dette er et område langs banen som skal være avsatt for reparasjon og sekundering. Banedepot skal være godt synlig for kjørerne. Se også Banevedlegg 2 under vedlegg.

Det skal være direkte ankomst mellom kjørerdepot og banedepot. Området skal være flatt og underlaget skal være hardt og drenert ut.

På A og B baner skal området være 60 m langt og 10 meter bredt. På C bane 20 m langt og 10 meter bredt.

Banedepot skal være godt sikret med et solid gjerde, og det må føres adgangskontroll til dette området.

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

Monitører som viser rundetider og førerplasseringer skal monteres ca 2 meter over bakken og monitorene må beskyttes av tak og vegger mot vær og vind.

Forhold på A bane. Eller hvor det arrangeres norgesmesterskap eller Norgescup.

1. Det skal det være minst 3 monitører oppmontert med god avstand dem imellom.
2. Banedepot må være godt inngjerdet med en sikkerhetsport (inngang/utgang til depotet), og gi tilstrekkelig sikkerhet for personer om skal oppholde seg innenfor denne sonen. Området må ha streng adgangskontroll.

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

47.3.13 Sikring av hindringer

Halmballer kledd i plast eller annet støtabsorberende gjenstander skal brukes for beskyttelse av stolper, broer, podier, trær m.m.

47.3.14 Bruk av bildekk i banetraseen

Bruk av dekk på banen er forbudt, bortsett fra som markering på innsiden av en sving. Dersom dekk brukes for å markere en sving, kan kun bildekk brukes, og de må plasseres vannrett i maksimum 500 mm høyde

Kun naturlige materialer kan brukes for å sikre dekkene. Om nødvendig kan en trestolpe brukes til å holde dem på plass. Trestolpen må ikke være høyere enn dekkene.

47.3.15 Vanningssystem

Det skal være et omfattende og effektivt vanningssystem på alle konkurransebaner i bane kategori A og B

Et godt utlagt vanningssystem er nødvendig for å kunne vanne deler av eller hele banen og depot. Systemet kan være permanent eller midlertidig, og bør kunne fjerne støv over hele banen.

Banen skal være godt vannet i god tid før og under alle deler av konkurransen. Dette for kjørrernes sikkerhet og for å beskytte publikum for unødvendig støv.

Vanntilgangen må under konkurranser være stor nok til at vanning av hele baneområdet kan skje til enhver tid.

47.3.16 Løpskontor/sekretariat

Løpskontor må inneholde følgende (minstekrav): A og B anlegg

- Et arbeidsrom på ca 100 m² som kan romme 30 personer
- Et arbeidsområde med store bord og stoler
- Tilgang til trådløst internett, samt liten kopimaskin anbefales
- Tilstrekkelig belysning, strømuttak og strøm, slik at alt elektrisk utstyr i løpskontoret kan brukes samtidig.
- Kontorutstyr (kulepenner, stiftemaskin, papir etc.)

I tillegg skal det være en ansvarlig leder for løpskontoret. Denne skal ha nødvendig hjelpepersonell for å drive løpskontoret tilfredsstillende. Løpskontoret skal ligge ved eller i nær tilknytting til anleggets kjørerdepot.

Løpskontoret skal være betjent fra og med innsjekkingsdagen. Løpskontoret kan være i samme anlegg/bygg som sekretariat/løpsledelse, juryrom, presserom og legerom. Løpskontor, sekretariat og pressesenter kan være i samme bygg. Størrelsen på rommene, beliggenhet og lignende må tilpasses den type konkurranse som arrangeres på banen. Ved banegodkjenning skal dette kommenteres i banegodkjenningens papirene.

47.3.17 Publikumsområder

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

47.3.18 Sikkerhetssoner for publikum

Publikumsområder i nær tilknytning til banetrasé skal tilrettelegges med sperringer. Intensjonen er å hindre at publikum blir truffet av kjøretøy/fører.

Høyden på sperringene bør være på minimum 1,2 meter. På utsatte steder skal det tilrettelegges for gjerder og lignende som har en høyde på ca 2 meter. Konstruksjonen må gi publikum god sikt til banen og samtidig være sterkt nok til å holde publikum på plass bak sperringene samt hindre at sykkel treffer publikum.

Tre- og sikkerhetsgjerder fra alpint anbefales. Er publikumssperringene er laget av metall, skal de være av en sammenbygd konstruksjon uten skarpe kanter. Dersom et tregjerde benyttes, skal toppene rundes av for å unngå skarpe kanter. Tregjerde skal være så kraftig at det ikke oppstår deformasjon av tregjerde ved påkjørsel. Avstanden mellom bordene / maskestørrelse i et gjerde skal ikke overstige 1 cm. Slik at det ikke er mulig å klatre i dem.

Publikumssperringe skal plasseres 2 meter bak markeringen mot banens sikkerhetssone slik at det er et fritt område mellom den nøytrale sonen og publikumssperringene. Dette området kan benyttes av banefunksjonærer, sanitetspersonell og presse/media/TV.

Alle skarpe gjenstander som stein, trær og lignende som er mellom banemarkeringen og publikumssperringen skal polstres og om mulig fjernes. Baneeier/arrangør, banegodkjennere og eventuelt jury skal alltid legge stor vekt på sikkerhet når denne sonen vurderes og inspiseres.

Det oppfordres at anleggseier/arrangør tilrettelegger for sikre systemer med henblikk på gode og effektive atkomstmuligheter for førstehjelpspersonell/ambulanse

47.4 Startområdet

47.4.1 Startområdet

Startområdet må være inngjerdet for å ivareta sikkerheten til funksjonærer, deltakere og publikum. Startområdet inkluderer startslutte, ventesone og grind. Området skal ha streng adgangskontroll

47.4.2 Startslutte

Startslutten bør være et eget område som er uavhengig av selve banetraseen.

Banetraseen skal ikke krysse startslutten men kan være en integrert del av banetraseen på slutten av fullført førsterunde.

Hvis startslutten, og startsluttens første sving, blir benyttet som en del av banetraseen, skal alle former for ujevnheter være fjernet før hvert heat.

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

Ved startsluttens første sving skal kjøretraseen for banekategori A og B ha en bredde på minimum 10 meter. Banekategori C skal ha en minimumsbredde på 8 meter. Det oppfordres at banen er tilrettelagt på en slik måte at startfeltet på best og sikrest måte blir spredt før førerne kommer til banens første hopp. Se også figur 4 Startslutte.

Startslutten skal på begge sider være tydelig markert fram til utgangen av startsvingen. Det oppfordres arrangør/baneeier å markere startslutten med et gjerde eller markerte jordvoller. Hvis publikum oppholder seg i nær tilknytning av startslutten, så skal denne delen tilrettelegges for solid og godt fundamentert tregjerde.

Lengden på startsletten må ikke overstige 125 m, målt fra startgrind til punket hvor første sving (innersving) begynner. Minimum og maksimum lengde på startsletten skal være:

A - bane: Minimum 80 meter maksimal 125 meter.

B – bane: Minimum 80 meter maksimal 125 meter.

C – bane: Minimum 60 meter maksimal 125 meter

D – bane: Ikke krav til startslette. Hvis det tilrettelegges, se krav for C – bane.

47.4.3 Startgrind

Startgrinden skal bestå av solide enkeltbøyer på linje som utløses samtidig ved at de faller ned under bakken eller skrått ned foran og mot kjørerne. Personen og/eller utløsesystemet må ikke være synlig for kjørerne under utløsningsprosessen. Startgrinden skal konstrueres slik at den blokkerer forhjulet til en fører som forsøker å starte før startgrinden løses ut for heatet. Det skal i tillegg være en anordning som forhindrer startgrinden å oppnå en vinkel som er horisontal 80° fra bakken.

Høyden på bøyene skal oppfelt være 500-520mm. Hvis selve startgrinden forankres med betong, tillates maksimalt 60 cm betongbredde.

Startgrinden skal ha en bredde på minimum 1 meter for hver kjører. Det er ikke tillatt å starte i 2 rekker ved NM og NC.

Det anbefales at området fra startgrind til bakre stopp kant er i betong, eller at det legges rister i strekkmetall for å sikre mest mulig like forhold.

Antall utøvere på grinda i forhold til banekategori:

A – bane: Minimum 30 grunder, maksimal 40.

B – bane: Minimum 30 grunder, maksimal 40.

C – bane: Startanordning til minst 20 startende og maksimal 25.

D – bane: Ikke krav til startgrind. Hvis det skal tilrettelegges for startgrind, se krav for C – bane

En markant bakre stoppkant med en avstand på 3 meter målt fra nedfelt bøyle og bak til stoppkanten, skal finnes for å hindre kjørerne i å trekke syklene bakover. Fra denne stoppkanten og videre bakover, skal det ytterligere være minimum 3 meter (se figur 4 nedenfor).

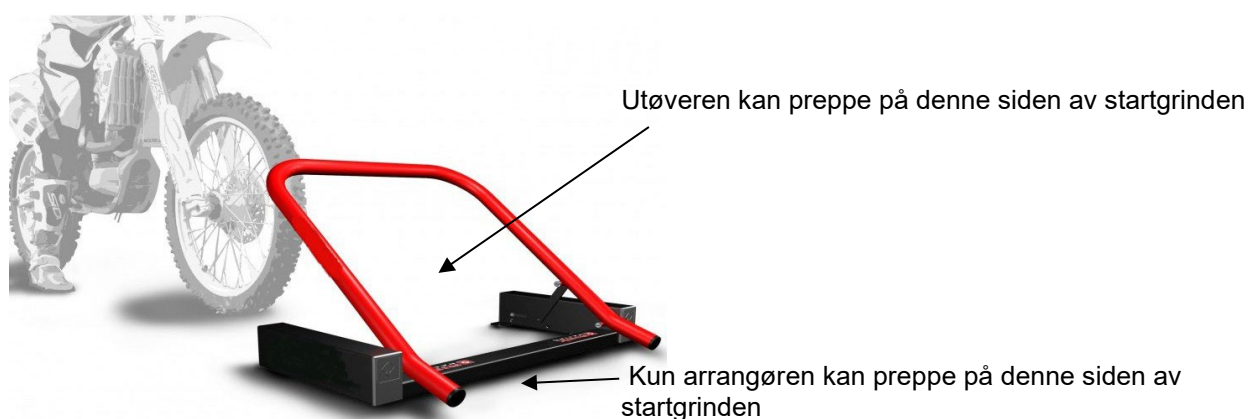
Før hver start skal arrangør påse at stoppkant har korrekt avstand fram til nedfelt bøyle. Arrangører plikter og fjerne jord, sand etc. som kan samles seg ved stoppkanten.

Intensjonen er at kanten skal være markant og at kjørere ikke skal kunne trekke sykkelen bak stoppkanten.

Det er tillatt med reklame på startgrind hvis den ikke påvirker grindens egenskaper eller skaper hindringer eller ulemper for kjørerne.

Det bør være tilrettelagt for nummerering av grindene.

Området foran startgrinden skal være preparert likt for alle kjørerne. Kjørerne har selv ikke anledning til å preparere området foran startgrinda. Ref. FIM standards for motocross circuits og SR MX 18.19.



Det skal under konkurranser være adgangskontroll til dette området. Kun arrangørens funksjonærer og eventuelt presse/media har adgang til området foran startgrinda.

