

# Norges Motorsportforbund

## SPECIALREGLEMENT

Hillclimb  
Godkjent 2021

© **copyright Norges Motorsportforbund**

*Det må ikke kopieres fra dette regelverket uten etter avtale med NMF. Regelverket kan kopieres av medlemmer i klubber tilsluttet NMF til bruk i forbindelse med aktiviteter underlagt NMFs jurisdiksjon. All annen kopiering for bruk utenfor NMFs jurisdiksjon er ikke tillatt*



<b>GENERELT REGLEMENT</b>	<b>5</b>
<b>9. 0 HILLCLIMB</b>	<b>5</b>
<b>9.1 REGLEMENTETS GYLDIGHETSPERIODE</b>	<b>5</b>
<b>9.2 MOTORSYKLER OG GRUPPER</b>	<b>5</b>
<b>9.3 GENERELT FØRERE</b>	<b>5</b>
9.3.1 LISENS	5
9.3.2 INTERNASJONALLISENS	5
9.3.3 ALDERSGRENSER	5
9.3.4 PERSONLIG SIKKERHETSUTRUSTNING	5
9.3.5 ØVRIGE BESTEMMELSER	6
9.3.6 STARTNUMMER	6
<b>BANE REGLEMENT</b>	<b>6</b>
<b>9.4 BANER</b>	<b>6</b>
9.4.1 START, MÅL OGSIGNAL	6
9.4.2 DEPOT	6
9.4.3 SIKKERHETSONER	7
<b>9.5 TEKNISK INSPEKSJON</b>	<b>7</b>
9.5.1 START AV MOTOR I DEPOT	7
<b>9.6 RACE REGLEMENT</b>	<b>7</b>
9.6.1 GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN	7
9.6.1.1 SPESIAL: (MODIFIED OG UNLIMITED,)	7
9.6.1.2 STANDARD: (BARN, VERTICROSS 85 OG VERTICROSS)	8
9.6.2 UTELUKKELSE FRARUNDE	9
9.6.3 AVSLUTTET KONKURRANSE	9
9.6.4 PREMIERING	9
<b>TEKNISK REGLEMENT</b>	<b>10</b>
<b>9.7 GENERELLE KONSTRUKSJONSREGLER FOR LØPSSYKLER</b>	<b>10</b>
<b>9.7.1 STANDARD</b>	<b>10</b>
<b>9.7.2 SPESIAL</b>	<b>10</b>
9.7.3 MOTOR	10
9.7.4 DRIVSTOFF	10
9.7.5 CHASSIE	11
9.7.6 NITROUS OXIDE SYSTEM	11
9.7.7 KOMPRESSOR OG TURBOLADNING	11
9.7.8 DRIVSTOFFTANK OG DRIVSTOFFSYSTEM	11
9.7.9 HJUL	11
9.7.10 BREMSER	11
9.7.11 DEKK OG SLANGER	11
9.7.12 STYRE	12
9.7.13 SETE	12
9.7.14 KONTROLLHÅNDTAK	12

9.7.15	GIRMEKANISME	12
9.7.16	KAROSSERI	12
9.7.17	BESKYTTELSESEKSEL	12
9.7.18	DØDMANNSBRYTER	13
9.7.19	EKSOSRØR	13
9.7.20	STARTANORDNING	13
9.7.21	SIKKERHETSKRAV VED BRUK AV NITROMETHAN SOM DRIVSTOFF.	13
<b>9.8</b>	<b>INTERNASJONALE KONKURRANSER OG STATUSLØP</b>	<b>14</b>
9.8.1	UTTAK TIL INTERNASJONALE STATUSLØP	14
<b>9.9</b>	<b>KING OF THE HILL</b>	<b>14</b>
<b>SKJEMA 5. STIGEOPPSETT FOR VERTICROSS OG VERTICROSS 85</b>		<b>15</b>
<b>SKJEMA 6 - KONTROLL AV HJELMENS PASSFORM OG STØRRELSE</b>		<b>16</b>
<b>SKJEMA 7 INTERNATIONALHJELMSTANDARD</b>		<b>17</b>

# GENERELT REGLEMENT

## **9. o Hillclimb**

Hillclimb defineres som en konkurranse hvor førerens dyktighet samt motorsykkelens oppbygning og motorkraft danner grunnlag for resultatet. Hillclimb er en akselerasjonskonkurranse i naturlig terreng fra et punkt til et annet opp en bratt bakke. Resultatene settes opp på bakgrunn av oppnådd tid, distanse eller utfall i eliminering.

