

# Spesialreglement Radiostyrt Motorsport

*Gjeldende fra 1. April 2022*

© 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.*



<b>SPESIALREGLEMENTET RSM</b>	<b>6</b>
<b>7. INNLEDNING</b>	<b>6</b>
7.1 DEFINISJONER	6
7.2 TOLKNING AV REGLER	6
7.3 UNNTAK IFRA EFRA REGLEMENTENE	6
<b>8. DELTAGELSE INTERNASJONALE MESTERSKAP</b>	<b>6</b>
8.1 PÅMELDING EM OG VM	6
8.2 ETTERANMELDINGER	7
8.3 UTTAK TIL EM OG VM	7
8.4 NORDISKE LØP	7
8.4.1 DELTAGELSE	7
8.4.2 PÅMELDING	7
8.5 NASJONALE KONKURRANSER MED SUPPORTKLASSER	7
<b>9. TERMINLISTEN</b>	<b>7</b>
9.1 NYE KLASSER	8
<b>13. INTERNASJONALE OG NASJONALE LØP</b>	<b>8</b>
13.1 SØKNADSFRISTER NASJONALE LØP	8
13.2 SØKNADSFRISTER NORDISKE MESTERSKAP	8
13.3 SØKNADSFRISTER INTERNASJONALE STATUSLØP	8
<b>15. FUNKSJONÆRER</b>	<b>8</b>
15.1 KRAV TIL FUNKSJONÆRER MED LISENSPLIKT	8
15.2 JURY	9
15.2.1 JURYENS SAMMENSETNING	9
15.2.2 BESLUTNINGSDYKTIGHET FOR JURYEN	9
<b>16. LIENSER</b>	<b>9</b>
16.1 ALDERSGRENSER	9
16.2 LISENSFORSIKRING	9
16.3 LISENS FOR DELTAGER	9
16.3.1 FUN-LISENS	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
16.2.2 NASJONAL LISENS	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
16.3.3 INTERNASJONAL LISENS (EFRA-LISENS)	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
<b>17. TILLEGGSREGLER</b>	<b>10</b>

<b>17.1</b>	<b>FRIST FOR INNSENDELSE AV TILLEGGSREGLER</b>	<b>10</b>
<b>18.</b>	<b><u>FØRERMØTE</u></b>	<b>10</b>
<b>18.1</b>	<b>TILSTEDEVÆRELSE FOR PÅMELDTE FØRERE</b>	<b>10</b>
<b>19</b>	<b><u>PÅMELDING TIL OFFISIELLE LØP</u></b>	<b>10</b>
<b>19.1</b>	<b>ETTERANMELDINGER</b>	<b>10</b>
<b>19.2</b>	<b>ETTERANMELDINGSGEBYR</b>	<b>10</b>
<b>19.3</b>	<b>BEGRENSNING I ANTALL DELTAGERE</b>	<b>11</b>
<b>19.4</b>	<b>REGISTRERING/INNSJEKK LØPSDAGEN</b>	<b>11</b>
19.4.1	LISENSKONTROLL	11
<b>20.</b>	<b><u>TIDTAKING</u></b>	<b>11</b>
<b>20.1</b>	<b>UTSTYR</b>	<b>11</b>
20.1.1	TIDTAGERSOFTWARE	11
20.1.2	TRANSPONDERE	11
<b>20.2</b>	<b>START/MÅLLINJENS Plassering</b>	<b>12</b>
<b>21.</b>	<b><u>KOMMUNIKASJON MED DELTAGERE UNDER KONKURRANSE</u></b>	<b>12</b>
<b>21.1</b>	<b>STARTNUMMER</b>	<b>12</b>
<b>21.2</b>	<b>FLAGG</b>	<b>12</b>
21.2.1	HVEM KAN BENYTTET DE FORSKJELLIGE FLAGGENE	FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.
<b>21.3</b>	<b>VERBAL KOMMUNIKASJON</b>	<b>12</b>
<b>21.4</b>	<b>KOMMUNIKASJON MELLOM FUNKSJONÆRER</b>	<b>12</b>
<b>21.5</b>	<b>RESULTATTAVLE</b>	<b>12</b>
<b>21.6</b>	<b>FØRERLISTE, TIDSSKJEMA OG HEATLISTER</b>	<b>12</b>
21.6.1	FØRERLISTE	13
<b>21.7</b>	<b>TIDSSKJEMA</b>	<b>13</b>
<b>21.8</b>	<b>HEATLISTER</b>	<b>13</b>
<b>22.</b>	<b><u>LØPSPROSEDYRER</u></b>	<b>13</b>
<b>22.1</b>	<b>TRENING FØR KONKURRANSE</b>	<b>13</b>
22.1.1	HEAT-TRENING OG RESEEDING	13
22.1.2	FRTRENING	13
22.1.3	TRENINGSavgift	14
<b>22.2</b>	<b>TRENING UNDER KONKURRANSE</b>	<b>14</b>
<b>22.3</b>	<b>STARTPROSEDYRE</b>	<b>14</b>
<b>22.4</b>	<b>HEATSAMMENSETNING KVALIFISERING</b>	<b>14</b>
22.4.1	HEATINDELING	14
22.4.2	STARTNUMMER	14
<b>22.5</b>	<b>HEATSAMMENSETNING FINALER</b>	<b>14</b>
<b>22.6</b>	<b>KVALIFISERINGSFORMAT WET RACE, 1:10 ELEKTRO TOURING.</b>	<b>14</b>
<b>23.</b>	<b><u>KONKURRANSESANSKJONER</u></b>	<b>15</b>