47.4.4 Plassering av startgrind

Startgrind skal plasseres på et flatt område. Den skal plasseres i en vinkel på 90° til innsiden av første sving. Vinkelen beregnes ut fra startgrindens høyre ytterpunkt hvis første sving går mot høyre.

47.4.5 Ventesone

Det skal være ventesone ved alle konkurransebaner. Ventesonen skal være et område i umiddelbar nærhet av startgrinden. Det oppfordres at ventesonen er et område som ligger bak startgrinden. Avstanden mellom grind og ventesone skal da være minimum 6 meter (målt i fra nedfelt grind), og det skal være et fysisk skille (gjerde o.l.) mellom dem. Se figur 4 Startområdet.

Selve ventesonen skal legges på et egnet område med fast underlag og være godt drenert. Det må ha plass for minimum 30 og maksimum 40 sykler for baner i klasse A og B. Arealet skal være 320 m² (8 x 40 meter). C baner skal ha plass til minimum 20 og maksimum 25 sykler.

Ventesonen skal være inngjerdet. Sonen skal ha en egen inngang fra kjørerdepot og egen utgang til startområde/startgrind. Det skal være en adgangskontroll både ved inngang til ventesonen og utkjøring på grind.

Ventesonen skal være inndelt i et område for kvalifiserte kjørere og et eget markert område for reserver. Reservene er eventuelt de førerne som skal entre startgrinden sist. Ventesonen må tilrettelegges for dette på en god og effektiv måte.

Ved inngangen til ventesonen skal det være oppsatt en godt synlig klokke som viser arrangementets offisielle tid.

Røyking er ikke tillatt i ventesonen. Et "Røyking Forbudt" skilt skal finnes ved inngangen til ventesonen. Det skal være et brannslukningsapparat som er lett synlig og tilgjengelig i ventesonen.

47.5 Målområdet

47.5.1 Mållinje

Det må tas spesielle sikkerhetshensyn i målområdet for å hindre uvedkommende adgang. Et gjerde skal sikre dette området. Mållinjen må være godt markert for deltakere og funksjonærer.

47.5.2 Tidtaking og rundetelling

Tidtaker og rundetellere skal plasseres på linje med mållinjen. En hvit loddrett opptrukken linje skal markere mållinja på motsatt side av måldommer.

47.5.3 TV og tidtakingsområde

Et område ved mållinjen med egnet underlag og størrelse, godt drenert, skal finnes for TV og tidtakingsfunksjonærer.

Det bør være montert en elektrisk klokke ved mållinjen som er godt synlig for førerne og viser gjenstående tid av trening/heat.

47.5.4 Podieområde/seierspall

Ved målområdet skal det være avsatt plass (anbefalt 15 m. x 20 m.) for seierspodium/TV/presseområde. Dette området skal være inngjerdet og på stabilt underlag

47.5.5 Lukket område, Park Fermé

Det lukkede område (Park Fermé park) skal være tilrettelagt ved nasjonale statusløp. Det lukkede området skal benyttes ved oppbevaring av kjøretøy etter det siste heat.

Området skal være godt inngjerdet, spesielt bevoktet, og det må være en streng adgangskontroll til dette området. Området må ha god drenering og plass til sykler tilhørende de tre beste i hvert heat.

Røyking er ikke tillatt i området. Et "Røyking Forbudt" skilt skal finnes ved inngangen til det lukkede området. Under spesielle forhold kan ventesonen benyttes.

47.6 Utøverdepot

47.6.1 Utøverdepot

Utøverdepot skal være et anlagt på et flatt opparbeidet godt drenert område, stort nok til alle biler/teambusser som kan komme til klubbens største arrangement. Området bør være inngjerdet. En depotsjef skal ha ansvar og drift av kjøredepot. Funksjonærer i depotet skal påse at all parkering skal skje slik at arealet utnyttes best mulig.

Det kan være nødvendig å merke hver parkeringsplass med kritt eller tape. Funksjonærene er også ansvarlig for at det er fri adkomst og utkjøring til en hver tid til og fra depotet. Utøvere og medlemmer av utøverens team plikter å etterkomme funksjonærenes anmodninger og pålegg.

Alle med parkeringsrett i depot skal oppfordres til å ha brannslukningsutstyr tilgjengelig til en hver tid. Det er ikke tillatt å etablere midlertidig bensinstasjon inne i kjøredepot. Avfallsbeholdere skal finnes i et egnet antall i depot, og skal tømmes regelmessig. Et eget høyttaleranlegg skal dekke hele kjøredepot. Området skal ha en oppmerket veg til ventesone/startområdet. Likeledes skal det være en merket veg fra målområdet på banen og

fram til kjørerdepot. Begge disse atkomstveiene skal være på samme side av målområdet. Hunder skal alltid holdes bundet i kjørerdepot.

47.6.2 Depotkontor/løpslederkontor/løpskontor

Depotkontoret kan være en del av løpskontoret som skal inneholde:

Tilstrekkelig antall bord og stoler.

Nødvendige kontorartikler (kulepenner, stifter, papir etc.) Et stort område/banekart.

Et eget område for depotfunksjonærene hvor det bør være pc, skriver og en kopimaskin Alltid tilstrekkelig med lys og strøm for samtidig drift av kontoret med utstyret

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

Kontoret skal være operativt fra første løpsdag være satt opp på et lett tilgjengelig og godt drenert område.

Løpskontor, løpslederkontoret, sekretariat og pressesenter kan være i samme bygg. Størrelsen på rommene, beliggenhet og lignende må tilpasses den type statusløp som arrangeres på banen. Under banegodkjenning skal dette kommenteres i banegodkjenningspapirene.

47.6.3 Teknisk kontroll post

For å ha teknisk kontrollpost kreves: (minstekrav)

- Et arbeidsområde under tak på minimum 20 kvadratmeter.
- Det nødvendige antall stoler og bord for 6 personer
- Lys, strøm og alt nødvendig utstyr for å gjennomføre støy og vektkontroll.

Teknisk kontrollpost må være plassert på et vannrett lett tilgjengelig område på stabilt underlag og ha tilstrekkelig drenering av overflatevann.

Teknisk kontroll må være tilgjengelig fra første løpsdag og gjennom hele arrangementet.

I tilfeller av innsigelse mot en motorsykkel, skal denne omstridte motorsykkel plasseres i teknisk kontrollpost, hvor den må være bevoktet.

Røyking er forbudt i teknisk kontrollpost. Røyking-forbudt-skilt bør monteres ved inngang til området.

47.6.4 Juryrom/stevnelederkontor

Rommet skal inneholde:

- Et arbeidsrom på 30 m² med fast gulv
- Et tilstrekkelig antall bord og stoler for 15 personer
- Et tilstrekkelig antall distribusjonsbokser for rapporter og resultatlister
- Tilstrekkelig belysning, strømuttak og strøm slik at rommet er funksjonelt og alt elektrisk utstyr kan brukes samtidig.
- Et godt sikret løpsarkiv
- Nødvendige kontorartikler (kulepenner, stifter, papir etc.)
- Et stort område/banekart

Rommet kan plasseres i samme anlegg som løpskontoret og skal være tilgjengelig dagen før første løpsdag.

47.6.5 Området for vasking av sykler

Det skal under konkurranser være et område for vasking av sykler i nær tilknytning til utøverdepoet. Vann og strømforsyning må være rikelig nok til at alle avluker/spyllere kan brukes samtidig.

Det er ikke tillatt å vaske sykler utenfor angitt vaskeplass. Det må være tilstrekkelig drenering på området.

Det er ikke tillatt å røyke i området. Et skilt med "Røyking Forbudt" skal finnes ved inngangen til vaskeområdet.

NMF sine miljøbestemmelser skal følges.

47.6.6 Testbane kategori A bane

Et område i nærheten av utøverdepot som kan brukes til test av syklene skal være tilgjengelig for de som vil teste motorsykkelen. Testbanen må bestå av to tilstøtende traseer, adskilt og beskyttet med følgende: tregjerde, plastgjerde eller høyballer.

Testområdet må være ca 50 m. x 10 m. den skal være fullstendig inngjerdet.

47.6.7 Sanitæranlegg

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

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

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

47.6.8 Pressekontor

Det bør tilrettelegges for et eget pressekontor under alle konkurranser.

Følgende skal være tilrettelagt i pressekontoret:

- Et tilstrekkelig antall bord og stoler
- Telefon/faks tilkoblet egen telefonlinje
- Muligheter for oppkobling til internett.
- Alltid tilstrekkelig lys og strøm for samtidig drift av kontoret med utstyret
- Kopimaskin med nødvendig lager av kopipapir
- Nødvendige kontorartikler (kulepenn, stifter, papir etc.)

Pressekontoret kan være plassert i samme anlegg som løpskontoret. Det skal være pressekyndige funksjonær tilknyttet kontoret.

Presserommet skal være operativt fra første dag med trening.

47.6.9 Dopingtestlokale

Et dopingkontrollsentrum som inneholder et rom og et venteområde, skal stilles til disposisjon av stevnearrangøren.

Arbeidsrommet bør inneholde et bord og stoler, en vask, prøvebeholdere, skrivemateriell, et toalett i et tilstøtende rom og sanitærartikler. I tillegg bør et låsbart kjøleskap for lagring av prøver være tilgjengelig i rommet eller i et annet sikkert område.

Venterommet bør ha stoler, kleshengere og kroker, et tilstrekkelig forråd av drikke som må være i uåpnede beholdere.

47.6.10 Parkeringsplass

Parkeringsplassen må ha lett atkomst og arrangøren skal ha personell avsatt for håndtering av trafikken til og fra området.

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

Plassen må være godt drenert.

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

47.7 Nødhjelpssituasjoner

47.7.1 Førstehjelpsservice

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

47.7.2 Legehjelp

Alle arrangement skal ha førstehjelpsservice og eventuelt lege. Arrangøren må sørge for å ha en telefon som fungerer på baneområdet.

En evakueringsplan for skadede personer må utarbeides før stevne av arrangøren og medisinsk sjef. Her ligger et kort utdrag av hva som er krav til medisinsk personell

48. Innendørsbane

48.1 Banen

48.1.1 Generelt

Banen kan være permanent eller midlertidig. Den kan være helt under tak eller delvis.

Anleggets bygg tekniske spesifikasjoner, som konstruksjon, ventilasjon, lys etc. skal godkjennes av gjeldene bygningsmyndigheter før anlegget tas i bruk. Anleggets eier og eller ansvarlig klubb kan kreve at kun miljøvennlig drivstoff kan brukes.

Materialene til banedekket skal være naturlige, f.eks. jord, sand eller en blanding. Banen skal være fri for steiner, og bruk av betong i banedekket er ikke tillatt.

48.1.2 Bredde

Banebredden bør være ca fem meter. Det er viktig at landingen på hopp er bredere enn oppgangen. Ca en meter bredere

48.1.3 Vertikal klaring

Det skal til enhver tid være 3 m minimum klaring over føreren.

48.1.4 Utforming

Sikkerheten til fører, tilskuere og funksjonærer skal ha høyeste prioritet under utforming av banen.

48.1.5 Publikums sikkerhet

Det skal være sikring foran publikumsplasser som hindrer at publikum kan bli truffet av sykler eller fører.