### **9.1 Reglementets gyldighetsperiode**

Reglementet trer i kraft fra 1.1.2020 og gjelder til nytt publiseres.

### **9.2 Motorsykler og grupper**

Motorsykler som tillates brukt skal være i overensstemmelse med generelle regler, teknisk reglement og aktuelt klassereglement.

Hillclimb kjøres i 2 Grupper:

1. Standard
2. Spesial

(For spesifikasjoner, se teknisk reglement)

### **9.3 Generelt førere**

#### **9.3.1 Lisens**

Motorsportlisens for Hillclimb er påkrevet.

#### **9.3.2 Internasjonal lisens**

Konkurranselisens som kreves for kjøring utenfor Norden. Utstedes av NMF.

#### **9.3.3 Aldersgrenser**

Standard: 14 år Inntil 125 ccm  
16 år Fri ccm

Spesial: Fra det år man fyller 16 år (Modified)  
Fra det år man fyller 18 år (Unlimited)

NB Det kjøres IKKE konkurranse for utøvere under 11 år. For øvrig vises det til barneidrettsbestemmelsene vedrørende aldersgrenser.

#### **9.3.4 Personlig sikkerhetsutrustning**

Sikkerhetsutrustning skal være i henhold til FIM's krav i Motocross.

### **9.3.5 Øvrige bestemmelser**

Fører skal:

- Ha gjennomgått førermøte før start.
- Rette seg etter de instruksene som er gitt angående sikkerhet.

Enhver fører har selv ansvar for å oppfylle disse punkter og vil få startnekt hvis han/hun har mangelfullt utstyr.

### **9.3.6 Startnummer**

Faste startnummer tildeles innen 1. februar. På bakgrunn av ønsker fra førerne. Førere som mangler startnummer, får tildelt nummer av arrangør.

Ønsket startnummer mailes til grenkontakt.

KOTH (King of the hill) fra foregående år i respektive klasser, skal ha rød bakgrunn og nr 1 for Unlimited og 101 for Modified for neste sesong.

Bakgrunnsfarge er fritt.

Inntil 2 førere kan stille på samme motorsykkel. Det må da skiftes nummerplater for hvert run.

## **BANE REGLEMENT**

### **9.4 Baner**

Treninger og konkurranser må avvikles på baner som er godkjent for formålet av NMF.

#### **9.4.1 Start, mål og signal**

Start og mål skal være tydelig merket. Startprosedyre opplyses på førermøtet. Grønne flagg markerer klar bane, røde flagg markerer ingen kjøring tillat i banen tillat

Verticross skal benytte dobbel startgrind i elimineringen.

#### **9.4.2 Depot**

Alle deltagere skal ha en tildelt depotplass hvor konkurransekjøretøyet (-ene) skal oppbevares når de ikke er i bruk i konkurransen. Depot skal være av en størrelse og utforming som gjør at førere uten problem kan komme seg til start.

All kjøring med motoriserte kjøretøy på konkurranseområdet utgjør en sikkerhetsrisiko for utøvere, funksjonærer og publikum. All unødvendig kjøring på konkurranseområdet er forbudt for alle typer kjøretøy. Med unødvendig kjøring menes all kjøring som ikke er konkurransekjøring eller direkte relatert til kjøring av konkurransekjøretøy mellom bakke og depot.

Konkurransekjøretøy skal kun brukes som konkurransekjøretøy, og under ingen omstendighet brukes som transportmiddel på konkurranseområdet.

Det anbefales at det tilrettelegges for publikumstilgang i depot.

### **9.4.3 Sikkerhetsoner**

Avskjerming mot publikum skal bestå av en fysisk sperre som hindrer sykkelen å forlate banetraseen. En slik fysisk sperre er ikke nødvendig om publikumsområdene ligger bak startområdet.

