

Norges Motorsportforbund

SPECIALREGLEMENT

Supermotard

Avdeling Norges Motorsykkelforbund
Godkjent 2020



Spesialreglement Supermotard

SPECIALREGLEMENT SUPERMOTARD	5
38.1 GENERELL UNDERLEGGELSE AVREGLER OG BESTEMMELSER	5
38.1.1 DEFINISJON AV SUPERMOTARD	6
38.1.2 TERMINLISTEN	6
38.1.3 TILLATELSE TIL Å ARRANGERE LØP	6
38.1.4 NMFs GODKJENNING OG FORSIKRING AV ARRANGEMENTET	6
38.1.5 KRAV OM AKTIVITETSLEDER PÅ ORDINÆRE TRENINGER	6
38.2 MOTORSYKLER OG KLASSER	6
38.2.2 KLASSER	6
38.3 BANEN	7
38.3.2 SIKKERHET PÅ BANEN	8
38.3.3 SJIKANER	8
38.3.4 BANEDEPOT	8
38.3.5 STARTSONEN	8
38.3.6 TIDTAKING OG RUNDETELLING	9
38.3.7 TIDTAKINGSUTSTYR	9
38.4 FUNKSJONÆRER	9
38.5 DELTAGERE	9
38.5.2 FØRERS ALDER	9
38.6 TILLEGGSREGLER	9
38.7 ANTALL STARTENDE /PREMIERING	9
38.8 PÅMELDING	10
38.8.2 PÅMELDINGSSKJEMA	10
38.8.3 IKKE-STARTENDE I ET LØP	10
38.9 INNSJEKK / TEKNISK GODKJENNING	10
38.9.2 TEKNISK GODKJENNING	10
38.10 TEKNISK REGLEMENT	11
38.10.2 KONSTRUKSJONSFRIHET	11
38.10.3 KLASSER	11
38.10.4 MÅLING AV SLAGVOLUM	11
38.10.5 DEFINISJON AV PROTOTYPE	12
38.10.6 GENERELLE BESTEMMELSER	12
38.10.6.1 FORBUD MOT BRUK AV TITAN	12
38.10.6.2 BRUK AV ALUMINIUM	13
38.10.6.3 SYLINDERBEGRENSNING PÅ 125 CCM	13
38.10.6.4 DEFINISJON PÅ RAMME PÅ SOLO MOTORSYKLER	13
38.10.6.5 STARTANORDNING	13
38.10.6.6 BESKYTTELSE AV ÅPEN TRANSMISJON	13
38.10.6.7 EKSOSRØR	13
38.10.6.8 STYRET	14
38.10.6.9 KONTROLLHÅNDTAK	14
38.10.6.10 GASSHÅNDTAK	14
38.10.6.11 FOTHVILEREN	15
38.10.6.12 BREMSER	15
38.10.6.13 SKJERMER OG HJULBESKYTTELSE	15
38.10.6.14 KÅPER	16
38.10.6.15 DEKK	16
38.10.6.16 NUMMERSKILT	16