48.1.6 Førers sikkerhet

Utformingen av banen skal designes med tanke på førerens sikkerhet. Dette er spesielt viktig ved utformingen av hopp. Alle vinkler på hopp skal være i henhold til banetegninger.

Høyballer eller andre støtabsorberende materialer skal plasseres ut for å beskytte førerne mot genstander rundt banen. Det skal være en minimumsavstand på ca. 2 meter mellom alle sammenhengende deler av banen. Banen kan ha noen soner hvor avstanden mellom traséene ikke er mer enn 1 meter. Denne sonen skal markeres med en voll på minimum en meters høyde fra traseen.

Hele banens lengde må markeres, disse markørene må de være laget av et fleksibelt materiale og skal ikke overstige 500mm over bakken.

Det er viktig at vedlikehold av banen skjer i henhold til tegningen av banen, slik at hoppenes profil ikke blir endret av vedlikehold.

Flaggposter, lysarmatur, eller andre elementer en fører kan komme borti, skal dekket av støtabsorberende materiale.

For krav om medisinsk beredskap, se NMFs bestemmelser i Nasjonalt Motorsportreglement.

49. Brannvernsveiledning

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 rømningsskilt. Beskrivelse av anleggets og utstyrets brennbarhet, brannfarlig virksomhet samt bygningskonstruksjonenes brannmotstand og evne til å motstå sammenstyrning.

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

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

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

Teknisk kontrollområde Venteseone Banedepot/sekunderingsdepot Banetraseen

Parkeringsplass Det anbefales bruk av DTE eller BCF-apparat.

Se også Medisinske bestemmelser i nasjonalt motorsportreglement og andre punkter i dette Spesialreglement for Motocross.

50. 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 publikumsparkeringen 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.

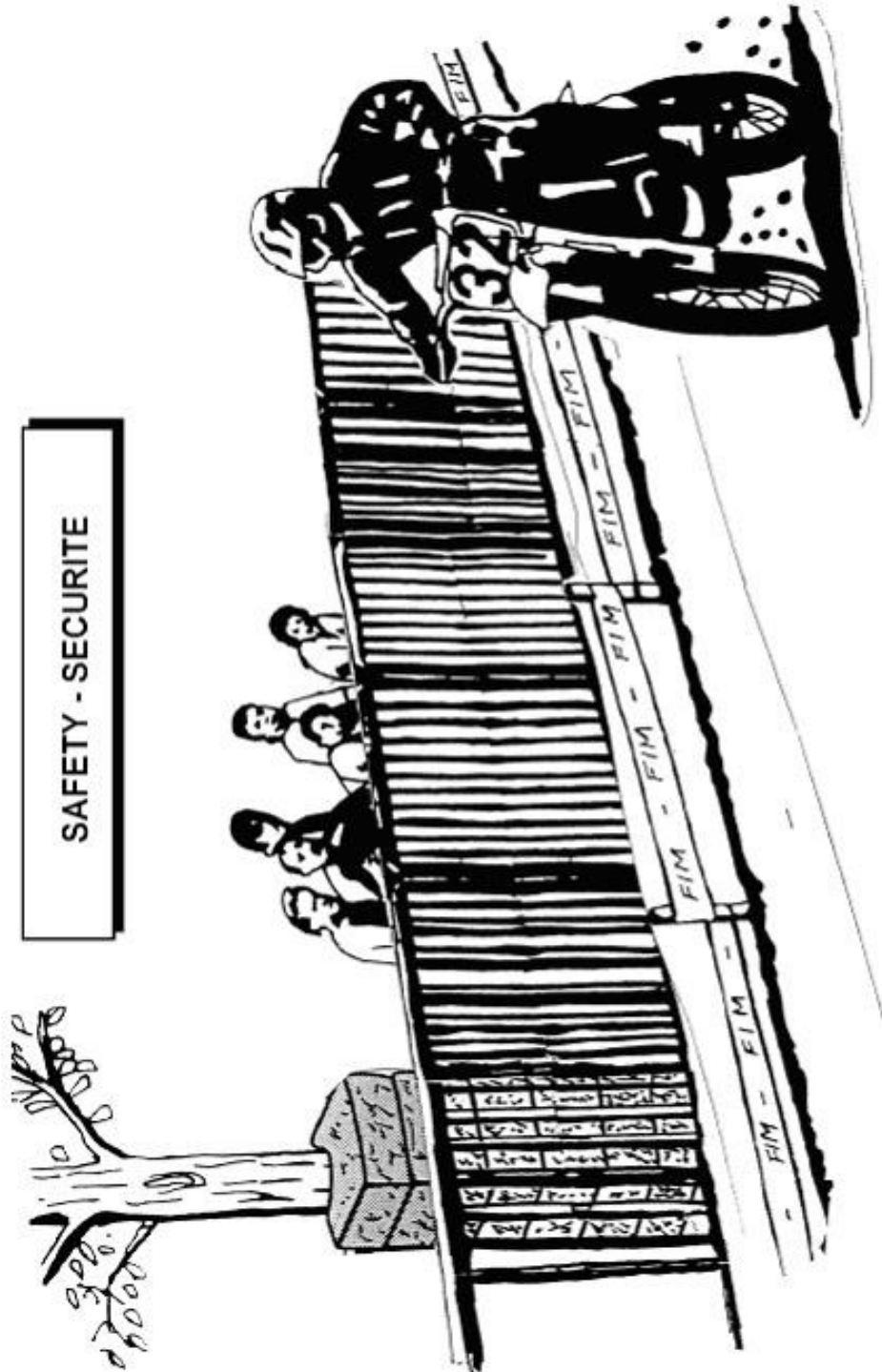
Plassen må være godt drenert.

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

Banevedlegg 1

Banevedlegg 1

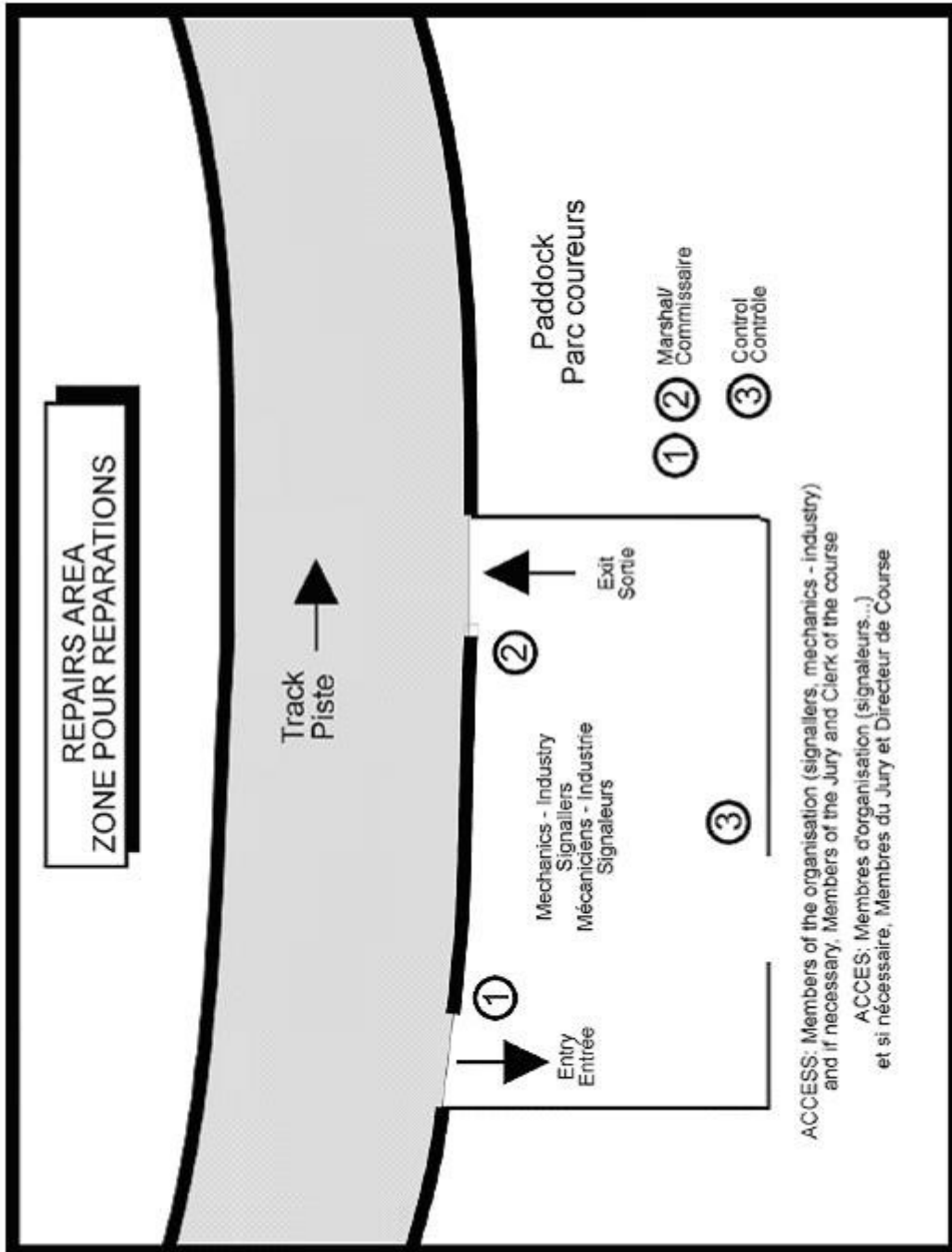
Diagram / Diagramme D



Banevedlegg 2:

Banevedlegg 2

Diagram / Diagramme I



Teknisk reglement



Teknisk reglement

1.01 Innledning

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

1.03 Konstruksjonsfrihet

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

Alle solo motorsykler (gruppe A) må være konstruert slik at kjøreren har fullstendig kontroll over sykkelen.

Motorsykler med sidevogn (gruppe B) må være konstruert for å bære en passasjer. I prinsippet er det forbudt å tillate flere kategorier, grupper eller klasser å delta i samme stevne hvis ikke tilleggsreglene sier noe annet.

1.05 Kategorier og grupper motorsykler

Motorsykler er inndelt i kategorier som det må tas hensyn til i alle internasjonale stevner og verdensrekordforsøk.

I prinsippet er det forbudt å blande klasser, kategorier og grupper i samme heat. Dette kan imidlertid tillattes dersom det beskrives i tilleggsregelen.

Kategori I

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

Kategori II

Spesialkjøretøy som drives av ett eller flere hjul som er i kontakt med bakken, men som ikke dekkes av betegnelsen i kategori I.

Gruppe A 1 (solosykler)

Kjøretøy med to hjul som lager ett spor når de kjører en rett linje.

Gruppe B 1

Kjøretøy med tre hjul som lager to spor i bakken når det kjøres rett linje, hvorav ett lages av motorsykkelen, og det andre av en sidevogn for passasjer.

Gruppe B 2

Kjøretøy med tre hjul som lager to eller tre spor i bakken når det kjøres rett linje, med en permanent fastmontert sidevogn som danner en komplett integrert enhet. Hvis tre spor avsettes, må senterlinjen av de to sporene avsatt av motorsykkelhjulene ikke være mer enn 75 mm fra hverandre. Et spor er bestemt av forlengelsen av senterlinjen av hvert av kjøretøyet hjul i kjøreretningen (fremover).