## **9.5 Teknisk inspeksjon**

Alle motorsykler må godkjennes i teknisk kontroll før de er klare til start.

Teknisk kontroll skal ha spesielt fokus på sikkerhetsdetaljer samt om motorsykkelen samsvarer med Teknisk reglement og klassereglementet for den klassen motorsykkelen er påmeldt. Samsvarer ikke motorsykkelen med klassereglementet skal den ikke godkjennes til bruk i klassen, men føreren skal da gis mulighet til å klasse om til en klasse hvor motorsykkelen eventuelt samsvarer med klassereglementet.

Inntil to førere kan stille med en og samme motorsykkel.  
En fører kan stille i flere klasser.

Hvis en motorsykkel blir utsatt for betydelige påkjenninger ifm et forsøk, skal teknisk kontrollant besiktige kjøretøyet før videre deltagelse i konkurransen.

### **9.5.1 Start av motor i depot**

Dødmannsbryter/-snor skal til enhver tid være festet til den personen som betjener motorsykkelen, med unntak av for de motorsykler som er fritatt fra krav om dødmannssnor.

For å begrense støy skal unødvendig start og rusing ikke forekomme, ved behov skal arrangøren henvise til egnet område.

## **9.6 Race reglement**

### **9.6.1 Gjennomføring av konkurransen**

#### **9.6.1.1 Spesial: (Modified og Unlimited,)**

Startrekkefølge bestemmes av arrangør. Inntil 2 førere pr motorsykkel, se krav til startnummer.  
Alle deltakere kjører minimum 3 omganger.

Arrangøren må registrere tid/distanse på hver fører i hvert run.

For å få et tidsresultat må fører og motorsykkel passere mållinjen sammen. Tidtaking skal være elektronisk og skal angi tid med 1/100 sekunds nøyaktighet. Distanse skal angis med 1/10 dels meters nøyaktighet.

Motorsykkelen må forlate startlinjen for egen maskin. En fører som forlater startlinjen før startsystemet er aktivert, eller før starterens signal, vil få sitt run strøket.

Et run pågår helt til fører og motorsykkel passerer mål, til motoren stopper, til motorsykkelen bryter banemarkeringen eller til føreren og motorsykkelen skiller lag (å skille lag defineres som at føreren berører bakken med begge beina på samme side av motorsykkelen).

Om fører og motorsykkel ikke passerer mål, får deltakeren meterangivelse til det punktet hvor forakselen befinner seg, være seg fører og motorsykkel skiller lag (se definisjon over), hvor motoren stopper eller til det stedet hvor motorsykkelen bryter banemarkeringen.

Vinner er den føreren som har den laveste tiden, eller lengste distanse om ingen av førerne får tidsresultat. Hvis to førere har likt resultat blir den prioritert som har de to beste forsøk (evt tre osv).

Startmetode: "Flying start", flagg eller lyssignal.

Starteren er faktadommer, dvs den som tar alle avgjørelser ved starten. Starterens avgjørelser er endelige og kan ikke protesteres på.

### **9.6.1.2 Standard: (Barn, Verticross 85 og Verticross)**

Standardklassen kan kjøres som singelrun som i 10.6.1.1 evt. Verticross. Startrekkefølge bestemmes av arrangør.

Barn: Kjører singlerun, x antall omganger i egnet trase, ingen rangering, alle premieres.

Verticross 85: Kjører 2 individuelle kvalifiseringsomganger (seeding) + utslagsstige. Maks 16 stige. Se gjennomføring av Verticross under. Kun en fører pr motorsykkel.

**Verticross:** Kjører 2 individuelle kvalifiseringsomganger (seeding) + utslagsstige. Maks 16 stige. Deltakerne rangeres på tid/lengde ut i fra beste resultat og gis et seedingnummer. Kun en fører pr motorsykkel.

Arrangøren må registrere tid/distanse på hver fører i hvert run. Unntatt er elimineringen, da skal det kun registreres vinner.