38.10.6.17	DRIVSTOFF, OLJE OG KJØLEMEDIA	17
38.10.7	KJØREUTSTYR	17
38.10.7.2	KRAV TIL HJELMER	18
38.10.8	GJENNOMFØRINGEN AV TEKNISK KONTROLL	19
38.10.8.2	FREMMØTETID TEKNISK KONTROLLANT	19
38.10.8.3	UTNEVNING AV ASSISTENTER	19
38.10.8.4	ASSISTENTENES UTFØRING AV OPPGAVEN	19
38.10.8.5	PLIKTEN TIL Å OPPGI TEKNISKE DATA	19
38.10.8.6	FØRERS PERSONLIGE MØTEPLIKT VED KONTROLL	19
38.10.8.7	RAPPORTERING AV TEKNISK KONTROLL	20
38.10.8.8	KONTROLL KAN SKJE UNDER HELE STEVNET	20
38.10.8.9	IKKE MØTT TIL TEKNISK KONTROLL	20
38.10.8.10	TIDSPUNKT FOR DEN ENKELTE DELTAGERS TEKNISKE KONTROLL	20
38.10.8.11	KJØRERENS PLIKT MED KJØRETØYET TIL KONTROLL	20
38.10.8.12	PLIKTEN TIL Å VISE KJØREUTSTYRET	20
38.10.8.13	STØYKONTROLL SKAL SKJE FØRST	20
38.10.8.14	PLIKT TIL Å VEIE KJØRETØYET	20
38.10.8.15	PLIKT TIL Å GJENNOMFØRE FULLSTENDIG KONTROLL	20
38.10.8.16	FREMVISNING AV KJØRETØY MED KORREKT STARTNUMMER	20
38.10.8.17	BYTTE AV SYKKEL	21
38.10.8.18	KONTROLL 10 MIN FØR START I HVERT HEAT	21
38.10.8.19	KONTROLL UNDERVEIS I KONKURRANSEN	21
38.10.8.20	PARC FERME	21
38.10.8.21	INNLEVERING AV LISTE OVER GODKJENTE SYKKLER OG FØRERE	21
38.10.8.22	KONTROLL ETTER UHELL	21
38.10.8.23	FARLIGE SYKKLER	21
38.10.9	STØYKONTROLL	22
38.10.9.1	KRAV TIL UTFØRINGEN	22
38.10.9.2	KRAV TIL KJØRETØYET SOM SKAL MÅLES	22
38.10.9.3	MERKING ETTER KONTROLL	22
38.10.9.4	MÅLING SKAL SKJE VED TURTALLSGRENSE	22
38.10.9.5	UTREGNING AV TURTALLSGRENSE	22
38.10.9.6	SKALA FOR TURTALL	22
38.10.9.7	MOTORER MED MER ENN EN SYLINDER	22
38.10.9.8	TILLAT MED FLERE MÅLINGER	23
38.10.9.9	STØYGRENSE	23
	96 dB/A FOR 2 TAKTSMOTORER	23
38.10.9.11	KRAV TIL STØYMÅLEAPPARAT	23
38.10.9.12	INNSTILLING AV MÅLEAPPARAT	23
38.10.9.13	STØYGRENSE VED TEMPERATURFORSKJELLER	23
38.10.9.14	STØYKONTROLL ETTER KONKURRANSEN	23
38.10.10	BRUKERVEILEDNING FOR LYDMÅLING	23
38.10.10.1	KONTROLLØREN BØR MØTE I GOD TID	23
38.10.10.2	KRAV OM KALLIBRATOR	23
38.10.10.3	KONTROLL AV NØYAKTIGHET	24
38.10.10.3	IKKE TEST UNDER DÅRLIG VÆR	24
38.10.10.4	STERK VIND	24
38.10.10.5	INNSTILLING AV APPARATET	24
38.10.10.6	INNSTILLES PÅ "LETT MÅLING"	24
38.10.10.7	AVRUNDING AV MÅLERESULTAT	24
38.10.10.8	TOLERANSEGRENSEN FOR INSTRUMENTET	24
38.11	STARTNUMMER:	24
38.12	TRENING / FØRERMØTE / KVALIFISERING	24
38.12.1	FØRERMØTE	25
38.12.2	KVALIFISERING	25

38.13	START	25
38.13.2	TYVSTART	25
38.12	STOPPING AVET HEAT	26
38.13	MÅLGANG	26
38.14	FREMMEDE HJELP / KUTTING AVBANETRASE	26
38.15	REKLAME PÅ FØRER OG SYKKEL	27
38.16	FARLIGE MOTORSYKLER	27
38.17	MEDISINSK UNDERSØKELSE	27
38.18	FLAGGSIGNALER	27
38.19	RESULTATER	28
38.19.2	SAMMENLAGTRESULTATER I EN CUP	29
38.20	PROTESTER	29
38.21	AVSLUTNING AVET LØP	29
38.22	SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR NORGESMESTERSKAPET	30
38.22.2	HEATOPPSETT	30
38.23	SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR NORGESCUP	44
38.23.2	HEATOPPSETT	45
38.23.3	POENGFORDELING	45

SPESIALREGLEMENT SUPERMOTARD

38.1 GENERELL UNDERLEGGELSE AV REGLER OG BESTEMMELSER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

38.1.1 Definisjon av Supermotard

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

38.1.2 Terminlisten

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

38.1.3 Tillatelse til å arrangere løp

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

38.1.4 NMFs godkjenning og forsikring av arrangementet

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

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

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

38.1.5 Krav om Aktivitetsleder på ordinære treninger

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

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

38.2 MOTORSYKLER OG KLASSER

38.2.1 Motorsykler

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

38.2.2 Klasser

Det er følgende klasser:

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

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

S1 (NM og N-cup status)

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

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

S2 (NM og N-cup status)

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

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

Open

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

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

Junior

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

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

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

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

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

38.3 BANEN

38.3.1 Banespesifikasjoner

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

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

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

Det skal være minimum 3 meter fri høyde over banen.

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

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

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

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

Hopp på asfalt er tillatt

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

38.3.2 Sikkerhet på banen

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

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

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

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

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

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

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

38.3.3 Sjikaner

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

Selve materialet som sjikanene bygges opp av skal være støtabsorberende.