Kategori III

Gruppe C - Spesial 2-hjuls motorsykler

Gruppe D - Spesial 3-hjuls motorsykler

Gruppe E - Snøscooter

Gruppe F - Sprinter og Dragstere

Gruppe G - Quad

Gruppe J – Elektriske kjøretøy

01.07 Klasser

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

KATEGORI I

Gruppe A1

Klasse	over ccm	opptil ccm
50	-	50
65	50	65
85 - MX 85 (totakt) - MX 85 (firetakt)	65	85
	85	150
100	85	100
125	120	125
MX 2 - MX 2 (totakt) - MX 2 (firetakt)	125	250
	175	250
175	125	175
MX Åpen - MX 1 (totakt) - MX 1 (firetakt)	144	350
	290	450
300	250	350
MX 3 - MX 3 (totakt) - MX 3 (firetakt)	290	500
	475	650
MX Åpen - (totakt) - (firetakt)	125	500
	175	650
750	500	750

1000	750	1000
1300	1000	1300

Gruppe B1, B2 Sidevogn

Over 350 ccm opp til maksimalt 750 ccm 2-takt motorer eller maksimum 1000 ccm 4-takts mono eller flersylindrige motorer.

KATEGORI III

Gruppe J - Elektriske kjøretøy

01.11 Måling av slagvolum

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

11.11 Konvensjonell to eller firetakts motor

Slagvolumet regnes ut ved følgende formel:

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

D = Diameter

C = Slaglengde Alle mål i cm.

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

11.13 Rotasjonsmotorer

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

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

V = Totalt volum i alle kamre i motoren

N = Antall omdreininger motoren må rotere for å fullføre en syklus i et kammer. Motoren klassifiseres som 4taktsmotor.

11.15 Wankelmotorer

Motorer som er bygget etter Wankelprinsippet med triangulære stempel beregnes ut fra følgende formel: Slagvolum $2 \times V \times D \times V$

V = Volumet i et kammer

D = Antall kammer

Motoren klassifiseres som firetaksmotor.

01.17 Bruk av kompressor (turbo)

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

En motor (2 eller 4takter) som tilhører en klasse som er fastsatt ut fra slagvolumet, skal ikke regnes som overladet dersom kapasiteten (volumet) til brennstoffyllingsmekanismen (målt geometrisk), inkludert slagvolumet til den drivende 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.

01.18 Telemetry

Informasjon må ikke sendes til eller fra en motorsykkel i bevegelse. En offisiell signalanretning kan kreves på motorsykkelen. Automatisk tidtakingsutstyr anses ikke for å være "telemetry". Automatisk tidtakingsutstyr må ikke forstyrre det offisielle tidtakingssystemet eller anlegget som arrangøren benytter.

01.19 Motorsykkelens vekt og ballast

Vekt av motorsykkel med alle væsker, men uten fører og passasjer.

Sylindervolum	ccm	Vekt
65 ccm	65 ccm totakt	53 kg
85 ccm små hjul	85 ccm totakt	63 kg
Små hjul	100 - 150 ccm firetakt	71 kg
85 ccm store hjul	85 ccm totakt	65 kg
Store hjul	100 - 150 ccm firetakt	73 kg
125 ccm	120 - 125 ccm totakt	88 kg
MX 2 -	100 - 125 ccm totakt	88 kg
MX 2 -	175 - 250 ccm firetakt	95 kg
MX 1 - 250 ccm	144 - 250 ccm totakt	
MX 1 - 250 ccm	290 - 450 ccm firetakt	
MX 3 - 500 ccm	290 - 500 ccm totakt	102 kg
MX 3 - 500 ccm	467 - 650 ccm firetakt	102 kg

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

Se fotnote: her gjelder de bestemmelser som er nedfelt for hver enkelt klasse av sykler.

19.03 Merking må festes på fremre del av hovedrammen.

19.04 Veieinstrumentet må være sertifisert av et Nasjonalt Institutt.

19.05 I gruppene B1 og B2 skal alltid en passasjer være med ved all konkurransekjøring.

01.21 Angivelse av fabrikat

Når 2 produsenter er involvert i byggingen av en motorsykkel skal begge navnene angis på sykkelen. Sykkelens (rammens) produsent Motorens produsent. Dette gjelder når ingen spesielle avtaler om rettigheter er inngått.

01.23. Definisjon av prototype

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

01.25 Generelle bestemmelser

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

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

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

25.01 Bruk av Titan og lette legeringer

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

25.01.1

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

1. Magnetisk prøve (Titan er ikke magnetisk)
2. 3% salpetersyreprøve (Titan reagerer ikke hvis metallet er stål, vil dråpene gi en svart flekk.)
3. Spesifikk vekt for Titan er 4,5 5, for stål 7,5 8,7 som kan fastslås ved å veie deler og måle deres volum i et målebeger fylt med vann (inntaksventil, vippearmer, råde etc.).
4. Ved tvilstilfeller sendes delene til et materialtestlaboratorium.

25.03 Aluminium

Bruk av aluminium kan fastslås visuelt.

25.06 Antall sylindere

Antall sylindere i en motor er bestemt av antall forbrenningskamre. For 125 ccm motocross er det bare tillatt med en sylindret motor.

25.07

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

01.26 Definisjonen på ramme på solo motorsykler

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

01.27 Startanordning

Startanordning er obligatorisk.

01.28 Drivstoff tank

Drivstofftank med lokk skal være tett

01.29 Beskyttelse av åpen transmisjon

En beskyttelse må være tilpasset transmisjons deler.

29.01

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

29.04

Kjedefører skal være påmontert

01.31 Eksosrør

Eksosrør og lyddempere skal tilfredsstille alle krav som angår støykontroll. (se også artikkel 01.79)

31.01

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

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

31.03

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

31.04

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

01.33 Styre

33.01

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

33.02

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

33.03

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

33.04

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

33.06

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

33.07

Styre laget av karbon-karbon eller carbon-kevlar eller/og annet kompositt materiale er ikke tillatt.

33.08

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

33.09

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).

01.35 Kontrollhåndtak

35.01

Alle kontrollhåndtak (clutch, brems etc.) skal være utstyrt med en smidd eller påsveiset kule med minimum 19 mm diameter i enden. Kulen skal være flatklemt, men skal ha avrundede hjørner og minstetykkelse 14 mm.

Disse endene må være permanent laget som en fast del av håndtaket.

35.03

Alle håndtak og pedaler må være opplagret på uavhengige akser.

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

01.37 Gasshåndtak

37.01

Gassreguleringshåndtaket skal returnere til stengt stilling når det slippes.

37.02

Sidevogner, ATV og snøscootere skal være utstyrt med "dødmannskontroll". Dette tenningsbrytersystemet må bryte primærkretsen og må være koblet både til strømtilførselen og jordledningen. Dødmannsknappen skal være plassert så nær styrets senter som mulig, og skal aktiveres ved hjelp av en ikke-elastisk tråd med tilstrekkelig lengde og tykkelse, og

være festet til utøverens høyre håndledd. En spiraltråd (lik telefonledning) med maks en meters lengde er tillatt.

For snøscooter skal dødmannsknappens spiralledning festes til utøverens belte.

37.03

Motorsykkelen må utstyres med stoppknapp/bryter på enten høyre eller venstre side av styret (innen rekkevidde for hånden som holder rundt håndtaket). Stoppknappen/bryteren må være i stand til å stoppe en motor som går på høyt turtall.

01.39 Fothvileren

39.01

Fothvileren kan være av en type som kan svinges opp, men da må de være utstyrt med anordning som automatisk returnerer den til utgangsstillingen, og en integrert beskyttelse må være montert på enden av fothvileren og må ha en radius på minst 8 mm (se skjema 1, diagram E og skjema 5, diagram F).

39.02

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

01.41 Bremses

41.01

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

41.02

Kjøretøy i gruppe B skal ha minst to effektive bremses som virker helt uavhengig av hverandre og på minst to av hjulene, og som virker konsentrisk på hjulet.

01.43 Skjermer og hjulbeskyttelse

43.01

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

43.02

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

43.04

Målene til bakskjermen som er beskrevet i diagrammet skal ikke dekke mer enn 130 grader av ytterpunktet av front og bak demper med maks utslag (se diagram L).

43.05

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

43.07

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

01.45 Kåper

Ingen former for kåper er tillatt (se skjema 1, Diagram E).

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

01.46 Støtdemper

Elektronisk kontrollert støtdemper er ikke tillatt å benytte.

01.47 Hjul, felger og dekk

47.01

Alle dekk vil bli målt montert på felg og ved et trykk på 1 kg/cm². Målingen gjøres på en dekkseksjon plassert 90 grader fra bakken.

47.02

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 dekkskrue som av og til brukes for å hindre at dekket beveger seg i forhold til felgen. Dersom en felg har disse modifikasjonene skal bolter, skruer etc. sitte i.

47.03 Begrensning på hjulstørrelsen for:

Kapasitet	Maks hjulstørrelse(felg) i diameter - front	Maks hjulstørrelse(felg) i diameter - bak
65 ccm	14"	12"
85 ccm små hjul	17"	14"
85 ccm store hjul	19"	16"
125 ccm og oppover	21"	19"

01.49 Dekk

49.01

Det tillattes ikke knasthøyde over 19,5mm. Mønsteret er valgfritt, men hel tversgående mønsterstripe er ikke tillatt.

49.03

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

49.03.01

I Norge er pigger tillatt som følger: Det er tillatt med maks 10 mm overheng målt på nypigget dekk. Piggene får ha en maks total lengde på 30 mm. Sykler med piggdekk kan ikke benyttes i samme heat som sykler uten slike dekk. Piggdekk kan kun benyttes når det er tatt

med i TR. Piggdekk som foreligger i salg, med en homogen, sylindrisk samt vinkelrett kjerne, dog med de begrensninger som før hver sesong meddeles i NMFs - offisielle organ, kan benyttes. Arrangør har mulighet til å forby bruk av piggdekk helt, eller begrense bruken av piggdekk til kun framhjul. Eventuelt planer om begrensning skal angis i TR, og gjeldende begrensning skal offentliggjøres senest 2 timer før første start i konkurransen.

01.50 Tilleggsregler for elektriske sykler (Gruppe J)

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

For NM-øvelser i klassene, MX1, MX 2, MX Open og MX Damer er elektriske motorsykler tillatt å delta hvis effekten låses innenfor samme nivå som forbrenningsmotorer oppnår i samme klasse, for eksempel er Stark Varg tillatt i klassen MX2 når den er låst til et egnet racemode som samsvarer med konkurransereglene.

Dersom den elektriske motorsykkelen ikke kan låses på effekt, skal den kjøre sammen med MX Open. Dette prøves som en prøveordning i 2025.

01.53 Tilleggsregler for sidevogn

53.01

Sidevognen må være festet til motorsykkelen på minst 3 punkter, hvis den ikke er en integrert del av rammen. Festepunktene må ikke tillate noen bevegelse (Krengede sidevogner er strengeste forbudt).

Hvis helningsvinkelen er justerbar, må den låses på en sikker måte, ikke bare festes med klammer. For sidevogn må bakhjulet og sidevognshjulet dekkes og beskyttes med et solid materiale. Dette for å beskytte kjørerne å komme i kontakt med bakken

Drivstofftanken må være tilstrekkelig og uavhengig beskyttet fra underlaget.