For å få et tidsresultat må fører og motorsykkel passere mållinjen sammen. Tidtaking skal være elektronisk og skal angi tid med 1/100 sekunds nøyaktighet. Distanse skal angis med 1/10 dels meters nøyaktighet.

Motorsykkelen må forlate startlinjen for egen maskin. En fører som forlater startlinjen før startsystemet er aktivert, eller før starterens signal, vil få sitt run strøket.

Et run pågår helt til fører og motorsykkel passerer mål, til motoren stopper, til motorsykkelen bryter banemarkeringen eller til føreren og motorsykkelen skiller lag (å skille lag defineres som at føreren berører bakken med begge beina på samme side av motorsykkelen).

Om fører og motorsykkel ikke passerer mål, får deltakeren meterangivelse til det punktet hvor forakselen befinner seg, være seg fører og motorsykkel skiller lag (se definisjon over), hvor motoren stopper eller til det stedet hvor motorsykkelen bryter banemarkeringen.

Førerne settes opp i elimineringsstige ut i fra antall og seedingnummer. Maks 16 stige.

Se vedlegg ”Skjema 5” for stigeoppsett.

Føreren som er best seedet får til enhver tid velge startspor. Untatt er finaler hvor det trekkes om startspor.

Etter hvert elimineringsrun vil førernes seedingnummer fra kvalifiseringen avgjøre endelig plassering i utslått pulje. Laveste seedingnummer gir beste plassering i eliminert pulje.

Det kjøres bronsjefinale mellom semifinale og finale.

Vinner av et elimineringsrun er den føreren som har den laveste tiden, eller lengste distanse om ingen av førerne får tidsresultat. Hvis to førere har likt resultat blir den prioritert som har laveste seedingnummer.

Vinner av konkurransen er den som slår ut sin motstander i elimineringsens finale. Om ingen av førerne kommer opp bakken i finalen vil føreren med lengst distanse være vinner. Hvis førerne oppnår likt resultat i finalen blir den prioritert som har laveste seedingnummer

Motorsykkelen må forlate startlinjen for egen maskin. En fører som forlater startlinjen før startsystemet er aktivert, eller før starterens signal, vil få sin runde strøket.

Startmetode: Kvalifisering: ”Flying start”, flagg eller lyssignal. Eliminering: Startgrind.

Starteren er faktadommer, dvs den som tar alle avgjørelser ved starten. Starterens avgjørelser er endelige og kan ikke protesteres på.

### **9.6.2 Utelukkelse fra runde**

Hvis motorsykkelen er ulovlig i henhold til reglement medfører dette utelukkelse fra runde. Hvis fører/mekaniker er synlig ruset eller har annen uakseptabel atferd, medfører dette utelukkelse fra runde. Slike tilfelle blir behandlet i tråd med gjeldende regler.

### **9.6.3 Avsluttet konkurranse**

Hver konkurranse avsluttes for seg, og kan ikke kjøres ferdig ved et senere arrangement.

### **9.6.4 Premiering**

Sted og tid for premieutdeling skal spesifiseres i TR. En uoffisiell kåring av topp 3 bør gjennomføres etter målgang av siste finaledeltaker.



## TEKNISK REGLEMENT

### **9.7 Generelle konstruksjonsregler for løpssykler**

Alle motorsykler som skal delta i konkurranse skal tilfredsstillе konstruksjonskriterier i dette reglement, samt være bygd på en slik måte at de skal være forsvarlig å bruke i konkurranse.

#### **9.7.1 Standard**

Kun for standard Trial/Motocross/Enduromotorsykler i henhold til teknisk reglement for Trial, MX og Enduro. Kun trial/motocross/enduro type dekk uten grepsforbedrende midler eller modifikasjoner. NB: Piggdekk er forbudt.

##### **Klasseinndeling:**

Barn: Se eget barnereglement

Verticross 85: Inntil 85 ccm

Verticross: Fri kubikk

#### **9.7.2 Spesial**

Kun for spesialbygde hillclimb- motorsykler i henhold til følgende teknisk reglement.

