

Norges Motorsportforbund

SPESIALREGLEMENT

Trial

Avdeling Norges Motorsykkelforbund
Godkjent januar 2023

© copyright Norges Motorsportforbund

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



Innhold

KONKURRANSEREGLEMENTET	10
INNLEDNING	10
GENERELL DEL	11
20 Definisjoner	11
21 Miljø	11
22 Trening	11
23 Generelt til konkurranser	11
24 Juridisk myndighet	11
25 Løypa (Transport)	12
25.1 Løype og gjennomføring	12
25.2 Kjørestrekning	12
25.3 Løypemarkeringer.....	12
26 Seksjonsdommere	12
27 Seksjoner	12
27.1 Generelt	12
27.2 Utforming	12
27.3 Inndeling.....	13
27.4 Markering	13
27.5 Piling.....	13
27.6 Rekkefølge.....	13
27.7 Hindring (obstruksjon).....	13
28 Tidskontroll og tillatt maksimaltid	13
28.1 Tidskontroll.....	13
28.2 Førernes tillatte maksimaltid	14
28.3 Starttid-kontroll.....	14
28.4 Sluttid-kontroll.....	14
28.5 Tidsbegrensning i seksjonene	14
29 Trening og besiktigelse av seksjonene	14
30 Organisering av løpet	14
30.1 Førernes alder	14

30.2 Førerens lisenser	14
30.3 Klasser	14
30.4 Påmeldinger	15
30.5 Påmeldingsavgift	15
30.6 Førerens startnummer	15
30.7 Assistenten (mindere).....	15
30.8 Startintervall.....	16
30.9 Startrekkefølge.....	16
31 Teknisk	16
31.1 Motorsykkelens utrustning	16
31.2 Førerens utrustning	17
31.3 Støymåling.....	17
31.4 Merking av deler.....	17
31.5 Førerens ansvar.....	17
31.6 Kontroll av deler.....	17
32 Prikkbelastning	17
32.1 Tidsstraff med hensyn til førerens kjøretid.....	17
32.2 Straffeprikker i seksjonen	17
33 Registrering av prikkbelastning	19
34 Resultater	19
35 Stevnet stoppes før stevneslutt.....	19
36 Uavgjort resultat.....	19
37 Premiering.....	19
38 Gult kort	20
39 Sanksjoner	20
40 Protester	20
ÅPNE LØP	21
50 Klasseinndeling	21
50.1 Klasseinndeling av kjøretøy	21
50.1.1 Åpne løp	21
50.2 Klasseinndeling av førere	21
50.2.1 Åpne løp	21
50.2.2 Åpne løp i tilknytning til Norgescup	21
51 Opprykk	21
REGLEMENT FOR NORGESCUP.....	22

60 Konkurransen	22
61 Deltakere.....	22
62 Status	22
63 Start	22
64 Seksjoner	23
64.1 Antall og fordeling.....	23
64.2 Seksjoner og nivå.....	23
64.3 Korridor	23
64.4 Piling.....	23
65 Antall runder	23
66 Kjøretid.....	23
67 Tidsbegrensning i seksjonene	24
68 Resultatberegning	24
69 Premiering.....	24
REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP INDIVIDUELT.....	25
70 Konkurransen	25
71 Deltakere.....	25
72 Status	25
73 Start	25
73.1 Ordinær konkurranse	25
74 Seksjoner	25
74.1 Antall	25
74.2 Piling.....	25
74.3 Korridor	26
75 Antall runder	26
76 Kjøretid.....	26
77 Tidsbegrensning i seksjonene	26
78 Resultatberegning	26
79 Premiering.....	26
REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP LAG.....	27
80 Konkurransen	27
81 Deltakere.....	27
81.1 Klasser	27
81.2 Påmelding	27

81.3 Lagleder	28
82 Status	28
83 Start	28
84 Seksjoner	28
84.1 Antall og fordeling.....	28
84.2 Piling.....	28
84.3 Korridor	28
85 Antall runder	29
86 Kjøretid.....	29
87 Tidsbegrensning i seksjonene	29
88 Resultatberegning (Norgesmesterskap lag).....	29
89 Premiering.....	29
90. REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP I X-TRIAL INDIVIDUET.....	30
90.1 KONKURRANSEN	30
90.2 DELTAKERE.....	30
90.3 JURY	30
90.4 KLASSER	30
90.5 SEKSJONSNIVÅ	30
90.6 START	30
90.7 SEKSJONER.....	31
90.8 FORMAT/OPPSETT.....	31
90.8.1 Kvalifisering (XQ).....	31
90.8.2 <i>Juniorfinale (XT Junior)</i>	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Kvinnefinale (XT Kvinner)	Feil! Bokmerke er ikke definert.
90.8.3 <i>Semifinale (XTS)</i>	31
90.8.4 <i>Finale (XT)</i>	32
90.9 SIKKERHET	32
90.9.1 Teknisk kontroll.....	32
90.9.2 Assistenter.....	32
90.10 Kjøretid.....	32
90.11 Straffer for feil	32
90.12 Tidsstraffer.....	33
90.13 Premiering	33
TEKNISK REGLEMENT FOR TRIAL	34
01 Introduksjon.....	34
03 Konstruksjonsfrihet.....	34

05 Kategorier og grupper motorsykler	34
Kategori I.....	34
Gruppe A1- solo motorsykler	34
Gruppe B1- kjøretøy med tre hjul.....	34
Gruppe B2 - motorsykkel med permanent sidevogn	34
Kategori II	34
Kategori III	35
07 Klasser	35
Kategori I.....	35
Gruppe A 1.	35
Gruppe B 1, B 2.....	35
11 Måling av slagvolumet.....	35
11.11 Stempelmotor, "Otto" prinsippet	35
11.13 Rotasjonsmotorer	35
11.15 Wankelmotor	36
17 Overladning (kompressor, turbo)	36
18 Telemetri.....	36
19 Motorsykkelens vekt.....	36
19.01 36	
21 Angivelse av fabrikat.....	36
23 Definisjon av en prototype	36
25 Generelle bestemmelser	37
25.01 37	
25.01.1 37	
25.01.2 37	
25.01.3 37	
25.01.4 37	
25.02 37	
25.06	37
26 Rammedefinisjon for solo motorsykkel	37
27 Startanordning	37
29 Beskyttelse av åpne overføringer.....	37
31 Eksosrør.....	38
31.01 38	
31.03 38	
33 Styre.....	38