<b>23.1</b>	<b>SANKSJONSREAKSJONER</b>	<b>15</b>
<b>23.2</b>	<b>DEFINISJONER OG ANVENDELSE AV SANKSJONER, PROTESTER OG APPELLER</b>	<b>15</b>
<b>23.3</b>	<b>FASTSATTE SANKSJONER</b>	<b>15</b>
23.3.1	TIDSSTRAFF – STOP & GO	15
23.3.2	SANKSJON I TID, RUNDER OG UTESTENGELSE SOM KAN GIS AV LØPSDOMMER	15
23.3.3	SANKSJONER I TID, RUNDER OG DISKVALIFISERING.	16
23.3.4	BØTER – RETNINGSLINJER GJELDENDE RADIOSTYRT MOTORSPORT	16
<b>24.</b>	<b>PROTESTER OG APPELLER</b>	<b>17</b>
<b>24.1</b>	<b>FRISTER</b>	<b>17</b>
<b>25.</b>	<b>LØPSTYPER</b>	<b>17</b>
<b>25.1</b>	<b>SOM NASJONALE STATUSLØP FOR RADIOSTYRT MOTORSPORT, GJELDER FØLGENDE STATUSER:</b>	<b>17</b>
<b>25.2</b>	<b>ANDRE LØPSTYPER</b>	<b>18</b>
25.2.1	KRETS- OG REGIONSMESTERSKAP	18
<b>26.</b>	<b>NM OG NC</b>	<b>18</b>
<b>26.1</b>	<b>GYLDIGHET AV NASJONALE STATUSLØP</b>	<b>18</b>
26.1.1	NORSK MESTERSKAP	18
26.1.2	NORGES CUP	18
<b>26.2</b>	<b>NORGESMESTERSKAP</b>	<b>18</b>
<b>26.3</b>	<b>NORGES CUP</b>	<b>19</b>
<b>27.</b>	<b>RESULTATBEREGNING</b>	<b>19</b>
<b>27.1</b>	<b>EFRA GP2-TABELL</b>	<b>19</b>
<b>27.2</b>	<b>NORGES CUP SAMMENLAGT OG NM</b>	<b>19</b>
<b>27.3</b>	<b>POENGLIKHET ETTER ENDT SESONG</b>	<b>19</b>
<b>28</b>	<b>PREMIERING NORSKE MESTERSKAP</b>	<b>19</b>
<b>28.1</b>	<b>NM</b>	<b>19</b>
<b>28.2</b>	<b>NORGES CUP</b>	<b>20</b>
<b>28.3</b>	<b>RANKINGLISTE</b>	<b>20</b>
<b>29</b>	<b>DELTAKERE I NASJONALE STATUSLØP</b>	<b>20</b>
<b>29.1</b>	<b>NORSK MESTERSKAP</b>	<b>20</b>
<b>29.2</b>	<b>NORGES CUP OG RANKING</b>	<b>21</b>
<b>29.3</b>	<b>STARTAVGIFT/PÅMELDINGSAVGIFT</b>	<b>21</b>
29.3.1	NORSK MESTERSKAP	21
29.3.2	NORGES CUP	21
<b>30.</b>	<b>TEKNISK REGLEMENT</b>	<b>21</b>

<b>30.1</b>	<b>REGELVERK FOR 1:8 OFF-ROAD ELEKTRO</b>	<b>21</b>
<b>30.2</b>	<b>1:10 TOURING ELEKTRO MODIFIED</b>	<b>22</b>
<b>30.3</b>	<b>1:10 ELEKTRO TOURING, 1:10 TRACK IC OG 1:8 TRACK IC</b>	<b>22</b>
<b>30.4</b>	<b>CHASSISPLATE</b>	<b>23</b>
<b>31.</b>	<b><u>REGLEMENTER</u></b>	<b><u>23</u></b>
<b>31.1</b>	<b>GYLDIGHET.</b>	<b>23</b>
<b>31.2</b>	<b>ENDRINGER</b>	<b>23</b>
<b>31.3</b>	<b>GODKJENNING AV ENDRINGER</b>	<b>23</b>

# SPESIALREGLEMENTET RSM

## 7. INNLEDNING

Spesialreglement, SR, er ett sett av regler laget av NMF som sammen med EFRA's regelverk og andre bestemmelser skal anvendes på alle nasjonale konkurranser under NMFs kontroll. Formålet er å legge til rette for utøvelse av sporten i Norge og gi rettferdige konkurranseforhold. Reglementet må ikke i sine prinsipper være i uoverensstemmelse med overordnede regler, og de rene konkurransereglene skal være mest mulig i overensstemmelse med EFRA's regler, så sant annet ikke blir vedtatt.

### 7.1 Definisjoner

Reglementet består av regler og definisjoner som gjelder alle klasser.

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

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

### 7.2 Tolkning av regler

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

### 7.3 Unntak ifra EFRA reglementene

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

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

\*Round by Round

\*Beste tid beste runde

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

- Kravene i EFRA som omhandler banekrav vil ikke være gjeldende i Norge, en veileder er vedlegg til dette reglementet. Skal det på noe tidspunkt arrangeres EM, VM eller EFRA GP, så vil kravene nedfelt i EFRA's regelverk være gjeldende. Ingen setninger i Fellesdel som inneholder «godkjent bane/område» eller «faste motorsportanlegg» gjelder for RSM.

Banekrav som i forbindelse med EM, VM eller EFRA GP avviker i fra **EFRA's regler** vil kunne vurderes i hvert tilfelle av seksjonen eller den personen seksjonen utpeker som ansvarlig, dette er gjort for å ivareta sikkerheten og gjennomførbarheten til løpet.

I slike tilfeller skal det fremgå i tilleggsreglene hva som vurdert og hensyntatt og evt hva som er kravene til anlegget for det tildelte arrangementet.

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

## 8. DELTAGELSE INTERNASJONALE MESTERSKAP

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

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

### 8.1 Påmelding EM og VM

Til alle EM og VM er det allokerte plasser, som NMF søker EFRA om, på bakgrunn av innleverte søknader fra førere. Dette gjelder også ved påmelding til 40+ arrangement.

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

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

Søknaden må være utfyllt korrekt med all relevant informasjon.

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

## **8.2 Etteranmeldinger**

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

## **8.3 Uttak til EM og VM**

Det er den til enhver tid den best rankede fører ihht nasjonal rankingliste som vil bli tildelt plass til EM og VM, gitt at søknadsfrister er overholdt. Rankinglistens poeng blir avlest den 1/1 hvert år, dette gir grunnlaget for uttakene for påfølgende sesong.

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

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

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

## **8.4 Nordiske løp**

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

### **8.4.1 Deltagelse**

Alle førere med Nasjonal eller internasjonal lisens utstedt av NMF, kan delta på Nordiske Mesterskap. Dersom mesterskapet har begrenset antall plasser og blir fulltegnet, er det NMF som velger ut deltagere blant de påmeldte, etter samme system som for EM og VM.

### **8.4.2 Påmelding**

Påmelding til Nordisk Mesterskap, gjøres direkte til arrangøren.

## **8.5 Nasjonale konkurranser med supportklasser**

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

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

## **9. TERMINLISTEN**

Seksjonsstyret setter sammen et utkast til terminliste som legges frem på MSK, etter MSK vil seksjonen sette lista og publisere den på NMFs nettsider, samt Facebook, lista publiseres hvert år 15. januar for utesesongen og 15. juni for innesesongen. Søknadsfrist for løp er derfor 31.12 for innesesongen året etter og 31.5 for utesesongen.

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

Det skal først fastsettes datoer for norske Mesterskap, hhv. NM og Norges Cup.