##### **Klasseinndeling:**

Modified

Unlimited

#### **9.7.3 Motor**

**MODIFIED:** Modified er en klasse for hillclimb motorsykler på 0 – 700 ccm. Kun to og firetakts forbrenningsmotorer er tillatt. Motoren skal være i god stand og ikke ha lekkasjer. Fri trimming.

**UNLIMITED:** Unlimited er en klasse for hillclimb motorsykler fra 700 ccm og oppover. Kun to og firetakts forbrenningsmotorer er tillatt. Motoren skal være i god stand og ikke ha lekkasjer. Fri trimming.

#### **9.7.4 Drivstoff**

*Kun kommersielt tilgjengelig handelsbensin, nitromethan, etanol og metanol beregnet for forbrenningsmotorer er tillatt.*

Bensin defineres som kun kommersielt tilgjengelig handelsbensin. Ren metanol skal tilsettes fargestoff slik at den brenner med en synlig flamme. Alle andre former for drivstoff og/eller tilsetningsstoffer er forbudt.

### **9.7.5 Chassie**

Chassiet er fritt, så lenge utformingen ikke representerer en åpenbar fare for fører. Minimum akselavstand er 165 cm for begge klasser.

Rammens sveiser bør kunne kontrolleres visuelt for sprekker/dårlig arbeid. Fothvilere skal være av leddet type og vike bakover ved motstand.

### **9.7.6 Nitrous oxide system**

Bruk av nitrous oxide system er tillatt. Nitrous oxide flasker må komme fra en anerkjent leverandør og ventilen må ha en innebygd overtrykksventil. Det er forbudt å bruke ramme, svingarm eller andre type beholdere som trykkflaske for nitrous oxide. Nitrous oxide flasker må være forsvarlig festet og tilstrekkelig mekanisk beskyttet.

For alle motorsykler som bruker nitrous oxide er det påbudt med en bryter i gassreguleringsmekanismen som sikrer at systemet ikke er operativt før ved tilnærmet fullt gasspådrag. Oppvarming av nitrous oxide flasker skal kun skje ved hjelp av termostatregulerte eller trykkregulerte varmekabler. Bruk av åpen ild eller varmluftspistol er strengt forbudt.

### **9.7.7 Kompressor og turboladning**

Fritt.

### **9.7.8 Drivstofftank og drivstoffsystem**

Drivstofftanken må være beregnet til det drivstoff den skal inneholde, være solid konstruert og skal være forsvarlig festet til rammen. Alle motorsykler må ha en ventil (kran) for å kunne stenge av drivstofftilførselen til motoren.

Alle drivstoffslanger skal være beregnet for det drivstoff de skal føre, tåle det trykk de utsettes for (med god margin) og være godt festet.

### **9.7.9 Hjul**

Fritt, men må være i linje.

### **9.7.10 Bremseser**

Alle motorsykler må være utstyrt med en fungerende bremse som direkte påvirker fram og/eller bakhjulet.

### **9.7.11 Dekk og slanger**

Alle typer dekk er tillatt. Bruk av grepsforbedrende utstyr som bolter, kjetting, kjeder o.l. er tillatt så

lenge det er sikkert festet.

### **9.7.12 Styre**

Fritt. Styret skal være forsvarlig festet. Sveising av styret er ikke tillatt.

### **9.7.13 Sete**

Fritt. Setet skal være slik konstruert slik at det gir føreren en sikker kjøreposisjon. Setet skal være forsvarlig festet.

### **9.7.14 Kontrollhåndtak**

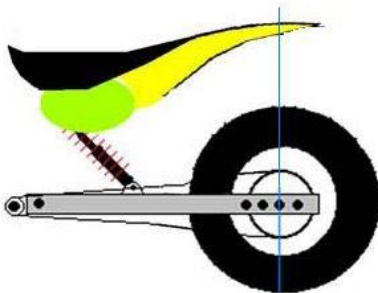
Gassreguleringen på alle motorsykler må kontrolleres av et håndbetjent vribart håndtak, gassreguleringen må også ha en returfjær direkte montert på forgassermekanismen. Gassreguleringshåndtaket skal returnere til stengt stilling og forgassere/throttlebody skal stenge automatisk om føreren slipper håndtaket. For alle motorsykler som bruker nitromethan som drivstoff er det påbudt med en returwire, i tillegg til returfjæren.