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

38.3.4 Banedepot

Se NMFs banereglement for Supermotard.

38.3.5 Startsonen

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

NM har fastsatt startoppsett for førerne.

38.3.6 Tidtaking og rundetelling

Tidtaking og rundetelling skal skje på linje med målstreken.

38.3.7 Tidtakingsutstyr

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

På andre løp kan tidtaking gjøres på andre måter

38.4 FUNKSJONÆRER

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

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

38.5 DELTAGERE

38.5.1 Lisens

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

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

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

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

38.5.2 Førers alder

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

For øvrig vises det til gjeldende bestemmelser i NKR.

38.6 TILLEGGSREGLER

Tilleggsreglene for norske løp skal bygge på mal utarbeidet av NMF og skal legges inn i stevneadministrasjonssystemet MITA av arrangøren.

Arrangøren skal også legge ut TR på sine hjemmesider. Utøver plikter selv å gjøre seg kjent med innholdet. TR skal også være tilgjengelig for utøverne i sekretariatet på løpsdagen. TR skal inneholde alle detaljene rundt stevnet.

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

Avviste kjørere skal få tilbakebetalt påmeldingsavgiften/startkontingenten senest en – 1 – uke etter løpsdato.

Eventuelle gebyr/avgifter skal fremgå av TR.

38.7 ANTALL STARTENDE /PREMIERING

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

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

38.8 PÅMELDING

38.8.1 Generelt

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

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

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

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

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

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

38.8.2 Påmeldingsskjema

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

38.8.3 Ikke-startende i et løp

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

38.9 INNSJEKK / TEKNISK GODKJENNING

38.9.1 Innsjekk

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

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

38.9.2 Teknisk godkjenning

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

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

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

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

Alle sykler som skal godkjennes må inneha gyldig kjøretøybevis

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

38.10 TEKNISK REGLEMENT

38.10.1 Innledning

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

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

38.10.2 Konstruksjonsfrihet

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

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

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

38.10.3 Klasser

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

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

38.10.4 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.

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

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

D = Diameter

C = Slaglengde

Alle mål i cm.

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

eller

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

38.10.5 Definisjon av prototype

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

38.10.6 Generelle bestemmelser

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

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

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

38.10.6.1 Forbud mot bruk av titan

Det er ikke tillatt å bruke titan ramme, framgaffel, styre, svingarm, svingarms aksel og hjulakser. Det er heller ikke tillatt å bruke lettmetall i hjulaksene. Bruk av titan i bolter og muttere er tillatt. Kjemisk prøve for å fastslå bruk av titan som anbefales til bruk ute på banen.

38.10.6.1.1 Magnetisk prøve (Titan er ikke magnetisk)

38.10.6.1.2 Salpetersyreprøve

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

38.10.6.1.3 Spesifikk vekt titan

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

38.10.6.1.4 Tvilstilfeller

Ved tvilstilfeller sendes delene til et materialtestlaboratorium.

38.10.6.2 **Bruk av aluminium**

Bruk av aluminium kan fastslås visuelt.

38.10.6.3 **Sylinderbegrensning på 125 ccm**

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

38.10.6.3.1 Hva som bestemmer antall sylindere

Antall sylindere i en motor er bestemt av antall forbrenningskamre.

38.10.6.3.2 Forhold knyttet til separate forbrenningskamre

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

38.10.6.4 **Definisjon på ramme på solo motorsyklar**

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

38.10.6.5 **Startanordning**

Startanordning er obligatorisk.

38.10.6.6 **Beskyttelse av åpen transmisjon**

38.10.6.6.1 Sikring av åpen transmisjon

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

38.10.6.6.2 Krav til festing av skjold

Skjoldet må være festet til nedre motorfeste.

38.10.6.7 **Eksosrør**

Eksosrør og lyddempere skal tilfredsstillere alle krav som angår støykontroll.

38.10.6.7.1 Krav til eksosrørets ende

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

38.10.6.7.2 Krav til eksosen utblåsning

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

38.10.6.7.3 Krav til lengden bakover på en lyddemper

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

38.10.6.7.4 Særlig regel vedrørende eksosrøret på en sidevognssykkel

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

38.10.6.8 Styret

38.10.6.8.1 Styrets bredde

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

38.10.6.8.2. Krav til beskyttelse av styret

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

38.10.6.8.3 Krav til beskyttelse av styrende

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

38.10.6.8.4 Krav om styrestopper

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

38.10.6.8.5 Krav til festeklemmer

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

38.10.6.8.6 krav til håndbeskyttere

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

38.10.6.8.7 Forbud om reparasjon av styret

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

38.10.6.9 Kontrollhåndtak

38.10.6.9.1 Krav om endekule

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

38.10.6.9.2 Krav til opplagring

Alle håndtak og pedaler må være opplagret på uavhengige akser.