33.01	38
33.02	38
33.05	38
33.08	38
33.09	38
33.11	38
33.12	38
35 Kontrollhåndtak (hendler).....	38
35.01	38
35.03	38
35.04	38
37 Motorkontroll (gass og stopp)	39
37.01	39
37.03	39
39 Fothvilere.....	39
39.01	39
39.02	39
41 Bremsar	39
41.01	39
41.02	39
41.03	39
41.04	39
43 Skjermer og hjulbeskyttelse.....	39
43.01	40
43.02	40
43.04	40
47 Hjul, felger og dekk	40
47.01	40
49 Trialdekk	40
49.01	40
49.02	40
49.03	40
49.04	40
49.05	40

49.06 40	
49.10 41	
49.10.1 41	
49.10.2 41	
50 Tillegg for elektriske motorsykler	41
53 Tilleggsbestemmelser for sidevognssykler	41
53.02 41	
53.03 41	
53.14	41
53.21	41
55 Nummerskilt.....	41
56 Lys, varselutstyr og speedometer	41
63 Drivstoff, drivstoff/oljeblandinger	41
65 Kjøreutstyr	42
67 Bruk av hjelm.....	42
69 Godkjenning av hjelmen	42
69.01 42	
69.02 42	
69.03 42	
69.04 42	
69.04.1 43	
69.04.2 43	
69.04.3 43	
70 Godkjenningsmerker	43
71 Øyebeskyttelse	43
76 Nummervester.....	43
77 Kontroll.....	43
77.01 Teknisk kontroll.....	43
77.01.1 43	
77.01.2 43	
77.01.3 43	
77.01.4 43	
77.01.5 44	
77.01.6 44	
77.01.7 44	
77.0244	
77.02.1 44	

77.02.2	44
77.02.3	44
77.02.4	44
77.02.5	44
77.02.7	44
77.05 Farlige kjøretøy.....	44
79 Støykontroll.....	44
79.01	45
79.02 Lydkontroll under og etter konkurransen	46
79.11 Gjeldende støygrenser	46
79.11.1 Før konkurransen	46
79.11.2 Under og etter konkurransen.....	47
79.12 Ikke godkjente kjøretøy	47
80 Retningslinjer for bruk av støymålingsutstyr	47
80.01 Funksjonærer	47
80.02 Kalibrator.....	47
80.03 Korreksjoner	47
80.04 Temperatur.....	47
80.05 Avgjørelser	47
DIAGRAM.....	48
LYDMÅLING.....	49
KONTROLL AV HJELMENS PASSFORM OG STØRRELSE	50

KONKURRANSEREGLEMENTET

INNLEDNING

Dette reglementet vil gjennomgå en årlig oppdatering, og vil så langt det er mulig tilpasses de regler som gjelder internasjonalt. Siste års endringer vil bli skrevet inn med fet skrift. Det skal gjelde for alle trialløp og annen organisert aktivitet som arrangeres i Norge, med unntak av eventuelle internasjonale statusløp, hvor det internasjonale regelverket skal legges til grunn.

Skulle det oppstå situasjoner hvor det norske regelverket ikke er tilstrekkelig dekkende, skal FIMs internasjonale reglement og reglement for VM legges til grunn for eventuelle avgjørelser.

Reglementet er bygget opp med en generell del som gjelder for alle løp og annen organisert aktivitet. I tillegg kommer en del som gjelder for åpne løp og en del som gjelder statusløpene Norgescup, Norgesmesterskap individuelt og Norgesmesterskap lag.

Det påhviler enhver som har befatning med utøvere som er under 16 år å sette seg inn i NMFs bestemmelser for barneidrett, og å følge dem i ethvert henseende. Det gjelder så vel i konkurranser som under trening.

Reglementet trer i kraft fra den tiden som NMF bestemmer.

For FIMs internasjonale reglementet og reglement for VM og EM henvises det til FIMs og FIM Europas hjemmesider på internett. De vil ikke bli oversatt til norsk versjon.

Teknisk Reglement (TEKR) er å anse som en del av spesialreglementet. Det er omskrevet til en nasjonal versjon, men vil følge det internasjonale så langt som mulig. Internasjonalt Teknisk Reglement vil heller ikke bli oversatt til norsk versjon, men er å finne på FIMs hjemmeside på internett. Da den nasjonale sykkelparken ofte er eldre enn de syklene som benyttes i internasjonale mesterskap, er det viktig å merke seg at det kan være en del nyere krav som ikke er tatt inn i det nasjonale, eller som vil bli innarbeidet på et senere tidspunkt. En sykkel som fyller kravene etter internasjonalt reglement skal uansett godkjennes.

GENERELL DEL

20 Definisjoner

Trial er et terrengløp hvor førernes utholdenhet og dyktighet danner grunnlaget for resultatet.

Spesielle deler av løypa er merket som seksjoner. Her blir føreren observert og prikkbelastet ut fra sin evne til å gjennomføre kjøringen i seksjonene. I tillegg blir det satt en maksimaltid for hele og/eller deler av løpet.