53.06

Sykkelen skal drives av sykkelens bakhjul.

53.07

Avstanden mellom senterlinjene på bakhjulet og sidevognshjulet må være mellom: 800mm og 1150 mm.

53.09

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

53.10

Styrehåndtaket må være skikkelig festet til gaffelen og være montert over sadelens midtpunkt. Styrehodet eller styret må være festet til den avfjærende delen av forgaffelen.

53.11

Minimum dimensjoner for passasjerens plattform:

- Lengde: 1000 mm

- Bredde: 400 mm

Høyde på passasjerens vind skjerm: 300 mm (se skjema 5)

53.12

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

53.17

På motsatt side av sidevognen må eksosrøret ikke stikke ut mer enn 330 mm fra sykkelens senterlinje. På motsatt side må eksosrøret ikke stikke utenfor sidevognens bredde (se skjema 2, diagram L & skjema 5, diagram F). Eksosrørets ytterpunkt må ikke være utenfor den vertikale linjen trukket som tangent til bakkanten av sykkelens bakdekk, eller bakkanten av sidevognsplattformen, avhengig av hvilken som er kortest.

01.55 Nummerplate

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

55.03

Nummerplaten må være laget av fleksibelt materiale (for eksempel plast). Formen på frontplaten er fri og kan være en del av designet på motorsykkelen.

Frontplaten må imidlertid ha plass til tre nummer som beskrevet i 55.07 i tillegg til FIMs world championship logo. (maks dimensjon 50 X 50 mm). Logoen må settes slik at den ikke på noen måte forvirrer startnummeret. På samme måte kan logoen for NM motocross settes i samme område.

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

55.04

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

55.05 Frontnummerplaten

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

Minstedimensjonene for frontplaten er:

- Høyde: 140 mm
- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 25 mm
- Avstand mellom to tall: 15 mm
- Avstand mellom FIM logo og tall: 10 mm

55.06 Sidenummerplatene

Sideplate må være plassert over en horisontal linje trukket gjennom bakhjulsnavet, og skiltes forkant må være bak en vertikal linje trukket 200 mm bak utøverens fothviler.

De må være plassert slik at de er godt synlige og de må ikke dekkes av motorsykkelen deler eller av utøveren i kjøreposisjon.

Dersom det benyttes separate plater/skilt kan et område med tilsvarende størrelse males med matte farger, eller monteres på motorsykkelen.

Minstedimensjonene for sideplatene er:

- Høyde: 100 mm
- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 25 mm
- Avstand mellom to tall: 15 mm
- Avstand mellom FIM logo og tall: 10 mm

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

Minstedimensjonene for frontplaten er:

- Høyde: 140 mm
- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 25 mm
- Avstand mellom to tall: 15 mm

Minstedimensjonene for sideplatene er:

- Høyde: 100 mm
- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 25 mm
- Avstand mellom to tall: 15 mm

55.08

Den engelske talltypen skal brukes. Det betyr en enkel vertikal linje for en, og syv uten tverrstripe (Se Skjema 4.1&4.2, diagram O).

55.09

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

Når offisielt tidtakingsutstyr (transpondere) benyttes kan deltakere i Grand Prix og Motocross of Nation arrangementer ha reklame på.

- Frontnummerplaten på motorsykkelen (se art 55.03 angående dimensjoner). Reklame kan være innenfor 50 mm fra toppområdet på nummerplaten (se Skjema 4.2, skravert område er reservert reklame).
- Sidenummerplatene: hele nummerplaten kan benyttes til reklame. For Motocross of Nation skal FMNs nasjonalflagget settes på sidennummerplatene, med de respektive dimensjonene (se art 53.03 og Skjema 4.1&4.2, diagram O).

55.10

Når offisielt tidtakingsutstyr (transpondere) ikke benyttes i Grand Prix og Motocross of Nation arrangementer skal et område på 10 mm både over og under nummeret være fritt for reklame. Ingen reklame får settes på høyre eller venstre side av nummeret.

55.12 Nummerplate farger

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:

FARGE	FARGE KODE
Sort	9005
Gul	1003
Rød	3020
Grønn	6002
Blå	5010
Hvit	9010

55.12.02

Følgende fargesammensetning skal benyttes:

KLASSE	BAKGRUNN	TALL
MX Barneidrett	Hvit	Sort
MX 85	Hvit	Sort
MX 125	Hvit	Sort
MX 1	Hvit	Sort
MX 2	Sort	Hvit
MX 3	Gul	Sort
Supercross	Hvit	Sort
MX Damer	Blå	Hvit
Sidevogn	Gul	Sort
Tabell leder	Rød	Hvit

01.61 Drivstoff, olje og kjølemedia

Alle motorsykler kan kun benytte blyfritt drivstoff, slik disse reglene er generelt forstått. Drivstoff av kategorien E10 og E85 er tillatt i henhold til FIMs kriterier.

Nøyaktige spesifikasjoner framkommer i FIMs tekniske reglement, pkt. 01.63. Denne teksten kan fås i original engelsk eller fransk versjon ved henvendelse til NMFs kontor.

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

Tilsetningsstoffer som endrer bensinens oktanverdi eller andre egenskaper er forbudt. Kontroll av drivstoff /bensin kan foretas hvor og når som helst under en konkurranse.

Tester av drivstoff skal utføres i henhold til FIMs regler og etter prosedyrer som står beskrevet i FIMs Motocross Technical Rules (pkt. 63.05).

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

01.65 Kjøreutstyr

65.01 Klær og beskyttelse

Følgende kjøreutstyr skal brukes av utøver og eventuelt passasjer i både trening og konkurranse:

- Knehøye støvler av lær eller tilsvarende materiale
- Bukse og hansker i solid materiale
- Knebeskyttere (på innsiden av bukse)
- Trøye i slitesterkt og flammehemmende materiale
- Bryst, og ryggbeskytter
- Skal beskytte brystkassen, hele ryggen (godt utenfor begge sidene av ryggspylen)
- Brillor – skal benyttes under start trening og heat. (Kan kastes av etter start) (se også pkt 65.04)
- Godkjent hjelm (se også pkt 01.67)

For barn under 13 år, se egne bestemmelser for barneidrett i nasjonalt motorsportreglement.

65.02 Fottøy

65.03 Hansker

65.04 Øyebeskyttelse

Kjører og passasjer skal benytte beskyttelsesbriller. Det er tillatt å bruke briller, beskyttelsesbriller eller hjelm med visir og ”tear off”. «Tear off er kun tillatt i konkurranse, ikke på trening» 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.

Øye beskyttelse som skaper visuelle forstyrrelser (ripet eller lignende) får ikke benyttes. Brillor skal brukes fra start av i trening og heat.

01.67 Bruk av hjelm

Både utøver og passasjer skal, ved trening og løp, bruke godkjent hjelm. Den skal være ordentlig festet, ha god passform og være uskadet og i god stand.

Hjelmen må ha hakestropp og dobbel D-ring er anbefalt som stroppe feste.

Konstruksjon med yterskall eller i flere deler er tillatt, under forutsetning av at de, i tilfelle ulykke, enkelt kan fjernes fra utøverens hode, kun ved å løse opp eller kutte hakestroppen.

Alle hjelmer skal være merket med en av de offisielle internasjonale standardmerkene i henhold til artikkel

01.70.

I tillegg kan en FMN ha et eget godkjenningsmerke for utøvere fra eget land. Så snart utøveren sitter på sin sykkel, skal hjelmen være festet.

Hår/langt hår skal være skjult i hjelmen eller innenfor kjøretrøye. Dersom man ikke tilfredsstillt overnevnte regel vil man bli utelukket.

For hjelmer for barn mellom 5 og 12 år gjelder egne regler og retningslinjer.

01.69 Krav til hjelmer

69.01

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

For hjelmer for barn mellom 5 og 12 år gjelder egne regler og retningslinjer.

69.02

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

69.03

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

69.04

Teknisk kontrollant må før trening og løpet sjekke følgende:

- 69.04.1 At hjelmen passer godt på utøverens hode,
- 69.04.2 At det ikke er mulig å dra hakereimen/strammeren over haken når den er satt riktig fast,
- 69.04.3 At det ikke er mulig å dra hjelmen over/av hodet til utøveren ved å skyve/dra den bakfra.

01.70 Internasjonale registrerte godkjenningssmerker

Følgende hjelm merker er godkjent av FIM og NMF.

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

Eksempel på internasjonale hjelmstandardmerking se vedlegg Skjema 7

01.73 Nasjonale hjelmfarger

De internasjonale hjelmfargene er ført opp i FIMs tekniske reglement (01.73 NATIONAL COLOURS FOR HELMETS). Tabellen anses ikke for å være relevant da den kun benyttes i VM lag for motocross. Det er ikke krav til hjelmfarger på nasjonale løp eller lagkonkurranser.

01.75 FIMs merke

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

01.76 Nummervester

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

76.01

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

76.02

Avstand mellom tallene: 1,5 cm.

76.03

Tallhøyde 20 cm

76.04 Tallbredde:

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

76.05

Strek tykkelse: 3 cm

76.06

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

76.07

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

76.08

Startnummer som benyttes av utøvere på kjøretrøye (eventuelt beskyttelse) må være i overensstemmelse med utøverens startnummer i angjeldende løp. Dette må benyttes på både trening og i heatene.

01.77 Teknisk kontroll

77.01 Forberedelse

77.02 Verifikasjon

En utøver er til enhver tid ansvarlig for sin motorsykkel.

77.02.01

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

77.02.02

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

77.02.03

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

77.02.04

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

77.02.05

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

77.02.06

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

77.02.07

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

77.02.08

Kjørere som ikke møter opp slik som angitt nedenfor, kan utelukkes fra løpet.

Stevnelederen kan nekte personer som ikke overholder disse bestemmelsene, eller kjørere som han anser å være en fare for andre deltakere eller tilskuere, å delta i treningen og/eller konkurransen.

77.02.09

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

77.02.10

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

77.02.11

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

77.02.12

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

Dette er ikke et krav når norske arrangører arrangerer nasjonale løp.

77.02.13

Motorsykkelen skal veies, og vekten skal anføres på kontrollskjemaet.

Dette er ikke et krav når norske arrangører arrangerer nasjonale løp.

77.02.14

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

77.02.15

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

En utøver kan framvise en annen motorsykkel for teknisk kontrollant i sitt navn og med sitt startnummer. Et team eller en gruppe av utøvere/klubb kan vise en annen motorsykkel for teknisk kontroll som kan benyttes av flere utøvere. Denne motorsykkelen skal merkes med navn og nummer til de aktuelle utøverne. I slike tilfeller skal teamet (gruppen) informere teknisk kontrollant om navn og nummer til de utøvere som kan benytte motorsykkelen.

77.02.16

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

77.02.17

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

77.02.18

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

77.02.19

Umiddelbart etter siste heat skal de 5 første syklene fra hvert heat, pluss en tilfeldig utvalgt sykkel plasseres i lukket depot for teknisk kontroll. Syklene skal forbli i lukket depot i 30 minutter etter at vinneren kommet i mål, i tilfelle det blir lagt inn protest, eller det skulle vise seg nødvendig med en ny kontroll.