I henhold til EFRA's regler, er det ikke tillatt å arrangere nasjonale statusløp i samme klasse på samme dato som EFRA GP og EM. Dette vil også være gjeldende overfor Nordiske Mesterskap og Verdensmesterskap. Unntak kan gjøres på datoer for EM og VM dersom Norge ikke har søkere til mesterskapet. Det skal ikke legges nasjonale statusløp til samme helg som Motorsportkonferansen.

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

### **9.1 Nye klasser**

Forslag om nye klasser kan fremmes av klubber eller seksjonsstyret, til Motorsportkonferansen. Forslaget må inneholde komplett reglement for løpsprosedyrer og tekniske regler for å kunne bli behandlet.

Dersom seksjonen og forbundsstyret godkjenner klassen, vil det være mulig å gjennomføre klassen med Norges Cup-status allerede påfølgende sesong.

## **13. INTERNASJONALE OG NASJONALE LØP**

Søknader om løp skal gjøres innen de frister som gjelder internasjonalt og nasjonal. Klubbene er pliktig å søke om løp via seksjonens søknadsskjema som kan lastes ned ifra NMFs nettsider.

### **13.1 Søknadsfrister nasjonale løp**

Søknadsfristen er 1. juni året før konkurransene skal avholdes for utesesongen og 31.12 året før for innesesongen. Kun klubber med gyldig medlemskap i NMF og som ikke er skyldig avgifter/kontingenter kan tildeles nasjonale statusløp eller andre løp i NMFs terminliste.

### **13.2 Søknadsfrister nordiske mesterskap**

Søknad om nordiske mesterskap, skal inneholde opplysninger om arrangementskomite, bane og eventuelle planer om utbedring, samt ett budsjett. En seksjon kan selv ta initiativ til å søke slike løp, men ovennevnte planer og opplysninger må likevel foreligge innenfor de samme fristene. Seksjonen behandler selv slike søknader og gjør tildelingene, senest 1. oktober året før. Under Nordisk Møte bestemmes den endelige datoen for arrangementet.

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

### **13.3 Søknadsfrister internasjonale statusløp**

Arrangør må kontakte grenansvarlig og seksjon i god tid før søknad leveres, for informasjon om hvilke krav som stilles til søknaden. Søkeren må først søke NMF. Dersom NMF godkjenner å gå videre med søknaden til EFRA/IFMAR, er det søkeren som er ansvarlig for å utforme og presentere søknaden, men kun i samarbeid med NMF. I tillegg skal det innbetales ett approbasjonsgebyr (lik EFRAs eller IFMARs approbasjonsgebyrer).

Arrangøren skal før søknad leveres, bekrefte å ha satt seg grundig inn i EFRAs og IFMARs regler for tildeling av internasjonale konkurranser.

Søknadsfristene er:

- EFRA GP/Internasjonale løp 1. juni året før
- Europeisk Mesterskap 1. juni 2 år før
- Verdensmesterskap 1. juni 3 år før

## **15. FUNKSJONÆRER**

For Radiostyrt motorsport, kreves det lisensierte funksjonærer under Norges Cup og Norske Mesterskap. I tillegg anbefales det at hovedfunksjonærer under Krets- og regionsmesterskap/cuper innehar funksjonærlisens. Ledelse av konkurransen skal følgende personell:

- Stevneleder/juryleder med lisens
- 2 førerrepresentanter (ikke fra arrangørklubb) som blir valgt på stedet. Førerne må inneha førerlisens fra NMF.
- Stevneleder med stevnelederlisens kan også være teknisk ansvarlig.

### **15.1 Krav til Funksjonærer med lisensplikt**

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



## **15.2 Jury**

### **15.2.1 Juryens sammensetning**

Jury ved NM/NC skal bestå av juryleder og 2 førerepresentanter (ikke fra arrangørklubb) som kan konsulteres.

Førerepresentanter skal ikke ha stemmerett i jury.

Juryen anses allikevel som beslutningsdyktig selv om kun juryleder tar avgjørelsen.

Stevneleder/Juryleder skal ikke være samme person – dette fratår utøver enhver mulighet til å klage.

Stevneleder kan ikke være medlem i Juryen, men har rett til å delta på Jurymøter uten stemmerett!

Ved NC kan juryleder være fra arrangørklubb, ved NM må dette behandles ved dispensasjon. De resterende førerne skal ikke konsulteres på forhånd eller i etterkant av ett jurymøte.

### **15.2.2 Beslutningsdyktighet for juryen**

Alle medlemmene i juryen må være til stede (evt bruk av vara) for at juryen skal være beslutningsdyktig. Alle avgjørelser som tas av juryen skjer på grunnlag av simpelt flertall.

Hvis det for NM juryen skulle foreligge stemmelikhet vil juryleder ha den avgjørende stemme. Se forøvrig NKR for andre punkter relatert til Juryen som mandat, plikter, saksbehandling, dokumentasjon, hvem som er berettiget å være tilstede osv.

## **16 LISENSER**

I Norge er lisens obligatorisk ved all form for konkurranser i nasjonale klasser.

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

Lisens kan kjøpes når klubbmedlemskap er gyldig.

NMF kan:

- Nekte å utstede en lisens av forsvarlige grunner
- Trekke tilbake en lisens som følge av en disiplinærsanksjon

Lisenser utstedt av det internasjonale forbund eller lisenser utstedt av NMF, som har blitt trukket tilbake, skal returneres til innehaverens føderasjon eller NMF uten forsinkelse. Unnløstelse kan medføre ytterligere sanksjon

### **16.1 Aldersgrenser**

Det er for Radiostyrt motorsport ingen øvre eller nedre aldersgrense.

For alle former for konkurranse gjelder NIFs barneidrettsbestemmelser. Dispensasjon fra disse reglene kan ikke gis.

### **16.2 Lisensforsikring**

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

Alle funksjonærer, er forsikret gjennom arrangementsforsikringen som alle klubber har gjennom sitt medlemskap i NMF.

For at arrangementsforsikringen skal kunne gjelde, må utøver/funksjonær være registrert og tilhøre folketrygden.

### **16.3 Lisens for deltager**

Det kreves ingen lisenskurs eller helseattest for å få utstedt lisens for Radiostyrt motorsport.

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

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

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

Kan ikke utøver fremvise gyldig lisens eller gyldig medlemskap i klubb tilsluttet NMF, skal denne ikke tillates delta i konkurransen.