38.10.6.9.3 Krav til bremsepedalen

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

38.10.6.10 Gasshåndtak

38.10.6.10.1 Krav til funksjon

Gassreguleringshåndtaket skal returnere til stengt stilling når det slippes.

38.10.6.10.2 Krav om dødmannsknapp

Sidevogner, ATV og snøscootere skal være utstyrt med "dødmannskontroll". Dette tenningsbrytersystemet må bryte primærkretsen og må være koblet både til strømtilførselen og jordledningen. Dødmannsknappen skal være plassert så nær styrets senter som mulig, og skal aktiveres ved hjelp av en ikke-elastisk tråd med tilstrekkelig lengde og tykkelse, og være festet til førerens høyre håndledd. En spiraltråd (lik telefonledning) med maks en meters lengde er tillatt.

For snøscooter skal dødmannsknappens spiralledning festes til førerens belte.

38.10.6.10.3 Krav om stoppknapp

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

38.10.6.11 Fothvileren

38.10.6.11.1 Krav til funksjon

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.

38.10.6.11.2 Krav til størrelse

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

38.10.6.12 Bremseser

38.10.6.12.1 Krav om antall bremseser

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

38.10.6.12.2 Krav om bremseser til kjøretøy gruppe B

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

38.10.6.13 Skjermer og hjulbeskyttelse

38.10.6.13.1 Krav til bredde

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

38.10.6.13.2 Krav til framskjerm

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

38.10.6.13.3 Krav til bakskjerm

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

38.10.6.13.4 Krav om avrunding

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

38.10.6.13.5 Ved bruk av støpte eller sveisede hjul

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

38.10.6.14 Kåper

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

38.10.6.15 Dekk

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

38.10.6.16 Nummerskilt

Må være som følger:

38.10.6.16.1 Form og materiale

De skal lages av et rektangulært og fleksibelt materiale (for eksempel plast). Formen på frontplaten er fri og kan være en del av designet på motorsykkelen. Frontplaten må imidlertid ha plass til tre nummer som beskrevet i 55.07 i tillegg til FIMs world championship logo.

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

38.10.6.16.2 Maksimal bue og ikke tildekket

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

38.10.6.16.3 Antall nummerskiltene

Et skilt skal festes foran, og det skal ikke helle bakover mer enn 30 grader fra vertikallinjen. De to andre skal plasseres vertikalt, et på hver side av sykkelen, og vende utover. De skal festes på en slik måte at de er godt synlige, og de må ikke tildekkes av noen del av motorsykkelen eller av føreren i kjørestilling.

38.10.6.16.4 Nummerskiltene plassering

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

38.10.6.16.5 Tallenes dimensjoner

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

Minstedimensjonene for frontplaten er:

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

Minstedimensjonene for sideplatene er:

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

38.10.6.16.6 Farger for de forskjellige klasser:

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

38.10.6.17 Drivstoff, olje og kjølemedia

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

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

E10 og E 85 er tillatt brukt etter FIMs regler.

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

Tilsetningsstoffer som endrer bensinens oktanverdi eller andre egenskaper er forbudt.

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

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

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

38.10.7 KJØREUTSTYR

38.10.7.1 Kjøreutstyr og beskyttelse

Følgende utstyr må brukes av føreren under hele stevnet:

1 Hjelmer

Hjelmen må tilfredsstille de krav som står skrevet i teknisk reglemang (jfr SR MX).

Hjelmene må være merket med en av merkene beskrevet i teknisk reglemang nedenfor i § 38.10.7.2.7

Plasthjelmer er forbudt.

2 Øyebeskyttsskyttelse

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

3 Utstyr og beskyttelsesklær

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

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

4 Brillor og visir

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

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

4 Startnummer

Førere oppfordres til å ha sitt personlige startnummer på ryggen.