Det er ikke laget eget reglement for konkurranser av typen X-Trial, hvor løpet består av kunstige seksjoner som er lagt innenfor et lite område. Arrangør av slike stevner må derfor definere i Tilleggsreglene (TR) hvordan dette skal gjennomføres, men det forutsettes at det gjøres i henhold til Nasjonalt Konkurransereglement (NKR) og andre sentrale reglement. Hvor ikke noe er beskrevet nærmere, skal også dette Spesialreglementet for Trial (SR) og Teknisk Reglement legges til grunn. Alternativt kan det bestemmes at en vil følge FIMs reglement for X-Trial i den utstrekning det passer. Ethvert arrangement av denne typen, også rene oppvisninger, skal søkes og godkjennes på vanlig måte. Kriterier for utvelgelse av deltagere i slike konkurranser må defineres i TR. Dersom løpet legges ut på terminlisten uten at man gir adgang til vanlig påmelding eller kvalifisering, så skal det fremgå av listen at det kun gjelder inviterte førere.

21 Miljø

Trial er en sportsgren som hovedsakelig utøves i naturen. Det påhviler derfor både klubber, stevnearrangører og den enkelte deltaker et ansvar for i minst mulig grad å skade den. NMFs Miljøreglement skal til enhver tid følges, både ved trening og konkurranser. Det skal legges særlig vekt på at bruken av et kjøreområde ikke medfører forurensning eller forstyrrelse, og at omgivelsene blir minst mulig forstyrret.

I konkurranse skal en av hensyn til både miljø og andre deltakere redusere tomgangskjøring til et minimum. Ved køståing vil det bety kun det som er nødvendig for å ha rett driftstemperatur på motoren når man selv skal kjøre.

22 Trening

All organisert kjøretrening utenom løp skal foregå i henhold til NMFs Treningsreglement, Medisinsk Reglement og dette Spesialreglements fellesdel.

Ved organisert kjøretrening stilles det ikke krav til at treningsleder har aktivitetslederlisens, med mindre treningen involverer barn og ungdom under 16 år.

Kjøretrening i tilknytning til løp skal være i henhold til bestemmelsene i NKR, SR, Medisinsk Reglement og eventuelle bestemmelser i Tilleggsreglene.

23 Generelt til konkurranser

En konkurranse skal inneholde:

- Administrativ og teknisk kontroll
- Selve trialløpet
- Premiering

24 Juridisk myndighet

Konkurransen skal avholdes i samsvar med NMFs reglementer og kontrolleres av en jury.

Funksjonærene må oppnevnes i henhold til NKR og dette SR.

25 Løypa (Transport)

25.1 Løype og gjennomføring

Løypa kan bestå av alle typer terreng, samt mindre veier og stier. Bruk av offentlig vei og plass er ikke tillatt, med mindre den er avsperrert etter tillatelse fra politiet.

Hvis det er nødvendig med trafikk i to retninger i samme trasé bør det benyttes spesielle sikkerhetstiltak, f.eks. atskilte spor, utplassering av funksjonærer etc.

For at en fører skal regnes å ha fullført løpet må førerens trialsykkel ha gjennomført hele løpet ved egen maskin eller med hjelp fra føreren. Stevneleder kan gi særlig tillatelse til enkelte typer assistanse.

Føreren kan motta hjelp fra hvem som helst for å reparere sykkelen og bytte umerkete deler, unntatt inne i seksjonen eller eventuell korridor.

25.2 Kjørestrækning

Ved løp hvor hele løypa og alle seksjonene er lagt innenfor et begrenset/lukket område, er det ikke nødvendig å oppgi lengden på løypa i TR.

25.3 Løypemarkeringer

Løypa (transporten) må være tydelig merket med retningsskilt og/eller flagg/merkebånd.

Arrangøren kan opplyse i TR, sistemelding og/eller under eventuelt førermøte hvordan førerne skal forholde seg til løypa.

26 Seksjonsdommere

Ved hver seksjon skal det være en seksjonsdommer som har oppsynet med hele seksjonen. Hvis en seksjon er delt i flere delseksjoner skal det om nødvendig være en seksjonsdommer som har oppsynet med hver enkelt delseksjon.

27 Seksjoner

27.1 Generelt

Antall seksjoner og runder behøver ikke være oppgitt i TR, men denne informasjonen må da gis i sistemelding, eventuelt på førermøte.

En sykkel regnes å være inne i seksjonen fra det tidspunktet forhjulsaksen passerer seksjonens "start"-skilt og til forhjulsaksen passerer seksjonens "slutt"-skilt. For ikke å bli idømt en fempriksfeil må forhjulsaksen passere både seksjonens "start"- og seksjonens "slutt"-linjer foran bakhjulet. Det regnes som fempriksfeil dersom forhjulsaksen går ut av seksjonen via seksjonens "start"-linje.

En fører som har fått fem prikker i en seksjon må forlate seksjonen på det tidspunktet og det stedet som funksjonæren angir, ellers kan han/hun bli idømt fem ekstra prikker eller få gult kort.

Hvis det er nødvendig å annullere en seksjon på grunn av "force majeure" før alle deltakere har kjørt gjennom, skal ingen av deltakerne få straffeprikker i denne seksjonen.

27.2 Utforming

Seksjoner bygget overveiende av industrielt bearbejdede elementer eller materialer bør unngås, og kan bli nektet godkjent av løpets jury.

En fører regnes å ha godkjent seksjonens tilstand, utforming og begrensnings, samt bruk og festing av disse, når han/hun kjører inn i den.

Seksjonsleggerhåndboken skal brukes av alle arrangører som styrende for utforming og nivå. Det anbefales at en utøverrepresentant inkluderes under gjennomgang av seksjoner i nasjonale statusløp.

27.3 Inndeling

Seksjonene kan deles opp i flere delseksjoner der terrenget er spesielt egnet for det. Man kan oppnå det oppsatte antallet seksjoner ved å kjøre konkurranseløypa flere ganger.

27.4 Markering

Seksjonene / delseksjonene markeres med nummerskilt på høyre side, eventuelt på begge sider av banen. Seksjoner og delseksjoner nummereres fortløpende fra nummer en og oppover. Når en seksjon eller den siste delseksjonen (hvis en seksjon er delt opp i flere delseksjoner) er slutt, merkes dette med skiltet "S" på høyre side.