Under et løp kan lisensinnehaver bli pålagt å måtte overlevere sin lisens til stevneleder. **I Radiostyrt Motorsport er den en lisens, nasjonal. Denne er delt opp i tre alderstrinn; barn 5-12 år, ungdom 13-19 år og voksen fra 20 år.**

**Nasjonal lisens gir startrett i nasjonale statusløp. Denne lisensen gir også rett til opptjening av rankingpoeng som benyttes til å seede norske førere, til heatoppsett og til uttak av internasjonale konkurranser. For å opptjene Norges Cup poeng kreves nasjonal lisens.**

**Ved start i internasjonale konkurranser må utøver inneha nasjonale lisens.**

## 17. TILLEGGSREGLER

Tilleggsregler (også kalt invitasjoner) skal inneholde all tilleggsinformasjon og detaljer i forbindelse med den bestemte konkurransen som ikke er bestemt i NKR, SR og andre bestemmelser. Tilleggsreglene må ikke under noen omstendighet modifisere NKR, SR og andre bestemmelser.

### 17.1 Frist for innsendelse av tilleggsregler

Tilleggsregler, TR, **sendes inn til NMFs administrasjon.** Se rettleidning på [www.nmfsport.no](http://www.nmfsport.no).

TR skal sendes inn etter følgende frister:

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

Administrasjonen i NMF behandler og legger ut godkjente tilleggsregler **på forbundets nettsider**. Alle klubber som har søkt og fått tildelt løp plikter selv å fylle ut og sende inn tilleggsregler. **Tilleggsreglene skal være godkjent av NMF før påmelding til konkurransen åpnes.**

## 18. FØRERMØTE

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

### 18.1 Tilstedeværelse for påmeldte førere

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

## 19 PÅMELDING TIL OFFISIELLE LØP

Påmeldinger til løp legges ut på [www.myrcm.ch](http://www.myrcm.ch) i god tid, minimum 4 uker, før løpsstart. Påmelding skal **IKKE** åpne før TR er godkjent av NMF

### 19.1 Etteranmeldinger

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

Dersom det fremkommer i tilleggsreglene at etteranmeldinger ikke godtas, skal ingen etteranmeldte fører godkjennes. Etteranmeldte førere, mister sin rett til å bli seedet etter rankingsystemet. Etteranmeldte førere skal derfor plasseres i kvalheatene som dårligst rankede førere.

### 19.2 Etteranmeldingsgebyr

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

### **19.3 Begrensning i antall deltagere**

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

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

### **19.4 Registrering/innsjekk løpsdagen**

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

Innsjekk/registrering skal bestå av:

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

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

#### **19.4.1 Lisenskontroll**

**Det skal gjennomføres lisenskontroll under konkurranser.**

**Dersom arrangøren benytter NMFs arrangementssystem vil utøvers lisens vises i deltagerliste og kan således kontrolleres i forkant av konkurransen.**

Dersom arrangøren ikke benytter **NMFs arrangementssystem** for sitt arrangement skal kontroll av gyldig lisens og medlemskap skje **under innsjekk til konkurransen ved at utøver fremviser gyldig lisens.**

Lisenskontrollen skal gjøres for å kontrollere at det er lisens utstedt på korrekt fører, **og at** lisensen er for den perioden (året) løpet arrangeres.

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

## **20. TIDTAKING**

Tidtaking skal gjennomføres med en egen ansvarlig funksjonær for dette til stede som overvåker tidtakingen under hele konkurransen

### **20.1 Utstyr**

Utstyret som skal benyttes til tidtaking, skal være av type som automatisk registrerer hver passering elektronisk. Det er ikke krav om enhetsutstyr til dette, men det anbefales å benytte tidtakeranlegg levert av AMBit, som er spesielt beregnet for tidtaking av radiostyrte biler.

Tidtakerutstyret skal være koblet til en pc som registrerer alle tider og regner ut de respektive resultatlistene fortløpende under konkurransen. Software som benyttes, skal håndtere de forskjellige løpsprosedyrene, og beregner resultatene automatisk.

#### **20.1.1 Tidtagersoftware**

Arrangøren er selv ansvarlig for å anskaffe softwaren som benyttes til tidtaking.

Arrangøren er selv ansvarlig for nødvendig opplæring av funksjonærer som skal ha ansvar for tidtaking.

#### **20.1.2 Transpondere**

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

- Føreren er selv pliktig til selv å montere transponder korrekt i bilen, på den måten som er anvist av leverandøren, og på en slik måte at den er forsvarlig montert uten fare for å mistes under kjøring. Dersom transponder mistes under pågående heat/finale, gir dette ikke rett til å

- kjøre på nytt.
- **Funksjonaliteten til transponder er førers ansvar.** Mistes en transponder under pågående heat eller finale, eller hvis transponderen ikke virker, skal tidtager gjøre sitt beste for å telle runder manuelt. Det skal tilkalles hjelp til dette arbeide ved behov. **Dersom det ikke med sikkerhet kan stadfestes korrekt antall runder ved manuell telling, strykes heatet fra resultatlisten og markeres DNS.**
- Dersom en fører har glemt å montere transponder i bilen før start, skal eventuelle runder og tid ikke legges til i resultatet dersom ikke stevneleder og tidtager avgjør noe annet. Denne avgjørelsen kan ikke protesteres på.

## **20.2 Start/mållinjens plassering**

Start/mållinje er det punkt på banen der rundetider og sluttid registreres. Dette skal gjøres med utstyr som elektronisk registrerer både rundetider, antall runder og sluttid i runder og tid.

Plasseringen skal være på ett punkt på banen som aller helst er saktegående. Stedet skal også være godt synlig fra det sted tidtaker har sin plassering. Plasseringen bør også være på ett parti i banen der det er liten risiko for å kjøre av banen og passere på utsiden av banen eller mållinjen. Skjer dette, er passeringen ikke godkjent og tiden skal ikke legges til (føreren mister runden), så sant tidtager ikke vurderer det annerledes.

## **21. KOMMUNIKASJON MED DELTAGERE UNDER KONKURRANSE**

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

### **21.1 Startnummer**

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

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

Det er førerens eget ansvar å påse at bilen under kjøring i konkurranse til enhver tid har korrekt startnummer på bilen. Numrene skal plasseres etter de anvisninger som gis av arrangøren. Bruk av feil startnummer, feil plassert startnummer eller manglende startnummer, er å regne som brudd på tekniske regler og kan medføre å bli underkjent i teknisk etterkontroll etter ett heat/finale. Startnumrene utdeles av arrangøren og kan tilpasses etter dommer/løpsleders anvisninger for å tilpasse karosseriet.