5 Førers etternavn

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

38.10.7.2 Krav til hjelmer

38.10.7.2.1 Kontroll av hjelmer

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

38.10.7.2.2 Ikke godkjent hjelm

Dersom en hjelm ikke tilfredsstillende tekniske spesifikasjonene eller blir funnet defekt må teknisk kontrollant fjerne alle godkjenningssmerker og beholde hjelmen til etter stevnet er slutt. Føreren må vise en annen hjelm som skal godkjennes av teknisk kontrollant og bruke denne under stevnet. Etter en ulykke hvor hjelmen blir utsatt for slag/skade må hjelmen til teknisk kontrollant for ny godkjenning (se også artikkel 038.10.8.22)

38.10.7.2.3 Hjelm skal være intakt

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

38.10.7.2.4 Hjelmens passform

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

38.10.7.2.5 Hakereimens passform

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

38.10.7.2.5 Hjelmen skal ikke kunne dras av hodet

Teknisk kontrollant skal påse at det ikke er mulig å dra hjelmen over/av hodet til føreren ved å skyve/dra den bakfra. Dersom tannbeskytter benyttes skal denne være laget av godkjent materiale. For hjelmer for barn mellom 5 og 12 år gjelder egne regler og retningslinjer.

38.10.7.2.6 Annen beskyttelse

Teknisk kontrollant må før trening og løpet sjekke følgende:

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

38.10.7.2.7 INTERNASJONALE REGISTRERTE GODKJENNINGSMERKER

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

38.10.8 GJENNOMFØRINGEN AV TEKNISK KONTROLL

38.10.8.1 Verifikasjon

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

38.10.8.2 Fremmøtetid teknisk kontrollant

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

38.10.8.3 Utnevning av assistenter

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

38.10.8.4 Assistentenes utføring av oppgaven

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

38.10.8.5 Plikten til å oppgi tekniske data

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

38.10.8.6 Førers personlige møteplikt ved kontroll

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

38.10.8.7 Rapportering av teknisk kontroll

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

38.10.8.8 Kontroll kan skje under hele stevnet

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

38.10.8.9 Ikke møtt til teknisk kontroll

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

38.10.8.10 Tidspunkt for den enkelte deltagers tekniske kontroll

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

38.10.8.11 Kjørerens plikt med kjøretøyet til kontroll

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

38.10.8.12 Plikten til å vise kjørestyret

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

38.10.8.13 Støykontroll skal skje først

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

38.10.8.14 Plikt til å veie kjøretøyet

Motorsykkelen skal veies, og vekten skal anføres på kontrollskjemaet.

38.10.8.15 Plikt til å gjennomføre fullstendig kontroll

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

38.10.8.16 Fremvisning av kjøretøy med korrekt startnummer

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

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

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

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

38.10.8.17 Bytte av sykkel

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

38.10.8.18 Kontroll 10 min før start i hvert heat

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

38.10.8.19 Kontroll underveis i konkurransen

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

38.10.8.20 Parc Ferme

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

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

38.10.8.21 Innlevering av liste over godkjente sykler og førere

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

38.10.8.22 Kontroll etter uhell

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

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

Det stilles ikke krav til at Norske arrangører som arrangerer nasjonale løp tilfredsstiller følgende punkter

38.10.8.23 Farlige sykler

Dersom den tekniske kontrollanten under trening eller konkurranse ser at en sykkel har feil og kan skape fare for andre deltagere, skal han straks gi beskjed til

stevnelederen eller hans assistent. Det er deres plikt å utelukke en slik sykkel enten fra trening eller fra selve konkurransen.

38.10.9 Støykontroll

Støykontroll skal utføres etter grensene i artikkel 038.10.9.9

38.10.9.1 Krav til utføringen

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

38.10.9.2 Krav til kjøretøyet som skal måles

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

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

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

38.10.9.3 Merking etter kontroll

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

38.10.9.4 Måling skal skje ved turtallsgrense

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

38.10.9.5 Utregning av turtallsgrense

Turtallet skal måles etter hastigheten på stampelet sammenlignet med slaglengden på motoren: Turtallet regnes ut etter følgende formel: $N = 30,000 \times \frac{cm}{mm}$ hvor N= Turtallet for motoren cm = Stempelhastighet i m/s l = Slaglengde i mm

38.10.9.6 Skala for turtall

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

Sylindervolum	Turtall
Up to 85 cc	8,000 RPM
Over 85 cc up to 125 cc	7,000 RPM
Over 125 up to 250 cc	5,000 RPM
Over 250 cc up to 500 cc	4,500 RPM
Over 500 cc	4,000 RPM

38.10.9.7 Motorer med mer enn en sylinder

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

38.10.9.8 Tillat med flere målinger

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

38.10.9.9 Støygrenser

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

96 dB/A for 2 taktmotorer

94 dB/A for 4 taktmotorer

38.10.9.10 Bakgrunnstøygrense

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

38.10.9.11 Krav til støymåleapparat

Alle støymålingsapparater skal tilfredsstillende den internasjonale standarden IEC 651:

Type 1

Type 2

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

38.10.9.12 Innstilling av måleapparat

Apparatet skal alltid stilles på "slow respons".