Deltagerne må motta sin motorsykkel innen 30 minutter etter åpningen av lukket depot, utenom de motorsykler som er valgt ut for demontering/kontroll. Etter denne fristen vil arrangørens funksjonær/vakter i lukket depot ikke lenger ha ansvar for motorsykler som er igjen i lukket depot.

Dette er ikke et krav når norske arrangører arrangerer nasjonale løp.

77.02.20

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

77.02.21

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

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

01.78 Farlige sykler

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

01.79 Støykontroll

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

Det er ikke krav til at støykontroll skal gjennomføres på norske konkurranser, men arrangøren står fritt til å gjennomføre det. Dersom den utføres, skal syklene kontrolleres etter de oppgitte kravene i paragraf 79.04. Uansett må syklene tilfredsstillende gjeldende støygrense.

- I en radius av 5 meter fra objektet som skal måles bør maksimal støy være under 90 dB/A.
- Ved innledende kontroll kan man kun teste én reservelyddemper per kjøretøy. Ytterligere reservedempere kan, for å unngå kø, testes etter at andre er ferdige med kontroll av sine kjøretøy.
- Kjøretøy uten frikobling av girkassen må plasseres på stativ.
- For kjøretøy med flere sylindere, skal måling gjennomføres ved hvert eksosutløp.
- Kun fører kan sitte på kjøretøyet (i naturlig kjørestilling) under målingen. Andre i utøverens team må ikke få anledning til å påvirke målingen.
- Kjøretøy som ikke tilfredsstillende støygrensen kan vises flere ganger slik at det er mulig å foreta bytte eller modifikasjoner av lyddemperen.
- Lyddemperne skal merkes når de er godkjent, og kun merkede lyddempere eller merkede reservedempere er tillatt brukt i konkurransen.
- Det er ikke tillatt å modifisere utløpsstussen på merkede dempere.
- Hvis lyddempere er utstyrt med adaptere som skal regulere støyen, så må disse være permanent festet.

79.01 Prosedyre

Kun 2meterMax er godkjent målemetode for støy.

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

79.01.02 Innstilling av måleinstrumentet

- Kun støymålere som tilfredsstillende standarden IEC 651 type 1 eller 2 kan benyttes. □
Bruk A-vekting
- Bruk fast response
- Bruk høyeste måleområde 80-130 dB

- Kalibrer instrumentet til 93,5 eller 113,5 dB
- Bruk skumball på mikrofonen ved måling
- Bruk max-innstilling slik at instrumentet viser høyeste nivå i målesekvensen

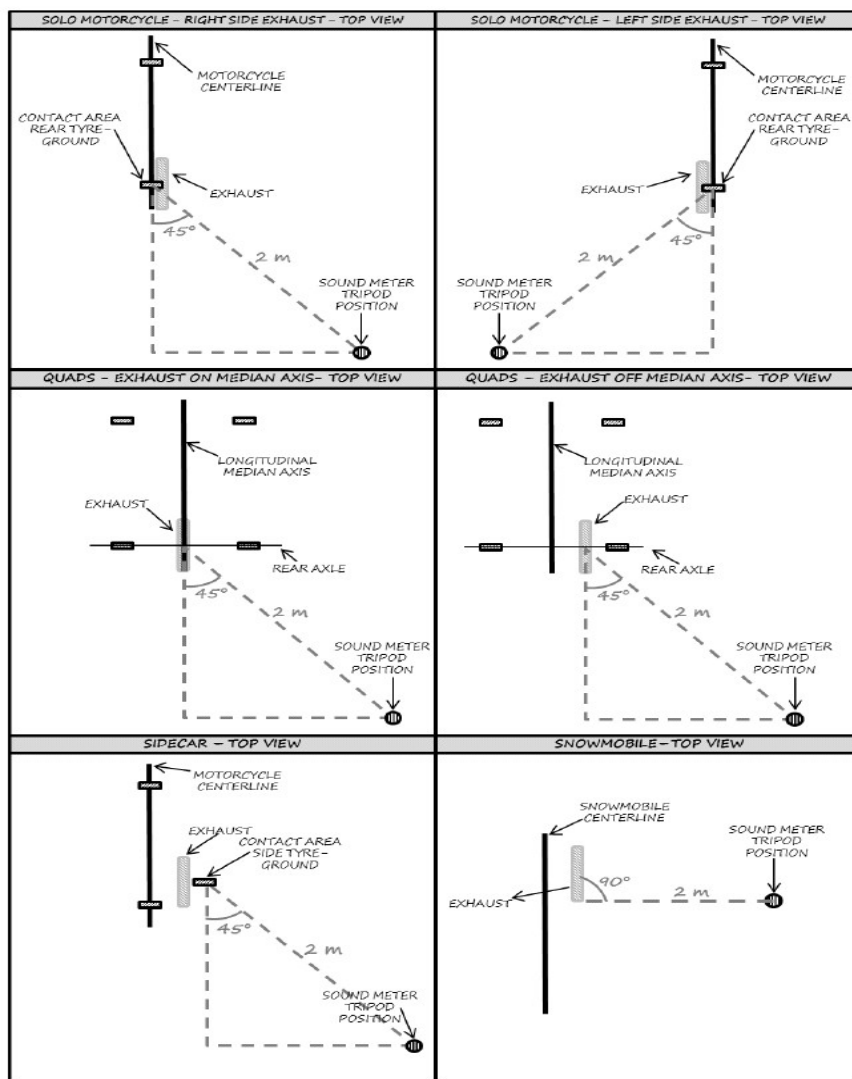
79.02 Oppsett

- Lydmåleren plasseres horisontalt på et stativ, bak motorsykkelen.
- Sørg for at det ikke finnes faste objekter innenfor en radius av 10 meter fra mikrofonen.
- Måleren plasseres i en avstand av 2 meter bak kjøretøyet, i en vinkel på 45 grader i forhold til kjøretøyets senterlinje, på den siden lyddemperen befinner seg, og i en høyde av 1,35 meter over bakken. (se skjema 6)
- På snøscootere skal måleren plasseres i 90 graders vinkel i forhold til senterlinjen, på motsatt side av lyddemperen.
- Avstanden på 2 meter (unntatt snøscootere) skal måles fra det punktet hvor senteret av bakhjulet berører bakken.
- På testområdet foretrekkes det at det er et mykt underlag som ikke forårsaker refleksjon, for eksempel gress eller grus.
- I annet enn moderat vind plasseres kjøretøyet slik at støyen blåser vekk fra måleinstrumentet.
- Lydnivået nært måleinstrumentet må ikke overskride 100 dB.

79.02.02 Plassering av kjøretøyet

Referansepunktet for måleavstand er som følger:

- Punktet senteret av bakdekket står på bakken for motorsykler.
- For motorsykler med to eksospotter måles det på den siden hvor luftinntaket til motoren sitter. Hvis luftinntaket er sentralt plassert, skal begge sider måles.
- For motorsykler med sidevogn måles det fra punktet hvor senteret av sidevognshjulet står på bakken.
- For Quad/ATV måles det fra punktet hvor en vertikal linje fra senteret av bakakselen treffer bakken.
- For Quad/ATV hvor eksosutløpet ikke er plassert langs senterlinjen, skal man måle på motsatt side av utløpet.
- For å sikre en rask og effektiv kontroll anbefales det at det brukes en ramme festet i bakken som kjøretøyene kan plasseres i.



79.01.05 Gjennomføring av målingen

Det anbefales at personell som arbeider med støymåling benytter hørselvern.

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

79.01.06 Registrering av måleresultatet

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

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

79.02 Lydkontroll under og etter konkurransen

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

79.4 Gjeldende støygrenser

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

79.04.01 Før konkurransen

Klasser	Støygrense	
	Før og under konkurranse	Etter konkurranse
MX 65 (totakt)	111 dB/A	112 dB/A
MX 85 (totakt)	111 dB/A	112 dB/A
MX 85 (firetakt)	114 dB/A	115 dB/A
MX 125 (totakt)	114 dB/A	115 dB/A
MX 1, MX 2 og MX 3	114 dB/A	115 dB/A
Sidevogn (totakt)	112 dB/A	113 dB/A
Sidevogn (firetakt)	117 dB/A	118 dB/A

79.04.02 Under og etter konkurransen

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

79.12 Ikke godkjente kjøretøy

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

1.80 Retningslinjer for bruk av støymålingsutstyr

80.01 Funksjonærer

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

80.02 Kalibrator

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

80.03 Korreksjoner

Korreksjoner skal legges til som beskrevet i paragraf 79.04.

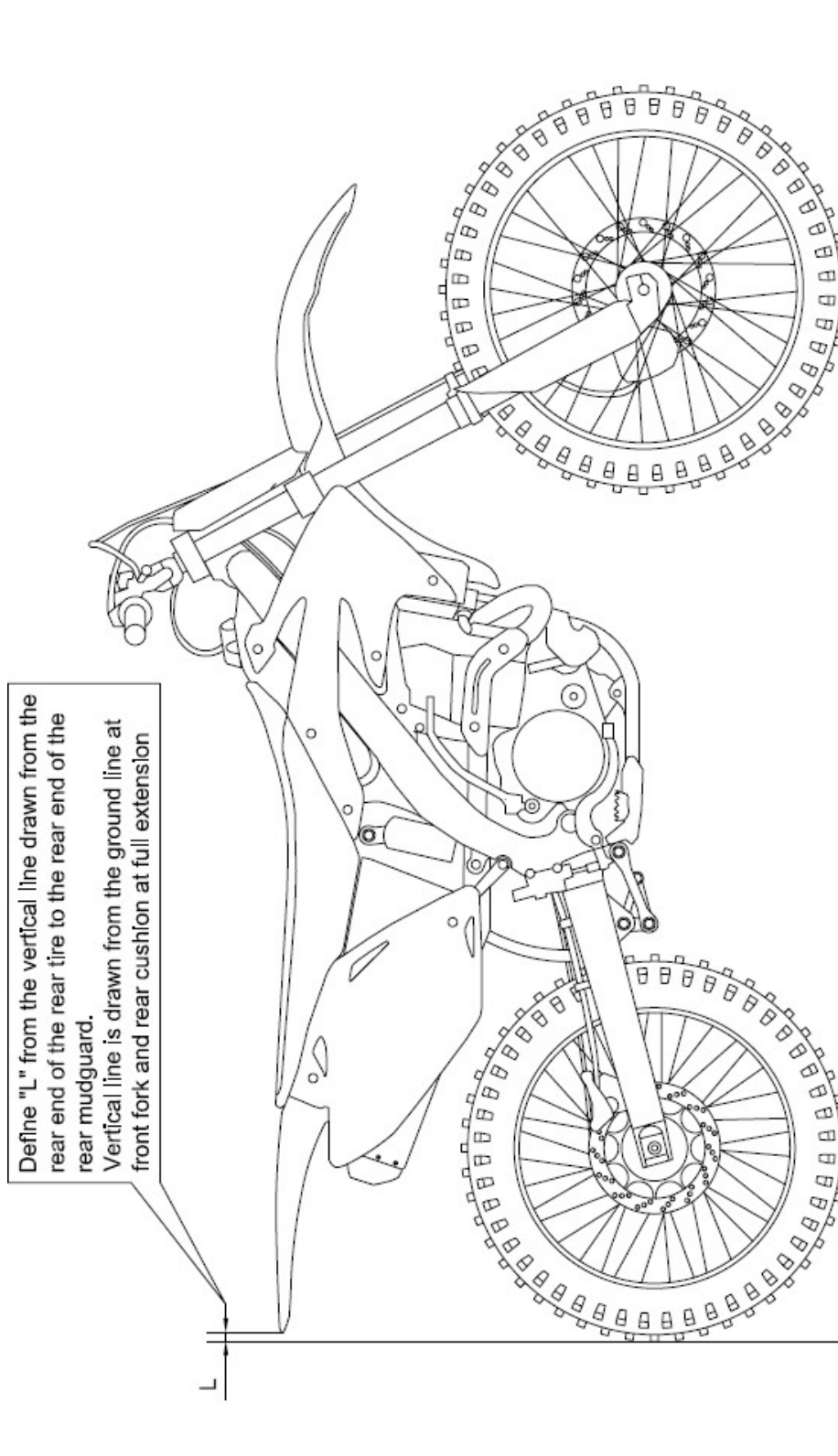
80.04 Temperatur

Målemetoden 2meterMax har ingen tillegg ved lave temperaturer.