### **21.2 Flagg**

**Ved start kan følgende benyttes: Flagg, verbalt eller med lyd og/eller lyssignal. Under konkurranser i fuelklasser skal det dog fysisk benyttes flagg under start av finaler.**

### **21.3 Verbal kommunikasjon**

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

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

### **21.4 Kommunikasjon mellom funksjonærer**

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

### **21.5 Resultattavle**

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

### **21.6 Førerliste, tidsskjema og heatlister**

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

### **21.6.1 Førerliste**

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

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

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

### **21.7 Tidsskjema**

Tidligst mulig etter førermøtet, skal tidsskjema som er godkjent av juryen, publiseres.

Tidsskjemaet kan endres underveis i konkurransen av juryen dersom det anses som nødvendig.

Arrangøren skal gjøre sitt ytterste til å følge det tidsskjema som er oppsatt uten forsinkelser.

Tidsskjema skal inneholde tid for:

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

Tidsskjema kan også inneholde tid for teknisk kontroll.

### **21.8 Heatlister**

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

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

- Heatnummer
- Startnummer
- Førerens navn

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

## **22. LØSPROSEDYRER**

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

### **22.1 Trening før konkurranse**

#### **22.1.1 Heat-trening og reseeding**

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

#### **22.1.2 Fritrening**

I forkant av alle nasjonale konkurranser, skal det avsettes minst 90 minutter til fritrening, første løpsdagen. Tiden kan begrenses til 60 minutter, i så tilfelle må dette spesifiseres i tilleggsreglene. Fritreningen skal gjennomføres i ett spesifisert tidsrom som annonseres i

Tilleggsreglene, og være avsluttet før førermøtet.

### **22.1.3 Treningsavgift**

På baner der det normalt avkreves treningsavgift, kan dette også gjøres fra påmeldte førere til konkurranser. Etter påmeldingsfristen utløp, dagene før konkurransen, skal påmeldte førere få trene på banen innenfor normale treningstider på anlegget, uten å betale treningsavgift. Unntaket er trening på baner innendørs.

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

### **22.2 Trening under konkurranse**

Minst 30 minutter før start av første treningsheat eller kvalifiseringsheat starter, skal banen stenges og all trening, bortsett fra trening som er oppført i tidsskjema er forbudt frem til konkurransen er over. Ved løp over to dager er det opp til arrangøren å bestemme om det skal tillates trening etter endt konkurranse første dag, dette skal i tilfelle spesifiseres i Tilleggsreglene. Om det tillates trening avgjøres av baneslitasje, evt. støy og andre forhold. Arrangøren har rett til under løpet å innskrenke fritrening grunnet baneslitasje eller vedlikehold.

### **22.3 Startprosedyre**

Det skal være minimum 5 minutter mellom hvert heat og minimum 1 time mellom hver førers individuelle heat/omgang.

### **22.4 Heatsammensetning kvalifisering**

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

#### **22.4.1 Heatinndeling**

Hvert heat tildeles maksimalt antall startende, som er spesifisert i de respektive løpsprosedyrer for hver enkelt klasse. Det er ikke krav om minimumsantall, men antallet bør ikke være lavere enn at det skaper en publikumsmessig interesse å se på også kvalifiserings-omgangene, dersom dette er mulig. Heatene skal bestå av jevngode førere og hvert heat ha like mange deltagere, så sant dette lar seg gjøre. Hvilket heat, første eller siste som skal ha de best rankede førerne, er spesifisert i de respektive klassers løpsprosedyrer.

For NC innendørs kan antall førere pr heat avvike fra standarden på 10. Det kan godtas ned til 5 førere pr heat pga. banestørrelse. Dette skal i så fall fremkomme av TR.

#### **22.4.2 Startnummer**

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

### **22.5 Heatsammensetning finaler**

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

### **22.6 Kvalifiseringsformat wet race, 1:10 Elektro Touring.**

Det skilles mellom baneforholdene wet og dry race (vått eller tørt).

Stevneleder (race director) er ansvarlig for å deklarere vått eller tørt, men med mulighet for å delegerer oppgaven til noen andre (f.eks. speaker). Hvis stevneleder delegerer oppgaven til noen andre så skal dette informeres om enten i TR, på førermøtet eller underveis i løpet.

Hvis banen åpenbart er våt i forkant av konkurransen så skal det informeres om at baneforholdene er våte og at løpet startes som wet race.

Hvis løpet startes som wet race så skal kvalifiseringsformatet round by round system brukes (1 av 2, 2 av 3, 2 av 4 eller 2 av 5). Hvis løpet er startet som dry race så kan arrangør velge å fortsette løpet med samme kvalformat som løpet er startet med.

For at en runde skal telle så må alle ha kjørt under samme type baneforhold. Hvis det begynner å regne underveis i ett heat og det åpenbart er så vått at forholdene tilsier wet race, så skal speaker informere om at det er wet race hvis det er vedtatt at forholdene tilsier wet race. Hvis forholdene ikke er åpenbare så skal man avvente beslutningen og vente til heatet er ferdig. Speaker skal da informere om at forholdene er til vurdering og hva vedtaket blir. Neste heat skal da avvente beslutning.

Hvis et heat endrer status fra tidligere heat i samme runde, fra tørt til vått eller omvendt, så skal runden forsøkes å kjøres på nytt eller evt strykes. Førerne skal da gis tid til å bytte dekk og forberede seg til endrede kjøreforhold og oppstart ny runde.

Utøvelse av reglene for wet race, og skifte mellom tørt og vått, er nødvendigvis mye basert på skjønn og hvor målet må være å prøve å få til en så rettferdig gjennomføring av løpet for alle førerne runde for runde og heat for heat. Juryen har i denne sammenheng, på forespørsel fra stevneleder, anledning til å vurdere avvik fra reglene for wet race i forhold til å ivareta dette ønsket.

## **23. KONKURRANSESANSKJONER**

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

### **23.1 Sanksjonsreaksjoner**

Sanksjonsreaksjoner som kan brukes er:

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

### **23.2 Definisjoner og anvendelse av sanksjoner, protester og appeller**

Dette er beskrevet i NMFs Nasjonale sanksjonsreglement

### **23.3 Fastsatte sanksjoner**

For individuelle stevner er sanksjoner for hver enkelt krenkelse fastsatt i NMFs og i EFRA's regelverk.

#### **23.3.1 Tidsstraff – Stop & Go**

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

#### **23.3.2 Sanksjon i tid, runder og utestengelse som kan gis av løpsdommer**

- For usportslig opptreden

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

Alle advarsler og andre sanksjoner må noteres på resultatskjemaene og offentliggjøres på resultatavlen.