38.10.9.13 Støygrense ved temperaturforskjeller

De angitte støygrenser er korrekte ved + 20 C. Ved temperatur under + 10 C tillates en toleranse på

+ 1 dB (A). Ved temperatur under 0C tillates en toleranse på + 2 dB (A).

38.10.9.14 Støykontroll etter konkurransen

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

38.10.10 Brukerveiledning for lydmåling

038.10.10.1 Kontrolløren bør møte i god tid

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

38.10.10.2 Krav om kallibrator

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

Et sett av måleutstyret er tilstrekkelig ved arrangement i Norge.

38.10.10.3 Kontroll av nøyaktighet

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

38.10.10.3 Ikke test under dårlig vær

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

38.10.10.4 Sterk vind

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

38.10.10.5 Innstilling av apparatet

Apparatet skal alltid stilles på "slow response".

38.10.10.6 Innstilles på "lett måling"

Støymålerapparatet skal settes på "lett" måling.

38.10.10.7 Avrunding av måleresultat

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

38.10.10.8 Toleransegrensen for instrumentet

Type 1 måler: er toleransegrensen 1 dB/A.

Type 2 måler: er toleransegrensen 2 dB/A.

38.10.10.9 Toleransegrensen ved temperatur

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

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

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

38.11 STARTNUMMER:

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

Rød lederplate:

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

38.12 TRENING / FØRERMØTE / KVALIFISERING

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

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

38.12.1 Førermøte

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

På førermøtet vil forhold som angår banen, sikkerheten og løpsprosedylene bli meddelt. Etter førermøtet vil startprosedylene bli gjennomgått.

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

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

38.12.2 Kvalifisering

Kvalifiseringsordningen skal komme frem av tilleggsreglene.

I NM kjøres eget kvalifiseringsopplegg, jfr. Punkt 038.22.

38.13 START

38.13.1 Startprosedyre

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

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

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

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

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

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

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

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

38.13.2 Tyvstart

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

startfunksjonærer og i henhold til informasjon gitt på førermøtet.

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

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

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

38.12 STOPPING AV ET HEAT

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

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

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

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

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

Et heat kan ikke restartes mer enn en gang unntatt ved feil start. Dersom det er nødvendig å stoppe et heat for andre gang før halve heatet er kjørt, vil det bli erklært ugyldig.

38.13 Målgang

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

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

38.14 FREMMED HJELP / KUTTING AV BANETRASE

Radiokommunikasjon med føreren er forbudt.

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

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

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

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

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

38.15 REKLAME PÅ FØRER OG SYKKEL

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

38.16 FARLIGE MOTORSYKLER

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

38.17 MEDISINSK UNDERSØKELSE

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

38.18 FLAGGSIGNALER

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

Blått flagg Vær oppmerksom, du er i ferd med å bli tatt igjen av en fører som ligger en runde foran.
(Blått flagg må brukes ved utvalgte flaggposter av flaggvakter som kun har ansvar for blått flagg).

Grønt flagg Banen er klar for start av heatet. Kan også brukes av flaggvakter for å oppheve en "gulflagg- sone".
(Grønt flagg kan kun bli benyttet av en flaggvakt med ansvar for og i forbindelse med startprosedyren).

Sort og hvitt rutet Slutt på trening og løp, målflagg. Ved

start av heat med flagg skal GULT flagg benyttes.

Minimumsalder for en flaggfunksjonær er 16 år.

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

38.19 RESULTATER

38.19.1 Generelt

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

Når første del av motorsykkelen passerer mållinjen skal dette registreres.

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

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

En fører vil ikke få godkjent sin målgang hvis:

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

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

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

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

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

regnes som vinner.

Ved hvert heat tildeles poeng etter følgende skala:

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

I et arrangement kan det benyttes desimaler (21 plass=0,9 ,22 plass = 0,8, 23 plass =0,7 osv) for å rangere førerne for den aktuelle NM, NC runden og andre løp. *Disse poengene teller ikke i sammenlagtserier.*

I et løp eller serier som består av flere likeverdige heat, er vinneren den kjører som har samlet flest poeng uten hensyn til hvor mange heat han/hun tar med seg poeng fra alle heatene, dvs 3 Cup-runder a 2 heat er toppscore 150 poeng

38.19.2 Sammenlagtresultater i en cup

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

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

38.20 PROTESTER

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

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

38.21 AVSLUTNING AV ET LØP

Et løp slutter når alle følgende momenter er avsluttet:

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

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

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

38.22 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR NORGESMESTERSKAPET

38.22.1 Generelt

NM i Supermotard arrangeres hvert år og er åpent for førere med lisenser som er utstedt innen Scandinavia.