Seksjonens ytterbegrensning markeres ved hjelp av sperrebånd. Slike bånd kan også brukes til begrensning inne i seksjonen. Minimum bredde ethvert sted i seksjonen, med unntak av porter, skal være to meter. Sperrebånd bør så langt som mulig plasseres i en høyde av 10 – 30 centimeter over bakken.

27.5 Piling

Dersom det benyttes piler for å skille forskjellige vanskelighetsnivå i samme seksjon, bør det normalt benyttes røde piler for vanskeligste nivå, deretter blå piler for lavere nivå og til sist grønne piler for eventuelt tredje nivå. Det bør ikke benyttes mer enn tre nivåer.

Piler skal settes parvis slik at de utgjør en port. En port skal være minimum 120 cm bred. En port kan også markeres ved hjelp av sperrebånd. Dersom flere klasser skal benytte samme port, skal det benyttes piler i alle aktuelle farger. Man kan kjøre gjennom en port for vanskeligere nivå dersom den porten er plassert inni porten som man selv skal følge, såkalt inkluderende piling.

27.6 Rekkefølge

Det er ikke krav om at seksjonene skal kjøres i nummerert rekkefølge, med mindre det er bestemt i TR eller særskilt reglement.

27.7 Hindring (obstruksjon)

Hvis en fører forstyrres på en ureglementert måte mens han/hun forsøker seg på en seksjon, regnes det som en hindring (obstruksjon). Hvis en fører hevder å ha blitt hindret i kjøringen kan seksjonsdommeren, ut fra egen vurdering, tillate omkjøring i seksjonen. Seksjonsdommerens avgjørelse vil være endelig. Hvis det tillates omkjøring skal det skje etter følgende prosedyre; føreren kjører seksjonen om i sin helhet med eventuell ny kontroll av tid. Han/hun bedømmes fra det stedet hvor hindringen skjedde og videre framover i seksjonen. Eventuelle prikker som føreren pådro seg i det opprinnelige forsøket i seksjonen, fra seksjonens start og fram til stedet hvor hindringen skjedde, vil bli stående.

28 Tidskontroll og tillatt maksimaltid

28.1 Tidskontroll

Den funksjonæren som har ansvaret for tidskontrollen, skal være utstyrt med en tidtakerklokke som kan registrere tid med tilstrekkelig toleranse.

Tidsfunksjonæren skal ha en reserveklokke som registrerer tid med den samme toleransen.

Førerne må akseptere det tidtakersystemet som er godkjent av juryen.

28.2 Førernes tillatte maksimaltid

Førernes tillatte maksimaltid skal være oppgitt i TR. Hvis ikke annet er oppgitt i TR er straffeperioden ved for sen start 20 minutter, og ved å komme for sent til sluttkontrollen (respittid) 20 minutter.

Den totale kjøretiden for hele løpet må ikke overstige 480 minutter.

Alle førerne i samme klasse skal ha samme maksimaltid. Hvis en fører starter senere enn sin angitte starttid, skal allikevel sluttiden være i henhold til angitt starttid.

28.3 Starttid-kontroll

Starttid-kontrollen skal plasseres ved start.

Arrangøren kan bestemme at alle skal starte samtidig, eventuelt klassevis. Han kan da bestemme om det skal skje ved startstedet, eller om den enkelte fører starter direkte ved seksjonene til forutbestemt starttid. Denne tiden vil da ligge til grunn for beregning av maksimaltiden.

28.4 Sluttid-kontroll

Hvis ikke annet er oppgitt i TR eller i særskilte reglement, kan sluttid-kontrollen være plassert ved sekretariatet. Førerne skal allikevel være underlagt løpets regler inntil sykkelen er frigjort av arrangøren.

28.5 Tidsbegrensning i seksjonene

Hvis det skal anvendes tidsbegrensning i en seksjon, skal denne tidsbegrensningen oppgis i TR eller i særskilt reglement.

Førere som ikke fullfører en seksjon innen den tillatte tiden dømmes for fempriksfeil.

Tidtakingen starter når føreren passerer "seksjon start" -skiltet, og avsluttes når han/hun passerer sluttskiltet. Tiden måles av en funksjonær som blåser et fløytesignal når målingen starter. Hvis føreren ikke har fullført seksjonen i løpet av tidsbegrensningen, blåser funksjonæren et langt fløytesignal for å markere at tiden er ute. Avgjørelsen til funksjonæren som har ansvaret for tidtakingen er en faktaavgjørelse.

29 Trening og besiktigelse av seksjonene

Trening i seksjonene er forbudt. Arrangøren kan bestemme at trening skal foregå på særlig anvist område, og eventuelt til bestemte tider. Dette skal i så fall opplyses i TR.

30 Organisering av løpet

30.1 Førernes alder

Normal aldersgrense for å delta i alle typer løp er fra det året man fyller 13 år.

For barn til og med det året de fyller 12 år henvises det til NMFs bestemmelser om barneidrett.

I barneklasser skal alle premieres dersom premiering finner sted.

30.2 Førernes lisenser

Førerne må ha gyldig lisens i forhold til alder og løpstype.

30.3 Klasser

Arrangøren står fritt til å bestemme klasseinndeling av kjøretøy og førere. Klassene må beskrives i TR. Dersom man benytter de klassene som er beskrevet for åpne løp i tilknytning til Norgescup, trenger man ikke å beskrive disse nærmere, men kun oppgi klassebetegnelse.

NMFs bestemmelser om barneidrett og aldersgrenser i forhold til sykkelstørrelse må følges. Seksjonene skal være tilpasset barnas alder og ferdighetsnivå. Man kan således etablere seksjoner som er på enklere nivå enn R, dersom dette er nødvendig.

30.4 Påmeldinger

I henhold til fellesdelens § 6.3 er det på grunn av trialens egenart slik at ansvarshavende fritt kan delta under trening og lagkonkurranser samtidig med den han/hun har ansvar for. I individuelle konkurranser kan ansvarshavende delta dersom han/hun kjører i samme seksjonssett som barnet.