### **23.3.3 Sanksjoner i tid, runder og diskvalifisering.**

- Utstyr ikke tilfredsstillende de tekniske kravene i kontroll.
- Hvis ordrer fra funksjonærer ikke følges.
- Hvis en fører bytter ut hele bilen, uansett grunn
- Hvis en fører bytter frekvenser uten godkjenning
- Fastsatt straff i tid eller runder kan bli gitt av tidtager i tilfeller av tyvstart

Alle advarsler og sanksjoner må noteres på resultatskjemaene og offentliggjøres på resultatavlen.

### **23.3.4 Bøter – retningslinjer gjeldende Radiostyrt Motorsport**

Dette gjelder i tillegg til NMFs Nasjonale løpsreglement og sanksjonsreglement.

#### **23.3.4.1 Formål**

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

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

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

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

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

#### **23.3.4.2 Bøtesatser som kan gis av stevneleder eller jury**

- Forlate stevnet uten stevneleders godkjenning



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

#### **23.3.4.3 Bøtesatser som kan gis av NMF**

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

## **24. PROTESTER OG APPELLER**

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

### **24.1 Frister**

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

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

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

## **25. LØPSTYPER**

### **25.1 Som nasjonale statusløp for Radiostyrt Motorsport, gjelder følgende staturer:**

- Norsk Mesterskap
- Norges Cup

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

Norges Cup er åpent for førere fra utlandet med nasjonal lisens utstedt av sin føderasjon, men uten å opptjene poeng og skal derfor ikke stå oppført i de totale sammenlagtsresultatene.

Førere fra Danmark, Finland og Sverige kan delta og få poeng i Norges Cup og NM dersom disse innehar lisens som kreves for deltakelse i Nordiske Mesterskap.

Førere fra Danmark, Finland og Sverige kan delta og få poeng i Norsk Mesterskap dersom de har nasjonal lisens utstedt av NMF.

## **25.2 Andre løpstyper**

### **25.2.1 Krets- og regionsmesterskap**

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

## **26. NM og NC**

Det arrangeres Norgesmesterskap og Norges Cup i følgende klasser:

### **Elektro Onroad**

- 1:12 Elektro Track, innendørs
- 1:10 Elektro Touring **Modified og Stock 13.5 Blinky**, innendørs **og utendørs**

### **Fuel Onroad (utendørs)**

- 1:8 Track
- 1:10 Track

### **Elektro Offroad, innendørs og utendørs**

- 2WD
- 4WD

### **Fuel Offroad, utendørs**

- **1:8 Fuel Buggy**

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

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

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

### **26.1 Gyldighet av Nasjonale statusløp**

For å beholde statusen som enten Norges Cup eller Norsk Mesterskap, kreves ett minimum antall startende førere på hver runde/mesterskap for at disse skal være gyldige. Som startende, menes fører som tilfredsstillende kravet om deltagelse i konkurransen og som har til intensjon om å delta på lik linje med alle de andre deltagerne. Føreren må ha tellende tider minst i en kvalomgang. Dersom kravet til minimumsdeltagelsen ikke er tilfredsstillende under innsjekk/registrering før konkurransen, står arrangøren fritt til å gjennomføre stevnet med status som klubblop, men dette må da informeres om på førermøtet. Førere står da fritt til å kunne trekke seg fra stevnet.

#### **26.1.1 Norsk Mesterskap**

Det skal ha vært minimum 10 startende førere under Norsk Mesterskap, for at denne skal beholde sin status og minimum 15 startende førere om det i tillegg skal deles ut kongepokal.

#### **26.1.2 Norges Cup**

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

### **26.2 Norgesmesterskap**

Norgesmesterskapene arrangeres som enkeltstående løp. Arrangementsbestemmelsene fastsettes årlig av seksjonsstyret og offentliggjøres av NMF.

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

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

### **26.3 Norges Cup**

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

## **27. RESULTATBEREGNING**

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

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

Nasjonal ranking skal bestå av siste 7 av 10 godkjente løp. Dvs. at ved første løp i en sesong så brukes fjorårets ranking. For innendørsklassene så følger man ikke kalenderåret, men «hel» sesong, for eksempel «innendørssesongen 2015/2016». Ved årets eller sesongens første løp så legges sist oppdatert ranking til grunn. Etter løpene blir avviklet, legges disse til rankingen. Ranking, sammenlagt Norges Cup og NM vil bli løpende oppdatert på NMF sine sider. Resultater fra enkeltstående løp er å finne på [www.myrcm.ch](http://www.myrcm.ch).

### **27.1 EFRA GP2-tabell**

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

#### **EFRA GP2-tabell:**

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

### **27.2 Norges Cup sammenlagt og NM**

Til grunn for poengberegning i Norges Cup og NM en sesong, benyttes EFRAs GP2-tabell. Deltagere med nasjonal eller internasjonal lisens, tildeles poeng fra hver runde ut fra denne rundes plassering. Resultater og oppdatert oversikt over sammenlagresultatene publiseres på NMFs nettsider.

I Norges Cup og NM i alle klasser skal de 4 beste av 5 runder inkl NM telle pr. sesong/klasse. Dersom NM, kan det tildeles inntil 4 runder, med de 3 beste av 4 runder tellende pr. sesong/klasse. Hvis det ikke blir kjørt så mange runder i en klasse skal følgende fordelingsnøkkel følges:

- 4 av 5 løp teller
- 3 av 4 løp teller
- 3 av 3 løp teller
- 2 av 2 løp teller

### **27.3 Poenglikhet etter endt sesong**

Hvis to eller flere førere står med likt antall poeng i Norges Cup eller NM etter endt sesong, vil den føreren med den beste plasseringen i tellende konkurranse gå foran. Dersom førere ikke kan skilles ut i fra best(e) plassering(er), skal beste plassering i løpet med flest antall deltagere gjelde.

## **28 PREMIERING NORSKE MESTERSKAP**

I forbindelse med norske mesterskap og avslutning av norgescup/NM, skal premiene fortrinnsvis utdeles umiddelbart etter avsluttet konkurranse (siste løpet i Norges Cup/NM).

Leder av juryen ved det aktuelle løpet er ansvarlig og skal sørge for at resultatene er korrekt utregnet. Premieutdelingen er ikke en bekreftelse av den endelige resultatlisten.

### **28.1 NM**

I individuelle norgesmesterskap skal det bli utdelt:

- 1. plass NMFs gullmedalje, pokal og krans av laurbær eller tilsvarende materiale
- 2. plass NMFs sølvmedalje og pokal
- 3. plass NMFs bronsemedalje og pokal

- Resterende deltakere kan premieres.

TQ premieres med plakett eller pokal

Vinner av hver delfinale premieres med pokal

NMF utdeler gull, sølv og bronsemedaljene.