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

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

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

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

Det kan arrangeres inntil 6 NM-runder hvert år.

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

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

38.22.2 Heatoppsett

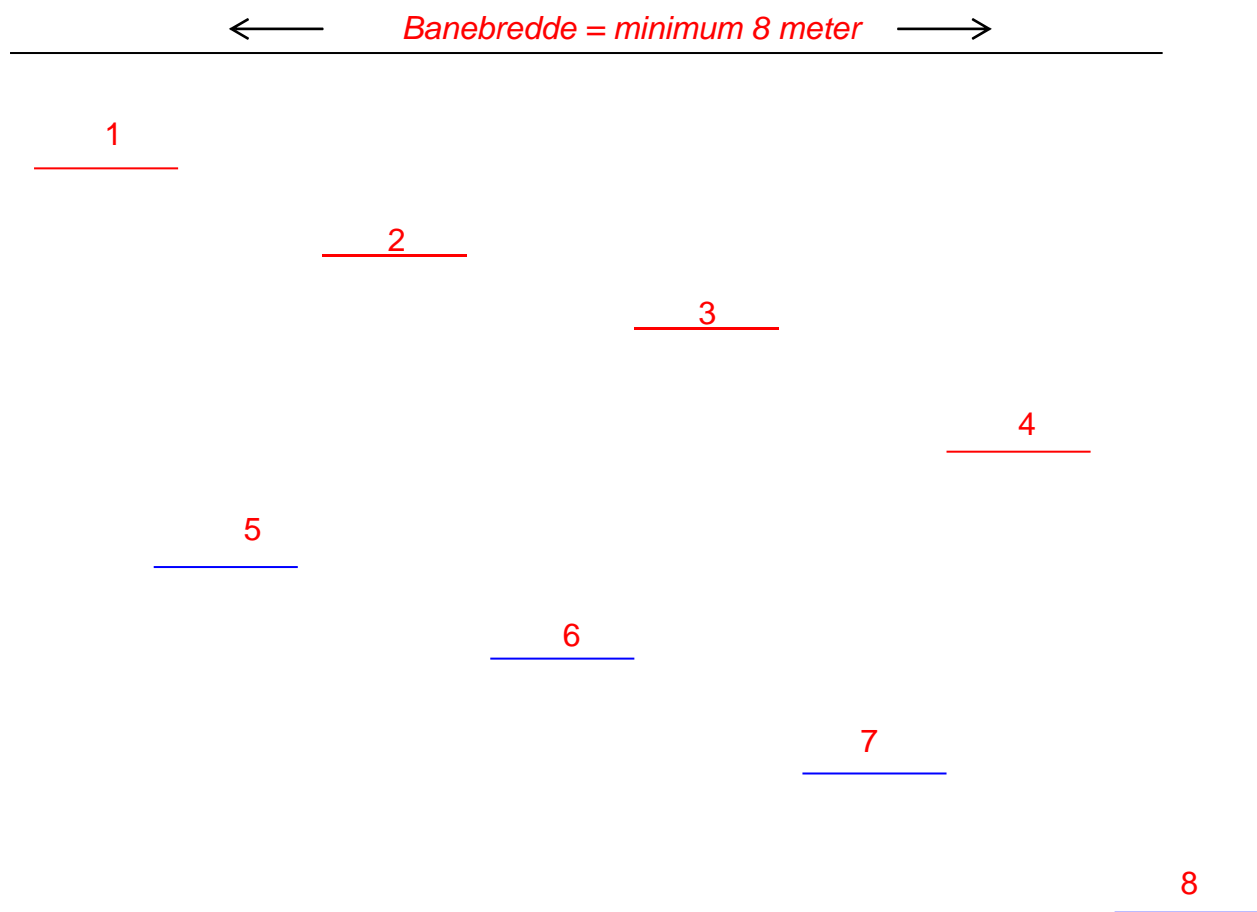
Heatoppsett i NM skal inneholde innledende heat, semifinaler, siste sjanse, B-finale og A-finale, henholdsvis i klassene 450 og i 650. Siste sjanse kjøres i de klasser hvor det er mer enn 32 startende.