Det må være mulig å melde seg på et løp minst to måneder før løpet.

Hvis antall påmeldinger er begrenset, skal antall deltakere være angitt i TR sammen med en beskrivelse av utvelgelsesmetoden.

Påmeldingsfrist skal være angitt i TR. Påmeldinger som mottas etter at påmeldingsfristen angitt i TR har gått ut godtas inntil etteranmeldingsfristen mot et etteranmeldingsgebyr, om ikke annet er angitt i TR. Etteranmeldingsfrist skal være tre dager før løpsdagen, om ikke annet er angitt i TR.

Påmeldinger som mottas etter at påmeldingsfristen eller eventuell etteranmeldingsfrist som er angitt i TR har gått ut, godtas ikke.

Når arrangøren har mottatt påmeldingen, kan verken førerens navn eller sykkeltypen endres uten ved en begrunnet søknad til stevnelederen.

Når arrangøren har mottatt påmeldingen kan føreren ikke endre den angitte førerklassen uten ved en begrunnet søknad til stevnelederen.

30.5 Påmeldingsavgift

Påmeldingsavgiften skal være oppgitt i TR.

Etteranmelding kan koste inntil dobbel påmeldingsavgift.

Det tillegges grenmøtet på Motorsportskonferansen hvert år å fastsette maksimalpriser på påmeldingsavgifter for påfølgende sesong for nasjonale statusløp. Grenmøtet fastsetter også om det skal samles inn tilleggsavgifter som skal gå til øremerkede formål.

30.6 Førernes startnummer

Førerne skal bruke startnummer, og de skal sørge for at numrene er synlige under hele løpet. Fører kan gjøres økonomisk ansvarlig for tap av startnummervest. Arrangør kan beholde førers lisens til vest er tilbakelevert. Arrangøren kan pålegge fører å bære startnummervest til etter premieutdelingen. Bytting av startnummer under løpet er forbudt.

For utforming av startnummervest, se Teknisk Reglement.

30.7 Assistenten (mindere)

Fører kan ha med assistent. Assistenten kan selv velge om de vil kjøre motorsykkel. Alle assistenter som kjører motorsykkel skal forevise gyldig lisens som gir rett til å kjøre i terrenget. Slik kontroll skal gjøres i sekretariatet i den perioden administrativ kontroll pågår. Assistenten har rett til å melde seg på løpet, og dermed få status som deltager i henhold til NKR. Dette gjelder også selv om de ikke kjører motorsykkel. Det skal ikke kreves påmeldingsavgift for assistenter.

Assistenten kan ikke gå inn i seksjonen uten tillatelse fra en funksjonær, og i så fall kun av sikkerhetsgrunner. Etter å ha fått tillatelse fra seksjonsdommer, kan han/hun gå inn i seksjonen for å foreta nødvendig sikring.

For assistenter til utøvere i seksjonsnivå Elite, A og B, eller løp med seksjoner på tilsvarende vanskelighetsnivå, stilles det krav til bruk av hjelm når man går inn i seksjoner for å sikre. Dette gjelder også for alle klasser i NM og lag-NM. Hjelm kan foruten godkjent motorsykkelhjelm også være CE-merket sportshjelm for klatring, alpint, sykling, hockey eller lignende.

Assistenten skal bruke kjørestyr i henhold til Teknisk Reglement § 65 når han/hun kjører motorsykkel.

Arrangøren kan kreve at assistenter benytter egen type startnummer eller annen form for identifikasjonsmerking. Dette kan begrenses til kun å gjelde assistenter som kjører motorsykkel.

Arrangøren kan utføre teknisk kontroll på sykkelen og kjørestyret til assistenten på samme måte som for løpsdeltakere, med unntak av at sykkelens deler ikke skal merkes. Kontrollen begrenses til å se om sykkelen er til fare for fører selv eller andre, samt eventuell støy. Dersom teknisk kontroll skal foretas, må dette opplyses om i TR. Stevneleder kan allikevel på et hvilket som helst tidspunkt bestemme at en sykkel ikke kan kjøres videre, hvis den anses å kunne utgjøre en fare.

30.8 Startintervall

Startintervallet skal være oppgitt i TR eller i særskilt reglement.

30.9 Startrekkefølge

Startrekkefølgen skal være oppgitt i TR eller i særskilt reglement.

Starten kan skje ved fellesstart og med avslått motor, eller klassevis og i rekkefølge, med minimum 30 sekunder mellom hver fører.

31 Teknisk

31.1 Motorsykkelens utrustning

Teknisk kontroll av syklene skal utføres på konkurransestedet. Sykkel og hjelm kan fremstilles av andre enn førerne. Påbudt konkurransekjøretøybevis skal kontrolleres.

Førerne skal møte frem til teknisk kontroll på anmodning fra teknisk kontrollant dersom han/hun ønsker det på grunn av eventuell kontroll av hjelmtilpasning og kjørestyr.

Motorsyklene skal være i samsvar med Teknisk Reglement. Førerne har til enhver tid ansvar for å holde sykkelen i henhold til reglene.

Det kan arrangeres egne konkurranser, eller klasser under vanlige konkurranser, hvor det benyttes sykler fra bestemte tidsepoker. Nærmere regler om gjennomføring og/eller tekniske krav som fraviker fra de ordinære bestemmelsene i SR må beskrives i TR eller særskilt reglement.

I barneklasser hvor rangering ikke finner sted, kan andre typer egnede motorsykler brukes. Disse modellene må i så fall være i henhold til NMF bestemmelser for barneidrett. Disse syklene kan også brukes ved trening og andre organiserte aktiviteter. Motorsykler med elektrisk fremdriftsmotor kan også benyttes.

Dekkene skal være av trial-type i samsvar med Teknisk Reglement. De må være normalt tilgjengelige i butikker eller fra grossister. Prototypedekk er ikke tillatt. I barneklasser hvor rangering ikke finner sted, stilles det ikke krav til at dekkene er av trial-type i samsvar med Teknisk Reglement.