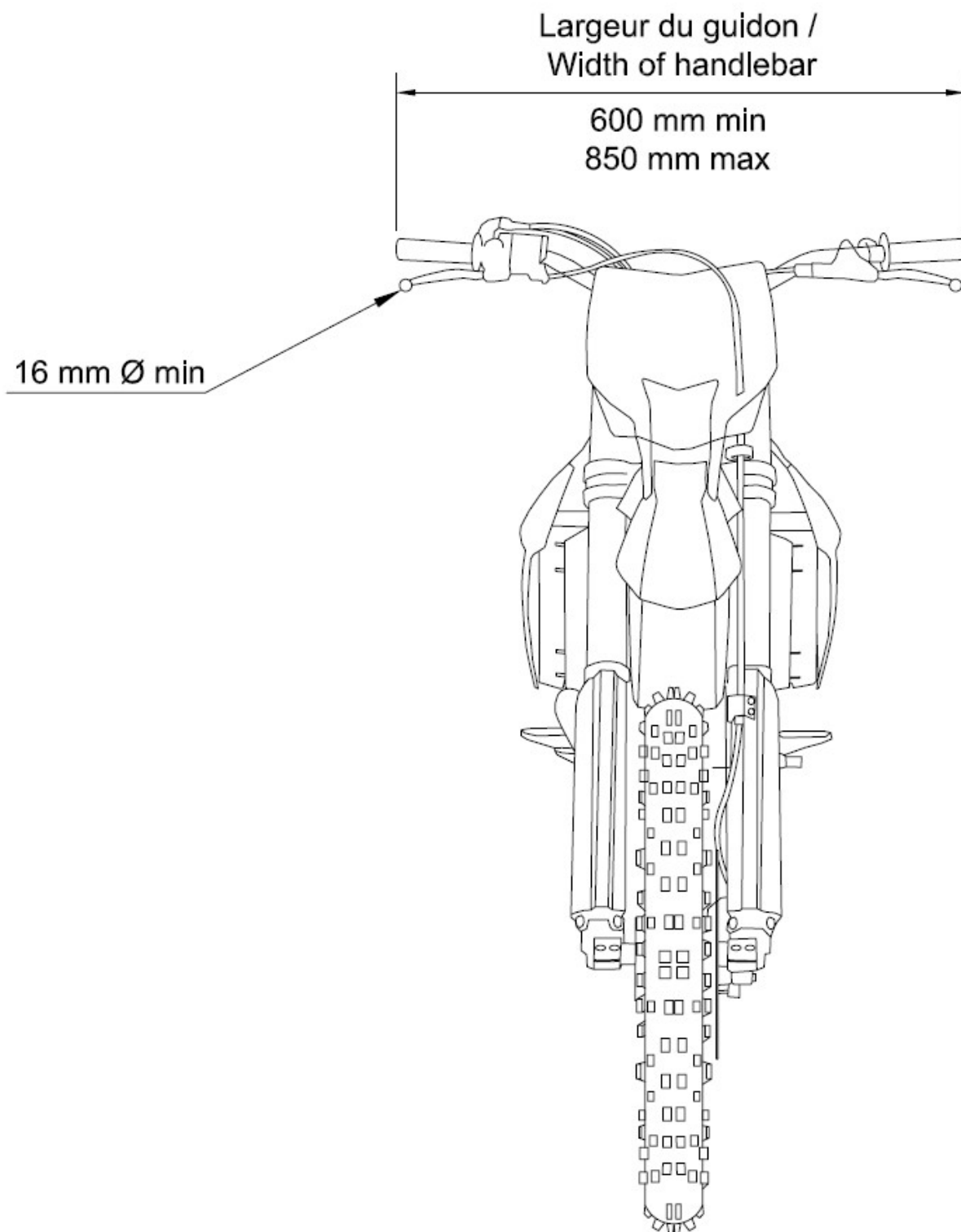
80.05 Avgjørelser

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

Skjema 2: L Diagram



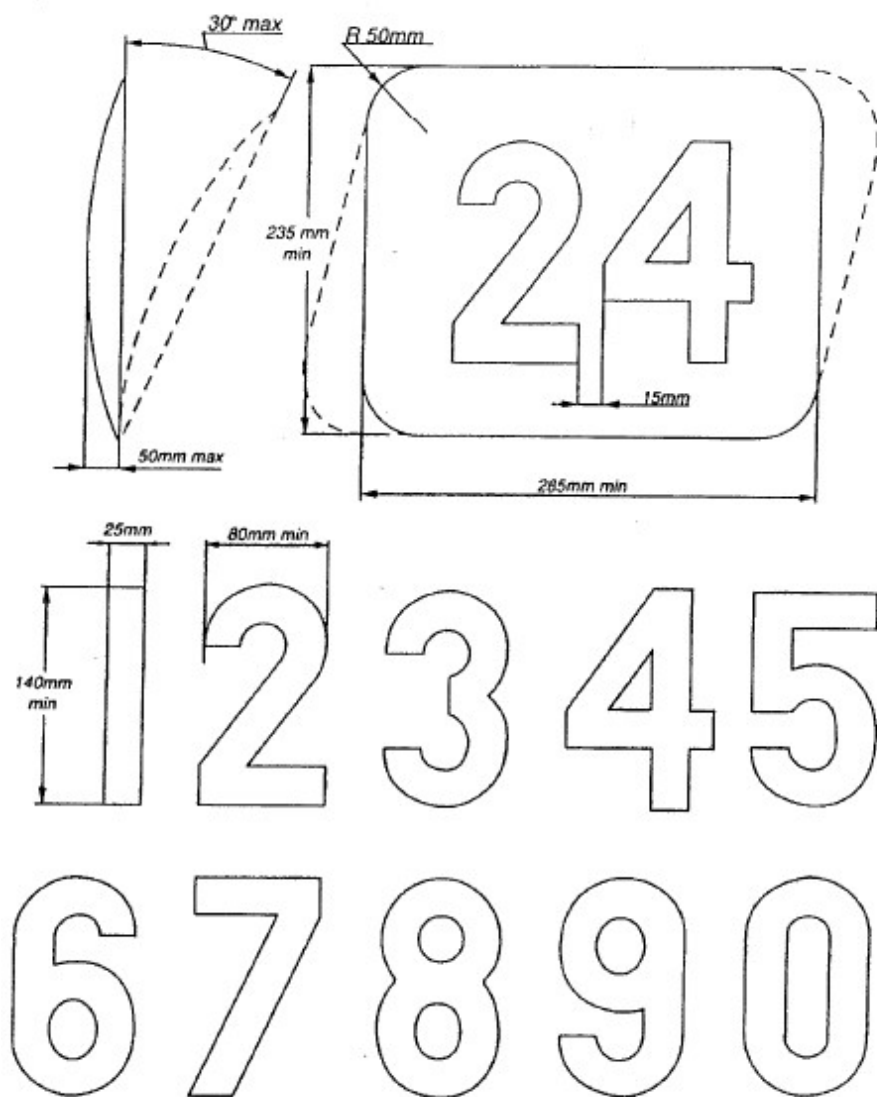
Skjema 3: Styre



Skjema 4.1: O Plate front 1

NUMBERS / NUMEROS

O



Skjema 4.2: O Plate front 2

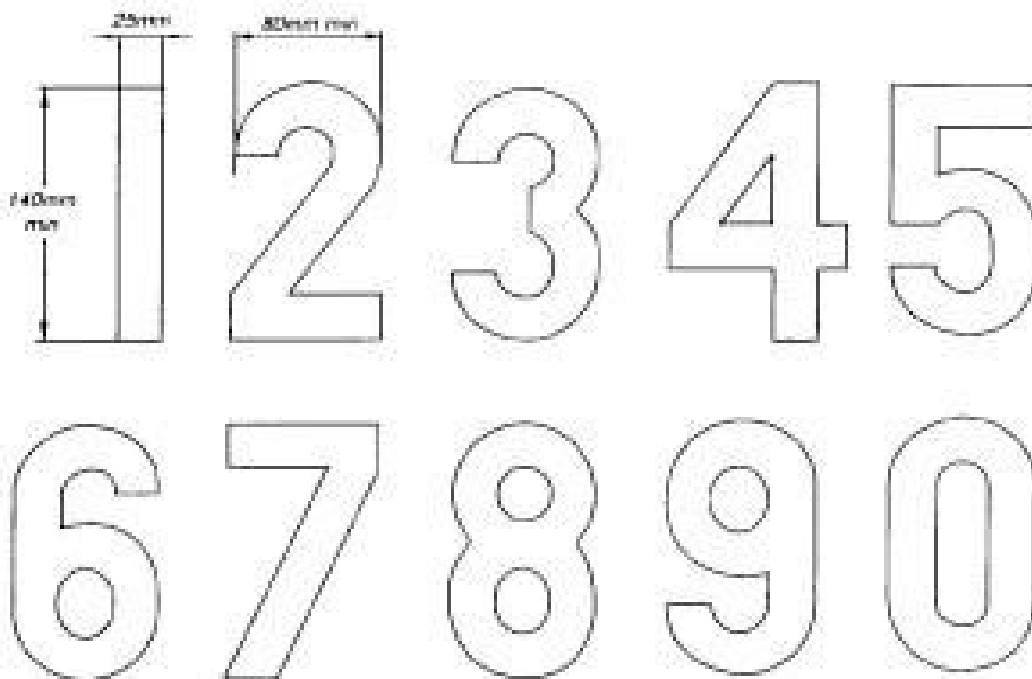
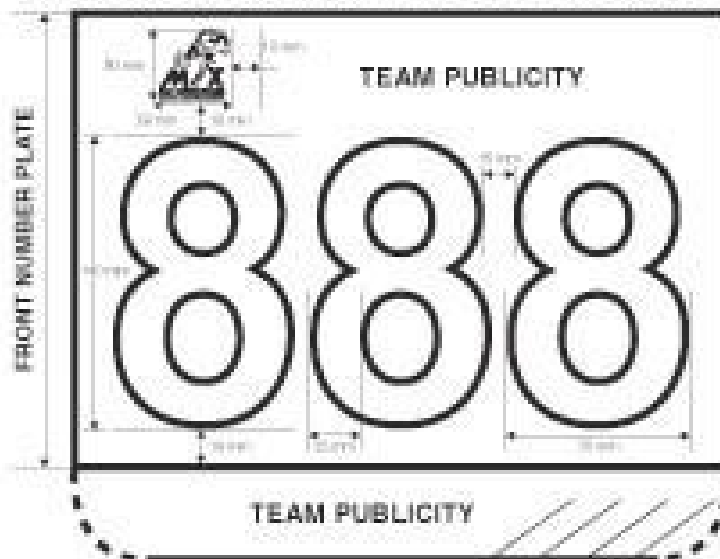
NUMBERS / NUMEROS