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

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

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

Startposisjoner på startflata i NM:

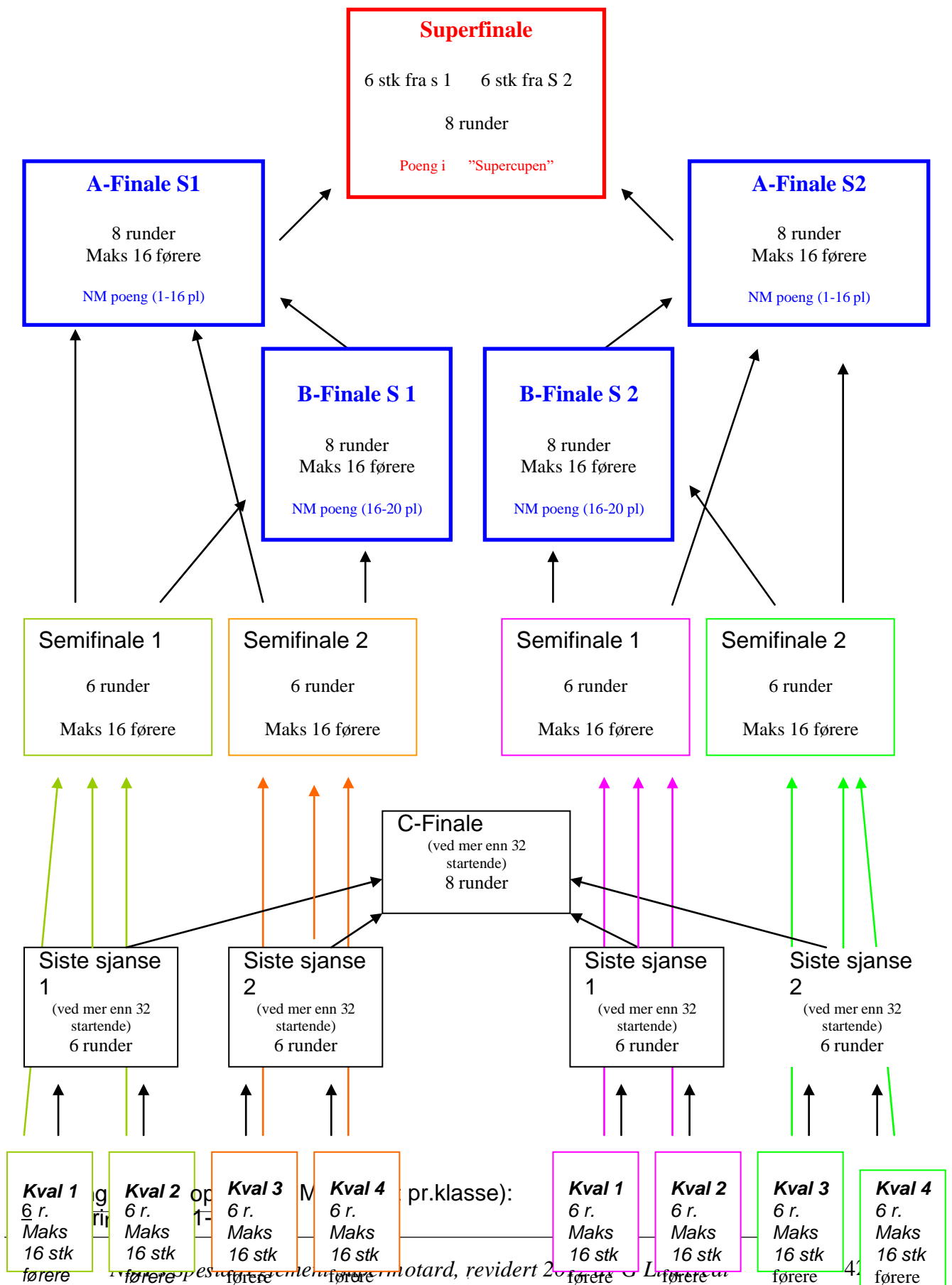


- Det skal være 1 meter mellom linje 1 og linje 2 i fartsretningen, osv.
- Det skal være 4 meter mellom linje 1 og linje 5 i fartsretningen, osv.
- Det skal være minimum 1 meter mellom linje 1 og 2 i bredderetningen, osv.

Heatoppsett i NM:

Klasse S1

Klasse S2



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

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

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

Kvalifiseringsheat 1-4 inneholder 6 runder hver.

"Siste sjanse" 1 og 2:

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

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

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

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

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

Siste sjanse kjøres over 6 runder.

C-finale:

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

C-finalen kjøres over 6 runder.

Semifinale 1 og 2:

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

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

Semifinalen går over 6 runder.

B-finale:

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

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

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

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

NM POENG:

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

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

A-finale:

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

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

Heatet går over 8 runder.

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

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

38.23 SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR NORGESCUP

38.23.1 Generelt

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

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

Følgende klasser har Norgescupstatus; klasse åpen

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

38.23.2 Heatoppsett

Ved Norgescup er det ingen absolutte krav til heatoppsett.

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

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

38.23.3 Poengfordeling

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

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

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

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