Alle kontrollhendler (clutch, brems, etc.) skal være avsluttet med en kule i enden. Disse endene må være permanent laget, som en fast del av håndtaket.

### **9.7.15 Girmekanisme**

Fritt. Gearmekanismen skal være konstruert slik at giringen kan skje uten at hendene flyttes fra styret. Luftgiring er tillatt.

### **9.7.16 Karosseri**



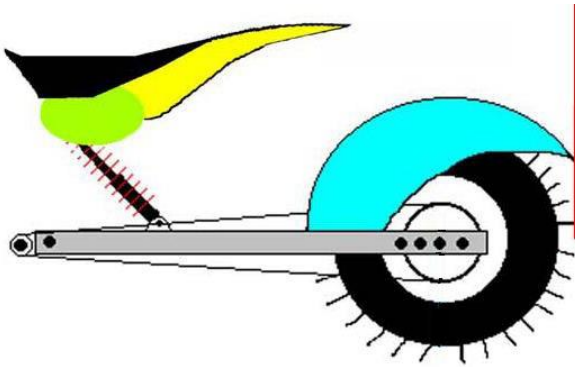
Bakskjerm skal nå til denne linjen.

Bakre del av karosseriet eller bakskjerm skal minimum nå helt bak til en vertikal linje som går gjennom bakhjulsbolten og skal tåle førerens vekt. Dette kravet bortfaller ved bruk av beskyttelsesdeksel i punkt 100.7.17.

Alle karosserier og/eller karosserideler skal være tilfredsstillende festet og uten skarpe kanter og hjørner som kan skade føreren.

### **9.7.17 Beskyttelsesdeksel**

Dekselet ved boltet hjul skal nå helt til bakhjulets bakerste punkt

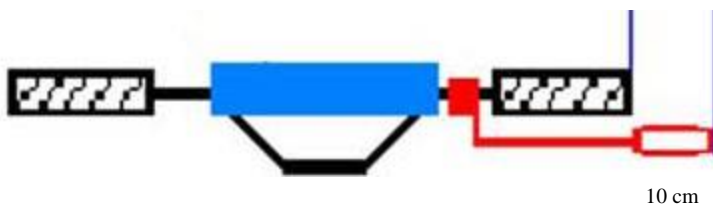


For å hindre at føreren skader seg på dekk med grepsforbedrende utstyr, skal slike dekk av skjerm/bur som er festet på svingarmen foran hjulet, og skal nå bak til hjulets bakerste punkt målt i lodd når sykkelen står i balanse på begge hjul og er ubelastet . Skjermen skal tåle førerens vekt.

### 9.7.18 Dødmannsbyrter

Ombygde motorsykler skal være utstyrt med en elektrisk kontakt som bryter all strøm til motoren, (og til eventuelle nitrous oxide system (om systemet er utstyrt med egen bensinpumpe) hvis føreren skulle miste kontrollen over motorsykkelen.

Kontakten skal alltid være forbundet med føreren med en snor som ikke er lengre enn 10 cm i utstrakt tilstand utfra styrets ytterste punkt. Snoren skal være festet til motorsykkelen ved styret.



Motorsykler som bruker nitromethan som drivstoff skal ha en snoroperert avstengingskran for drivstoffet (emergency fuel shut off). Avstengningskranen kan styres elektrisk dersom den kontrolleres via dødmannsbyrteren. Den snoropererte avstengningskranen (emergency fuel shut off) skal alltid være forbundet med føreren med en snor som ikke er lengre enn 10 cm i utstrakt tilstand fra styrets ytterste punkt. Den skal være konstruert slik at drivstofftilførselen stenges hvis føreren forlater motorsykkelen, og må virke i alle retninger (gjelder også ved varmkjøring i depoet).

### 9.7.19 Eksosrør

Eksosrør skal ikke nå lengre bak enn til bakdekkets bakerste punkt. Eksosrøret skal være vendt bort fra fører, drivstofftank, motor og dekk.