O

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

CHAMPIONNATS DU MONDE FIM

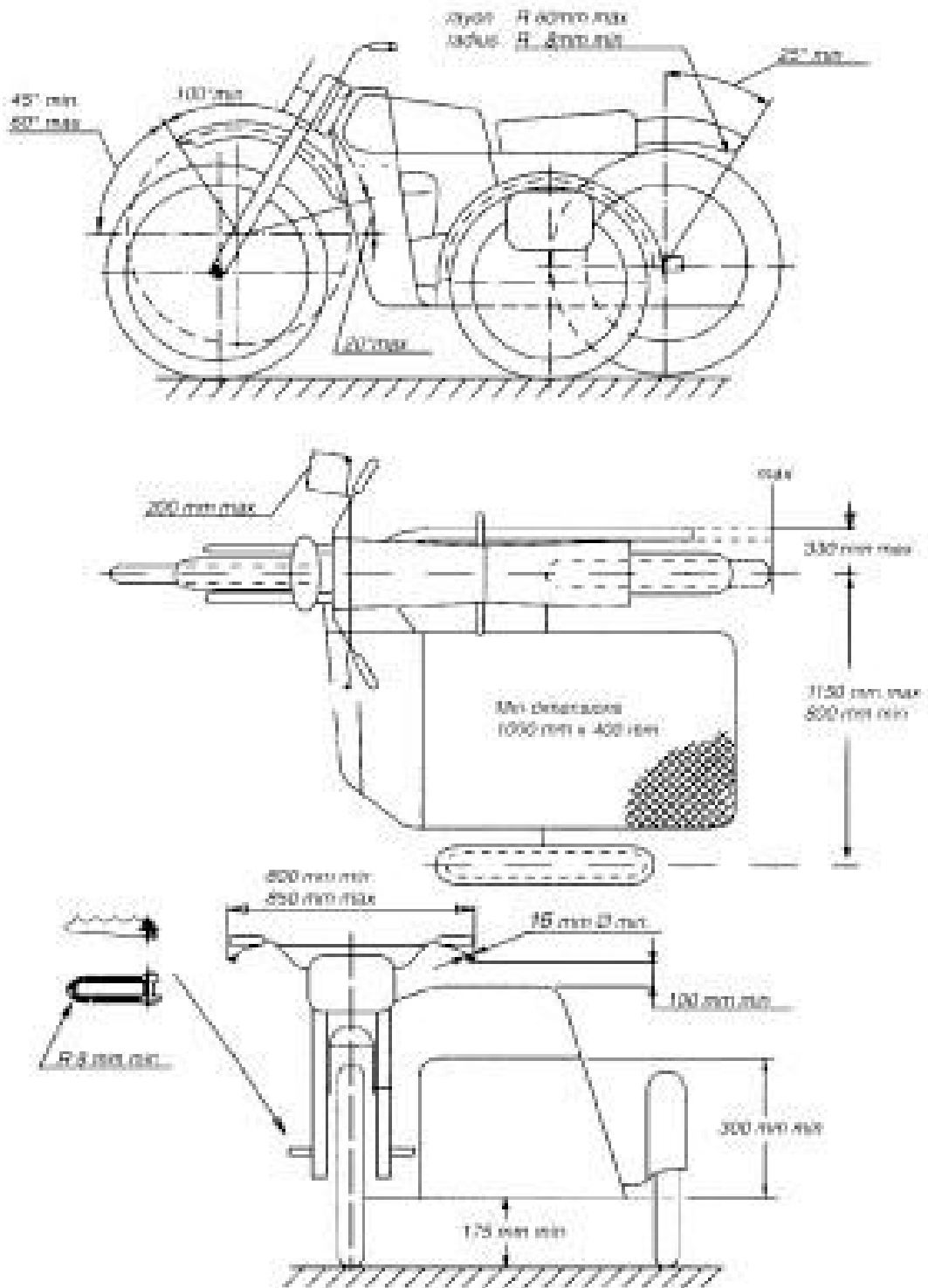
FRONT NUMBER PLATE / PLAQUE FRONTALE



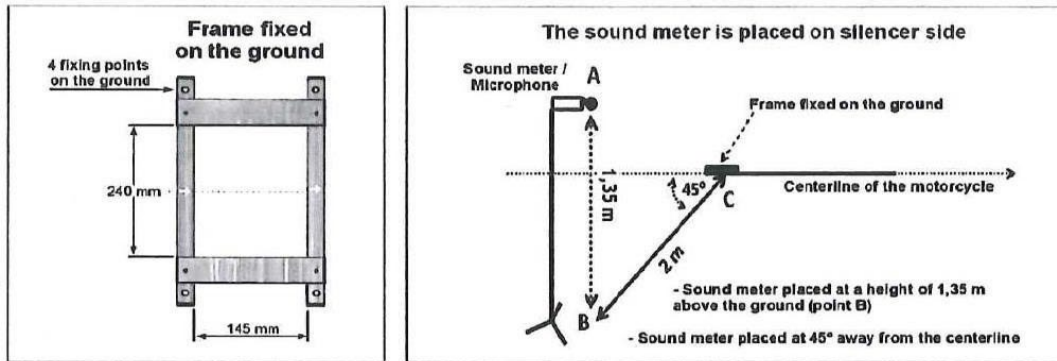
Skjema 5: Sidevogn

SIDECAR

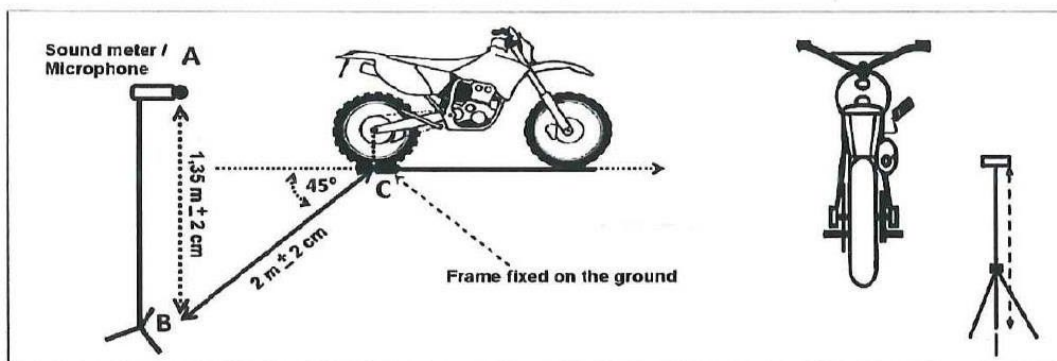
F



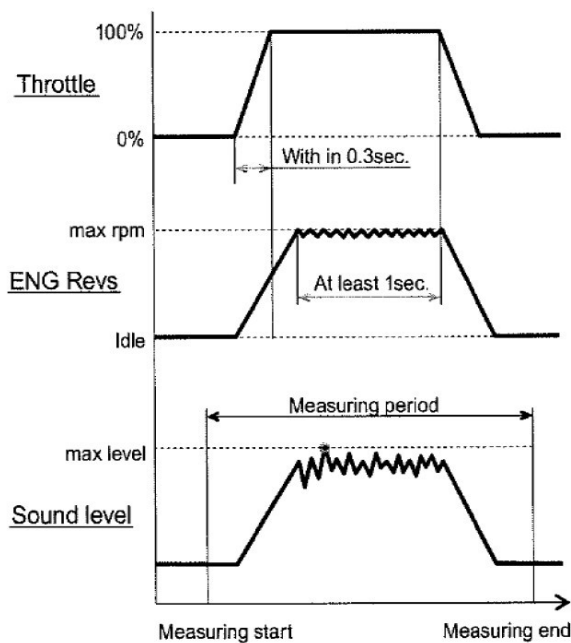
Skjema 6: Lydmåling



POSITION OF THE SOUND METER IN RELATION TO THE MOTORCYCLE



THE IMAGE OF THE SOUND MEASURING PROCEDURE

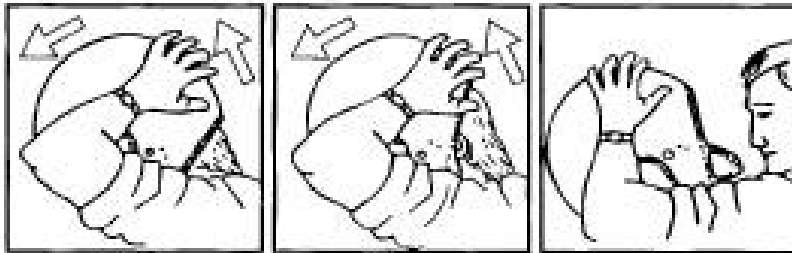


1. The Inspector shall open the throttle until full open throttle within 0.3 seconds.
2. And keep at the max rpm (at rpm limiter) at least 1 second. Then, release the throttle quickly.
3. The sound level is measured in the all period and the maximum level shall be recorded in any case. (automatically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

Skjema 7: 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:


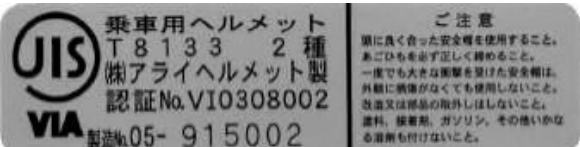



1. Kontroller at du uten vanskeligheter kan se bakover over skulderen. Forsikre deg om at ingenting hindrer pusten, og at ingenting dekker munn eller nese.
2. Bind aldri skjerf rundt halsen slik at det hindrer luftsirkulasjonen inn i hjelmen. Ha aldri skjerf eller tørkle under hakereimen.
3. Kontroller at visir kan åpnes med én hånd, og med hansker på hånden.
4. Forsikre deg om at hjelmens bakkant vil beskytte nakken.

Skjema 8: International hjelmstandard

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

Examples of labels are reported below (for Europe, the country numbers which have granted the approval are also indicated):

EUROPE	 <p>051406/P-1952</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>
JAPAN	 <p>乗車用ヘルメット T 8 1 3 3 2 種 株式会社ヘルメット製 認証No. VI0308002 製造No. 05- 915002</p> <p>ご注意 頭によく合った安全帽を使用すること。 あごひもを必ず正しく締めること。 一度でも大きな衝撃を受けた安全帽は、 外観に損傷がなくても使用しないこと。 改造又は部品取外しはしないこと。 塗料、接着剤、ガソリン、その他いかな る薬剤も付けないこと。</p>
USA	 <p>WARNING SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH.</p> <p>112010 SAMPLE</p> <p>SAMPLE OF THIS HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED.</p> <p>SNELL MEMORIAL FOUNDATION</p>