Det er kun tillatt med drivstoff som er i samsvar med kravene i Teknisk Reglement.

Selv om det i dag ikke er laget konkurransereglement for motorsykler i kategori II og III i henhold til Teknisk Reglement § 05, så er det allikevel anledning til å benytte disse til aktiviteter. Det er en forutsetning at disse aktivitetene er i tråd med grunnprinsippene for trial som gren i henhold til § 20. For kjøretøy som ikke faller under Teknisk Reglement for trial gjelder det at de enten skal være godkjent av NMF for barneidrett eller sikkerhetsmessig i samsvar med teknisk reglement i den gren de normalt benyttes.

NMF kan i enkelttilfelle godkjenne prototyper eller modifiserte standardsykler som drives frem av elektrisitet eller annen form for miljøvennlig energi. En slik godkjenning kan gjelde både for konkurranser og annen aktivitet.

31.2 Førerens utrustning

Det er obligatorisk med hjelm og annet kjøreutstyr i samsvar med Teknisk Reglement.

31.3 Støymåling

Før stevnet kan det foretas støymåling av alle syklene, utført i samsvar med Teknisk Reglement. Hvis en sykkel ikke klarer prøven kan det foretas justeringer og bytte av deler inntil støymålingen er i samsvar med gjeldende krav. Eksospotta kan merkes først når støymålingen er godkjent.

31.4 Merking av deler

Hvis enkelte deler på en sykkel skal merkes, skal det gis detaljerte opplysninger om dette i TR.

For NM, NM lag og Norgescup skal syklene merkes med maling eller et permanent klistremerke på følgende deler og steder:

Motorblokken: Høyre side, lett å kontrollere (ikke sylindere eller deksler)
Rammen: Høyre side av styrekroner, lett å kontrollere
Eksospotten: Topp eller side, hvor det ikke kan bli slitt vekk, lett å kontrollere

Merking av eksospotte skal kun gjøres dersom det på forhånd er gjennomført støymåling.

Delene som er merket må benyttes under hele løpet, og være på plass ved enhver kontroll. Hvis en merket eksospotte blir skadet ved et uhell slik at sykkelen støyer uforholdsmessig mye, så kan eksospotta erstattes. Føreren må imidlertid melde fra til funksjonærene ved slutten av runden. Sykler som har byttet eksospotte kan bli innkalt til støykontroll etter løpet.

31.5 Førerens ansvar

Arrangøren kan kreve at føreren undertegner et skjema som bekrefter at delene er korrekt merket.

31.6 Kontroll av deler

Arrangøren kan kontrollere alle syklene når som helst under løpet. Hvis merkingen mangler på en eller flere deler skal funksjonærene merke disse delene med en annen farge. Ved den endelige kontrollen skal stevnelederen undersøke sykkelen og legge frem en rapport for juryen om sin behandling av saken.

32 Prikkbelastning

32.1 Tidsstraff med hensyn til førerens kjøretid

- For hvert minutt for sent til start: 1 prikk
- Ved å overskride den tillatte tid for å møte for sent til start: utelukkelse
- For hvert minutt for sent i mål (respitt): 1 prikk
- Ved å overskride den tillatte tid for å komme for sent i mål: utelukkelse

I tilfelle utelukkelse, skal førerens startnummervest inndras.

32.2 Straffeprikker i seksjonen

- a) En feil: 1 prikk
- b) To feil: 2 prikker
- c) Mer enn to feil: 3 prikker

Definisjon av feil:

Føreren eller sykkelen (unntatt dekk, fothvilere og bunnplata) berører bakken eller lener seg mot en hindring (tre, fjell eller lignende.)

d) Fempriksfeil: 5 prikker

Definisjon av fempriksfeil:

- Sykkelen beveger seg bakover samtidig som føreren foter.
- Ett av hjulene kjører over og berører bakken på utsiden av seksjonsbåndene, både de som utgjør en ytterbegrensning, og de som er brukt som en begrensning inne i seksjonene.
- Sykkelen kjører i en sløyfe og krysser sitt eget spor med begge hjul. Det skal ikke regnes som feil om sykkelen krysser sitt eget spor under rygging.
- Føreren eller sykkelen berører en pil eller festepinne for pil på en slik måte at dommer må rette den før neste fører kan starte, eller kjører på eller over en pil eller festepinne for pil, før forhjulsakselen har passert seksjonenes sluttskilt.
- Føreren eller sykkelen river over et markeringsbånd, eller brytter, flytter eller fjerner feste for bånd.
- Føreren stiger/faller av sykkelen og har begge beina i bakken på samme side av eller bak bakhjulsakselen på sykkelen.
- Føreren slipper styret og berører en annen del av sykkelen med hånden mens han/hun foter og sykkelen står i ro.
- Føreren fullfører ikke seksjonen innenfor tidsbegrensningen.
- Føreren mottar hjelp utenfra.
- Føreren eller assistenten/annen person som ledsager føreren endrer på seksjonen.
- Assistenten/annen person som ledsager føreren går inn i seksjonen uten tillatelse fra seksjonsdommeren.
- Føreren lar være å kjøre, selv om han/hun har meldt seg for seksjonsdommeren.
- Sykkelen står i ro samtidig som føreren foter eller lener seg mot en hindring eller en del av sykkelen unntatt dekkene berører bakken, og motoren stanser.
- Sykkelen berører bakken med styret (gjelder velt - ikke lening, jfr. definisjon av feil).
- Føreren unnlater å bruke stoppsnor når han/hun kjører i en seksjon

Dersom piler benyttes, skal det regnes som en fempriksfeil dersom føreren:

- Unnlater å følge egne porter.
- Passerer egen port mer enn én gang.
- Passerer egen port i feil kjøreretning, herunder ikke fullfører påbegynt moment.
- Passerer en annen klasses port, uansett kjøreretning.