### 9.7.20 Startanordning

Både fastmontert og portabel startanordning som fungerer når motorsykkelen står i nøytral er tillatt. Startanordningen skal ikke lage gnister. Det er tillatt å bruke clutchen som nøytral. Rullende start er ikke tillatt.

### 9.7.21 Sikkerhetskrav ved bruk av nitromethan som drivstoff.

V-motorer som bruker nitromethan hvor sylindertoppen ikke er montert direkte på motor-blokken, skal være utstyrt med stroppekring (Se anbefalt utstyr i SFI 46,1).

## **9.8 Internasjonale konkurranser og statusløp**

### **9.8.1 Uttak til Internasjonale Statusløp**

Uttak til internasjonale statusløp med begrenset deltakerpulje pr nasjon foregår etter søknad til NMF.

## **9.9 King of the hill**

NMF v/grenen vil etter endt sesong dele ut utmerkelsen ”King of the hill” i klassene Verticross, Modified og Unlimited (Når disse er kjørt som åpent løp). Utmerkelsen deles ut til den beste føreren med norsk konkurranselisens? i hver av de nevnte klassene på grunnlag av deltagelse og oppnådde resultater i samtlige norske HC - løp gjennom sesongen. Grenen beregner poeng og deler ut utmerkelsen etter endt sesong.

Poengberegning:

Deltakelse ved stevne (minimum kjørt ett run):	5
1. Plassering	20
2. Plassering	18
3. Plassering	16
4. Plassering	15
5. Plassering	14
6. Plassering	13
7. Plassering	12
8. Plassering	11
9. Plassering	10
10. Plassering	9
11. Plassering	8
12. Plassering	7
13. Plassering	6
14. Plassering	5
15. Plassering	4
16. Plassering	3
17. Plassering	2
18. Plassering og videre	1

KOTH i respektive klasser får startnummer med rød bakgrunn av grenen for neste sesong. Disse deles ut på hillclimb-bankett.

## Skjema 5. Stigeoppsett for verticross og verticross 85

**Finale**

**Bronsjefinale**

$\frac{1}{4}$

$\frac{1}{4}$

$\frac{1}{8}$

$\frac{1}{8}$

$\frac{1}{8}$

$\frac{1}{8}$

Nr 1 – 5

3 - 7

4 - 8

2 – 6

Seedingnummer og plassering ved 8 stige (Utgangspunkt for Verticross 85)

$\frac{1}{16}$

$\frac{1}{16}$

$\frac{1}{16}$

$\frac{1}{16}$

$\frac{1}{16}$

$\frac{1}{16}$

$\frac{1}{16}$

$\frac{1}{16}$

Nr 1 – 9

5 – 13

3 – 11

7 – 15

8 – 16

4 – 12

6 – 14

2 – 10

Seedingnummer og plassering ved 16 stige (Utgangspunkt for Verticross)

Ved 13 eller flere førere benyttes 16 stige. Kun de 16 beste fra kvalifisering får kjøre eliminering. Om stigen er i undertall får førerne med best seed kjøre singlerun i første elimineringsomgang.

Det kjøres 8 stige om antallet førere er mellom 6 og 12, de 8 beste får kjøre eliminering. Om stigen er i undertall får førerne med best seed kjøre singlerun i første eliminering.

Er antallet førere under 6 kjøres det kun kvartfinaler og finale. Om stigen er i undertall får førerne med best seed kjøre singlerun i første eliminering.

Ved frafall i eliminering skal gjenværende fører kjøre singlerun.

## Skjema 6 - Kontroll av hjelmens passform og størrelse

Slik kontrollerer du hjelmens passform og størrelse

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



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

# Skjema 7 Internationalhjelmstandard

## Godkjente internasjonale hjelmgodkjenningsmerker

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

## INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

### ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

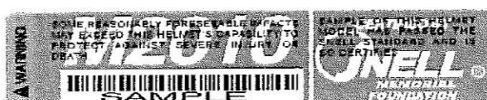


**E1** for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czech Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15**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

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



(JAPAN) JIS T 8133 : 2007  
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2010  
(Label affixed inside the helmet).

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