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

## **28.2 Norges Cup**

I hver runde, skal deltagerne premieres. Minimum skal 1.-10 plass motta premie/ deltagerbevis, i tillegg til vinnere av underfinaler. Under siste runde, skal 1.-3. plass sammenlagt for sesongen, premieres av NMF med pokaler, medalje eller plakett. Juryleder har ansvar for å kontrollere totalresultatene og gjøre de nødvendige utregningene.

## **28.3 Rankingliste**

NMF fører oppdaterte rankinglister for alle klasser med nasjonale statusløp, og de publiseres på NMFs websider. Rankinglisten skal gjenspeile førerens aktivitet. Rankinglisten benyttes ved uttak til løp der det gjøres allokeringer og til seeding til kvalifiseringsomganger, under nasjonale statusløp. Rankinglisten skal inneholde, navn, detaljert oversikt over poenggivning, klasser. Resultater fra Norges Cup, og Norske Mesterskap skal inngå i poengsummen for rankinglisten.

# **29 DELTAKERE I NASJONALE STATUSLØP**

## **29.1 Norsk Mesterskap**

Norsk Mesterskap er åpent for førere med gyldig nasjonal eller internasjonal lisens for Radiostyrt Motorsport utstedt av NMF. Førere uten norsk statsborgerskap kan søke om å få innvilget nasjonal og/eller internasjonal lisens, men må kunne dokumentere medlemskap i norsk folketrygd i Norge.

Tittelen Norgesmester kan kun tildeles fører med norsk statsborgerskap og gyldig nasjonal eller internasjonal lisens for Radiostyrt Bilsport utstedt av NMF. I tillegg er selve løpet åpent for deltagelse fra Danmark, Finland og Sverige under forutsetning disse innehar lisens som samsvarer med krav for deltagelse i Nordisk Mesterskap.

### **Resultatliste**

Førere uten nasjonal eller internasjonal lisens for Radiostyrt Motorsport utstedt av NMF skal kun være med i resultatlisten for selve løpet, men skal ikke være med i resultatlisten for Norgesmesterskapet. Resultatlisten for selve løpet brukes som grunnlag for rankingpoeng i NC som for NC. For Norgesmesterskapet så registreres 1, 2 og 3dje plass i seksjonstyrets årsrapport og i NMF sine arkiver, evt kun Norgesmester hvis det er normen.

### **Seremoni**

Ved førere fra flere nasjonaliteter på pallen så skal det evt avholdes to separate seremonier – en for selve løpet og en for pallen i Norgesmesterskapet. Seremonien for selve løpet tar for seg utdeling av pokaler i henhold til plassering i selve løpet. Deretter avholdes seremoni for pallen i Norgesmesterskapet med tildeling av Norgesmestertittel og 2dre og 3dje plass i NM med utdeling av Pokaler \*\*, medaljer og laurbærkrans - og evt boblevann hvis anledningen tillater det. Medaljer og laurbærkrans deles ut av en representant for NMF (utpekes av grenleder) som kun skal ha denne oppgaven under seremonien(e). Ved utdeling av kongepokal så gjøres dette til slutt og av en person dedikert kun til denne oppgaven (utpekes av grenleder/seksjon). Arrangør skal introdusere hvem som deler ut prisene - navn og virke, og på vegne av hva/hvem i forkant av dennes utdeling.

*\*\*:* Det skal være egne pokaler for pallen i Norgesmesterskapet. I de tilfellene dette medfører at arrangør må bestille dobbelt opp med pokaler for henholdsvis selve løpet og Norgesmesterskapet

*grunnet internasjonal deltagelse så har arrangør eventuelt mulighet for å søke seksjonen i NMF om refusjon av ekstra utgifter til pokaler til pallen for Norgesmesterskapet hvis ikke mulig å returnere pokalene tilbake til leverandør/butikk.*

## **29.2 Norges Cup og Ranking**

Norges Cup er åpent for alle førere med gyldig nasjonal eller internasjonal lisens utstedt av sin føderasjon. NorgesCup og rankingpoeng tildeles førere med gyldig nasjonal eller internasjonal lisens for Radiostyrt Motorsport utstedt av NMF og førere fra Danmark, Finland og Sverige under forutsetning at disse innehar lisens som samsvarer med krav for deltagelse i Nordisk Mesterskap.

Andre utenlandske førere med gyldig nasjonal eller internasjonal lisens utstedt av sin føderasjon kan ikke opptjene NorgesCup poeng og skal derfor ikke stå oppført i de totale sammenlagtsresultatene.

## **29.3 Startavgift/Påmeldingsavgift**

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

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

Påmeldingsavgifter vedtas av seksjonsstyret.

**Max pris for alle inneklasser NM og NC: 1 dagsløp 350 kroner og 2 dagers løp 500 kroner.**

**Max pris for alle uteklasser unntatt 1:8 Offroad: NC 350 kroner og NM 500 kroner.**

**Max pris 1:8 Offroad: NC 500 kroner og NM 600 kroner.**

### **29.3.1 Norsk Mesterskap**

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

### **29.3.2 Norges Cup**

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

## **30. TEKNISK REGLEMENT**

### **30.1 Regelverk for 1:8 Off-road Elektro**

Endelig tidsskjema bestemmes av arrangøren, men følgende er påkrevet:

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

3x 10 minutters finaler, der de 2 beste blir tellende.

Tillatte børsteløse motorer:

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

[http://www.roarracing.com/approved\\_brushless\\_motors.php](http://www.roarracing.com/approved_brushless_motors.php)

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

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

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

Tillatte LiPo batterier:

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

[http://www.roarracing.com/approved\\_lipo\\_batteries.php](http://www.roarracing.com/approved_lipo_batteries.php)

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

11.1v 3S LiPo

14.8v 4S LiPo

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

I tillegg vil følgende være tillatt:

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

- Maksimalt 4 cellers LiPo batteri, med maksimalt 3.7 volt per celle. Dvs. maksimalt "14.8 volts batteri".
- Maksimal tillatt målt spenning er 16.8 volt

Fast utveksling:

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

For øvrig gjelder EFRAs regler mht mål, vekt osv.

### **30.2 1:10 Touring Elektro Modified**

#### **30.2.1 Dekkregler 1:10 Elektro Touring**

Enhetsjul er gjeldende for Elektro Touring.