Det er hjulakslenes plassering som legges til grunn for om passering har foregått eller er påbegynt. Ved idømmelse av fempriksfeil skal seksjonsdommer umiddelbart varsle dette ved å blåse i fløyta.

e) Glemme en seksjon, eller unnlate å kjøre stigende rekkefølge om det er bestemt: 10 prikker

Dersom man glemmer eller hopper over flere seksjoner, skal det gis 10 prikker for hver seksjon som ikke er kjørt. Dersom man skal starte i første seksjon, og det er stigende rekkefølge, men faktisk starter i en senere seksjon, gis det 10 prikker for hver seksjon fra start til der man faktisk starter. Utelatte seksjoner skal ikke kjøres.

Det er bare den groveste feilen for hver fører som regnes i en seksjon.

For følgende kan det dømmes fem prikker i tillegg til det som oppnås i seksjonen:

- Assistenten/annen person som ledsager føreren krangler om seksjonsdommerens avgjørelse

- Føreren eller assistenten/annen person som ledsager føreren nekter å adlyde instruks fra seksjonsdommeren eller oppfører seg ureglementert
- Føreren nekter å forlate seksjonen, etter å ha fått fem prikker, på det tidspunktet og det stedet som seksjonsdommeren angir
- Brudd på de eksisterende reglene i korridoren

Dersom arrangøren benytter ordningen med gult kort, skal det erstatte de tre første punktene.

Dersom føreren ikke har kjørt seksjonene i nummerrekkefølge, og det er bestemt i Tilleggsreglene eller særskilt reglement at det skal gjøres, skal han/hun idømmes 10 prikker i tillegg.

HVIS DET ER USIKKERHET OM FEILEN, SKAL TVILEN ALLTID KOMME FØREREN TIL GODE.

Enhver straff idømt av seksjonsdommer, og siden bekreftet av stevneleder å være innenfor SR, skal anses som en fakta avgjørelse.

33 Registrering av prikkbelastning

Hvis det benyttes klippekort, skal førerne være utstyrt med hvert sitt kort laget av et vannfast materiale. Føreren er selv ansvarlig for at kortet er riktig klippet ved hver seksjon, og for innlevering av kortet til sekretariatet ved behov. Det er kun klippekortet, og eventuelle rapporter, som skal legges til grunn ved resultatberegningen. Eventuelle backup-notater fra seksjonsdommerne kan kun benyttes hvis klippekortet blir tapt, eller kortet er klippet på en slik måte at resultatet kan misforstås.

Når prikkbelastningskortet er innlevert anses en runde for å være ferdig kjørt. En kan ikke få kortet utlevert igjen etter innlevering.

I tilfeller der det er klippet feil prikkbelastning skal alle ruter på raden klippes unntatt den som viser korrekt prikkbelastning.

Dersom ikke klippekortet har egen rubrikk for tilleggsprikker, kan idømte fem tilleggsprikker markeres ved å klippe i seksjonsnummertallet på kortet.

34 Resultater

Den føreren som har færrest antall prikker har vunnet løpet.

35 Stevnet stoppes før stevneslutt

Hvis stevnet stoppes før stevneslutt skal juryen bestemme om hele stevnet skal erklæres ugyldig eller om de skal offentliggjøre de resultatene og dele ut de premiene som de mener vil være rettferdig omstendighetene tatt i betraktning. Det forutsettes at man legger til grunn at alle som rangeres i samme klasse har gjennomført et likt antall runder og/eller seksjoner.

36 Uavgjort resultat

Ved uavgjort resultat har den føreren som har flest seksjoner med null prikker vunnet. Ved fortsatt uavgjort har den føreren som har flest seksjoner med en prikk vunnet, deretter to prikker, eventuelt tre prikker om nødvendig.

Ved fortsatt uavgjort resultat teller totaltiden føreren har brukt på løpet. Den som har brukt minst tid har vunnet.

37 Premiering

Alle på seierspallen skal premieres uavhengig av antall deltakere. Ytterligere premiering bestemmes av den enkelte arrangør. Det kan gis felles retningslinjer for hvordan dette skal gjennomføres på Norgescup og NM.

38 Gult kort

Arrangøren kan velge å bruke følgende system med gult kort i stedet for at seksjonsdommer ilegger fem tilleggsprikker for de forhold som dekkes av disse bestemmelsene. For Norgescup, NM og NM lag skal systemet med gult kort benyttes.

Hver seksjonsdommer skal ha et gult kort. Kortet bør være i størrelse A6 (lommestørrelse) og laget av et stivt materiale (plast eller papp).

- Hvis assistenten/annen person som ledsager føreren krangler om seksjonsdommerens avgjørelse skal seksjonsdommeren vise føreren det gule kortet.
- Hvis føreren eller assistenten/annen person som ledsager føreren nekter å adlyde instruks fra seksjonsdommer eller oppfører seg ureglementert skal seksjonsdommeren vise føreren det gule kortet.
- Hvis føreren nekter å forlate seksjonen, etter å ha fått fem prikker, på det tidspunktet og det stedet som seksjonsdommeren angir, skal seksjonsdommeren vise føreren det gule kortet.
- Hvis assistenten ikke bruker påbudt kjørestyr skal seksjonsdommeren vise føreren det gule kortet.

Etter hver visning av det gule kortet skal seksjonsdommeren fylle ut et "Seksjonsdommer rapport" og så snart som mulig etter hendelsen få overlevert dette til stevneleder. Stevneleder vil granske rapportene, utstede eventuell sanksjon for den pågående konkurransen, eller oversende saken til juryen om han/hun mener sanksjonen ligger utenfor stevnelederens kompetanse.

39 Sanksjoner

Aktuelle sanksjonsformer er bøter, tilleggsprikker og eventuell utelukkelse.

En bot og/eller tilleggsprikker kan ilegges i følgende tilfeller:

- Ureglementert oppførsel av føreren eller assistenten/annen person som ledsager føreren overfor en funksjonær, eller disse nekter å adlyde anvisninger fra funksjonæren
- Assistenten bruker ikke påbudt kjørestyr
- Andre brudd på regler hjemlet i dette SR eller andre sentrale reglement vedtatt av NIF eller NMF.