Type hjul er opp til hver arrangør å velge fritt. Valgt hjulmerke skal være kommersielt tilgjengelig for førere senest 30 dager før konkurransen. Dette for at deltagerne i forkant skal kunne gjøre seg kjent med enhetsjul som er valgt. Til stevnet plikter arrangør å ha tilstrekkelig antall hjulsett som dekker maks. antall sett deltagerne har tilgjengelig ihht reglement for klassen. Valgt type enhetsjul forutsettes er kvalitetstestet og funnet egnet til arrangørs banedekke. Ved forhold som kan oppstå og er utenfor arrangørs kontroll kan Grenleder konfereres og eventuelt fristille Arrangør fra kravet om enhetsjul som et unntak.

Følgende regler gjelder for kval og finaler.

Hvis det benyttes treningsheat med seeding i forkant av kvalifisering så skal dekkene være i henhold til krav om dekktype for løpet, men bruken av dekk i treningsheat/seeding inngår ikke i forhold til maks antall dekk for løpet.

Når baneforholdene er deklarerert tørre: maks 2 sett med dekk for løp med 3 (eller 4) annonserte kval og maks 3 sett med dekk for løp med 5 annonserte kval.

Når baneforholdene er deklarerert våte: fritt antall regndekk. Med regndekk menes dekk produsert med dekkmønster for drenering av vann. Dekk som er produsert uten mønster (slicks) kan benyttes fritt når det er deklarerert vått og inngår ikke i telling i bruk av dekksett. Det er i tillegg ikke lov å modifisere dekk som f.eks. lage eller endre dekkmønster. Ett sett med dekk består av 4 dekk av gummi.

#### **30.2.2 Chassis/bunnplate for Elektro Onroad 1:10 og 1:12 Track**

Opptil maksimalt to Chassis plater kan stilles til teknisk inspeksjon for merking og registrering.

Chassiplatene kan brukes når som helst under arrangementet.

Den andre Chassiplaten kan godkjennes etter at arrangementet har startet.

Før bytte av registret plate må den forevises teknisk og være en løs del/bunnplate, dette da det ikke er lov å konkurrere med 2 komplette biler i en klasse!

Det er også tillatt å bytte chassi plate på bilen ut over disse to overnevnte ved skade, forutsatt at erstatningen er av samme design, spesifikasjoner og materiale som den opprinnelige Chassi plate som er registrert i Teknisk før eller under løpet. (ref. SR 30.4 som er generell for alle klasser)

Det nye chassiset må presenteres og registreres i teknisk sammen med skadet chassi før bytte!

#### **30.2.3 Karosseri**

Følgende gjelder for Karosseri:

Karosseri som til enhver tid er gjeldende på EFRA og ETS sine publiserte lister er godkjent for bruk i Norges Cup og Norsk Mesterskap.

### **30.3 1:10 elektro touring, 1:10 Track IC og 1:8 Track IC**

For klassene 1:10 elektro touring, 1:10 Track IC og 1:8 Track IC tillates det en egen, komplett regnbil: Reglene for bruk av disse er som følger: Ytterligere én (1) bil kan registreres inn via teknisk kontroll på forhånd. Denne bilens chassis skal merkes med en annen markering enn på tørrværsbilen, slik at disse to lett kan gjenkjennes separat. I likhet med tørrværsbilen må regnværsbilen være besikket før

start av et heat eller finale. Regnværsbilen er kun tillatt å ta i bruk fra det tidspunkt løpsledelsen har erklært "wet race". Det er ikke tillatt å bytte mellom tørrværs- og regnværsbil (og vice versa) i løpet av et heat eller en finale. Det er kun tillatt å bruke regnværsbilen under "wet race". Regnværsbilen kan ikke deles mellom førere. Se for øvrig EFRA's regel 4.8 som allerede omhandler tillatt regnværsbil for 1:10 Track IC.

### **30.4 Chassisplate**

Dersom chassisplaten skades og må byttes, skal denne forevises stevneleder for godkjenning. Det skal i slikt tilfelle byttes til tilsvarende chassisplate fra samme merke/modell, så bilen fremstår som den som ble startet med i konkurransen.

**Grunnregel for skadet Chassi, som gjelder for alle klasser!**

## **31. REGLEMENTER**

### **31.1 Gyldighet.**

Spesialreglement (SR) skal være vedtatt i seksjonsstyret senest 31. januar og Spesialreglement (SR) og EFRA reglement har gyldighet fra 1.april ett år til 1.april neste år. Det er kun det som står i gjeldende reglementer som gjelder. Forslag og vedtak fra EFRA AGM og NMF MSK (RSM) er ikke gjeldende på noe tidspunkt og er bare forslag og vedtak til endringer av henholdsvis EFRA's og NMF RSM sine spesialreglementer. Homologiseringslister fra EFRA er fortløpende gjeldende som spesifisert fra EFRA sin side.

### **31.2 Endringer**

Endringer av reglementer gjøres årlig etter behandling av forslag til endringer på årets Motorsportkonferanse (MSK). MSK er et rådførende organ hvor det er seksjonen for Radiostyrt Motorsport i NMF som vurderer og vedtar endringer i etterkant. Seksjonen har i tillegg anledning til å vedlikeholde, endre, fjerne og/eller legge til regler til enhver tid, men ikke i sesong for aktuelle klasser hvis aktuelle regler er av en slik karakter at det kan slå ut feil i forhold til cup/serie eller forberedelser til disse. Heller ikke rett i forkant av løp hvis det kan slå feil ut i forhold til konkurransen eller forberedelser til denne. Endringer i pågående sesong ville ikke være gyldige såfremt endringen ikke er begrunnet i rettferdighetsprinsipp eller endringer fra overordnet organ.

### **31.3 Godkjenning av endringer**

Arbeidet med endringer av spesialreglementet og eventuelle tillegg (heretter SR) skal koordineres av seksjonsstyreleder. Kun seksjonen kan fysisk endre innhold i SR. Forbundet kan ha innspill og krav og er i siste instans ansvarlig for endelig og offisiell godkjenning. Før den tid utføres endringer i regi av seksjonen og som et utkast til nytt SR. Alle endringer skal være merket med rød farge og det som skal fjernes skal være merket med gjennomstrykning. Når nye endringer er ferdig skal utkastet til nytt SR presenteres for seksjonen og godkjennes av seksjonen. Utkastet sendes så til forbundet for publisering. Forbundet skal ikke endre SR selv, men kan komme tilbake med innspill eller krav i forhold til endringene det seg være formuleringer eller innhold. Responsen fra forbundet skal da evt behandles/godkjennes i seksjonen og evt nytt utkast oversendes forbundet, osv. Når seksjon og forbund er enige så skal seksjonsleder klargjøre endelig dokument for gjennomsyn og godkjenning av seksjon. Når endelig versjoner er godkjent av seksjon så skal seksjonsleder oversende dette til forbund for publisering på forbundets dokumentsider.