En fører vil bli utelukket ved følgende punkter, og andre sanksjoner kan dessuten komme i tillegg:

- Andre alvorlige tilfeller av ureglementert oppførsel av føreren eller assistenten/ annen person som ledsager føreren overfor en funksjonær
- Kjøring på motorsykkkel uten bruk av hjelm
- Manglende merking eller ikke godkjent erstatningsmerke
- Bytte av motorsykkkel eller fører under stevnet
- Bruk av ikke godkjente dekk eller bytte til et dekk av en annen konstruksjon, profil eller gummiblanding
- Bruk av ikke godkjent drivstoff
- Bruk av forbudte medikamenter (unntatt de som er godkjent i Medisinsk Reglement)
- Bytte av startnummer
- Trening i en seksjon

Dersom juryen finner at overtredelsene er av en slik art at sanksjoner ligger utenfor deres kompetanseområde, vil saken bli oversendt NMF for videre behandling.

40 Protester

Protester skal skrives på NMFs gyldige protestskjema. Protesten skal leveres i henhold til NKR og Nasjonalt Sanksjonsreglement, sammen med et gebyr på det beløp Forbundsstyret til enhver tid bestemmer. Protestgebyret skal returneres hvis protesten blir tatt til følge.

For protest på kjøretøy skal det i tillegg til gebyret betales et depositum på det beløp Forbundsstyret til enhver tid bestemmer, for dekning av utgifter i forbindelse med kontroll av kjøretøyet. Sanksjonsreglementet gir nærmere beskrivelse av hvordan kontrollen skal gjennomføres.

ÅPNE LØP

50 Klasseinndeling

50.1 Klasseinndeling av kjøretøy

50.1.1 Åpne løp

I åpne løp er det opp til arrangøren å definere om man vil ha klasseinndeling i forhold til sykkelstørrelse. NMFs bestemmelser om barneidrett og aldersgrenser i forhold til sykkelstørrelse må følges. Inndelingen må beskrives i TR. Dersom man ønsker å benytte samme klasser som i Norgescupen, så er det tilstrekkelig å skrive det.

50.2 Klasseinndeling av førere

50.2.1 Åpne løp

I åpne løp er det opp til arrangøren å definere klasseinndeling av førerne. Inndelingen må beskrives i TR. NMFs bestemmelser om barneidrett må følges. I barneklasser skal seksjonene være tilpasset barnas alder og ferdighetsnivå. Inndelingen må beskrives i TR. Dersom man ønsker å benytte samme klasser som i Norgescupen, så er det tilstrekkelig å skrive det.

50.2.2 Åpne løp i tilknytning til Norgescup

I åpne løp i tilknytning til Norgescup kan man i tillegg til Norgescupklassene og klasser uten status ha klasser for Rekrutt.

Rekrutt er en skjermet klasse for førere fra det året en fyller 11 år til og med det året en fyller 12 år (gutter og jenter sammen). Det kan ikke arrangeres statusløp i rekruttklassen. Resultatlistene kan føres, og premiering kan foretas. Det vises for øvrig til NMFs bestemmelser om barneidrett. Rekruttklassen kan deles opp i flere nivåer. Inndeling skal fremgå av tilleggsreglene. Hver enkelt delklasse skal rangeres og premieres for seg selv. I rekruttklassene skal alle ha premie, og den skal være lik for alle.

51 Opprykk

Opprykk er inntil videre frivillig.

Nedrykk kan innvilges etter søknad til NMF ved grenansvarlig. Man kan delta i høyere klasse i åpne løp som ikke er i tilknytning til Norgescup, uten at det påvirker hvilken klasse man må kjøre i løp som er i tilknytning til Norgescup.

REGLEMENT FOR NORGESCUP

60 Konkurransen

Norgescupen gjennomføres over minst fem runder. Arrangeres mer enn fem runder, skal dårligste runde for hver enkelt fører som har kjørt alle rundene strykes. Løpene skal være enten på en lørdag, eller både lørdag og søndag dersom man ønsker å ha to løp på samme helg. En av Norgescuprundene kan arrangeres på en søndag i tilknytning til NM. Løp på samme helg kan ha forskjellige arrangører, men skal ligge på samme sted, eller så nært geografisk at det ikke medfører problemer for deltakerne å flytte seg.

61 Deltakere

Norgescupen er åpen for deltakere fra alle nasjoner under forutsetning av at de har gyldig lisens fra en FIM-tilsluttet føderasjon.

NC kjøres i seks klasser:

- Elite - ingen alders/ccm begrensning (fra det året de fyller 13 år)
- Junior - for utøvere 13 - 21 år (fra det året de fyller 13 år t.o.m. året de fyller 21), fri ccm på motor
- Kvinner elite - fra det året de fyller 13 år, fri ccm på motor
- Kvinner junior - for utøvere 13 - 21 år, fri ccm på motor
- Ungdom - for utøvere 13 - 16 år, inntil 125 ccm motor
- Veteran - for utøvere fra det året de fyller 40 år

I tillegg kjøres det klasser som ikke får Norgescupstatus:

- Åpen blå- Ingen alders- og ccm begrensning
- Åpen gul- Ingen alders- og ccm begrensning
- Åpen grønn- Ingen alders- og ccm begrensning
- Åpen fri- Ingen alders- og ccm begrensning

Det kan samtidig arrangeres løp for rekrutter på samme måte som for åpne løp. Arrangøren står fritt til å velge hvordan det skal gjennomføres med hensyn til antall og type seksjoner, start, kjøretid med mer. Rekruttene kan kjøre i de vanlige seksjonene, dersom det er praktisk. Det kåres ikke sammenlagt vinner for sesongen i rekruttklassene. Det vises for øvrig til NMFs bestemmelser om barneidrett. De skal gjelde foran dette reglement, dersom det oppstår uoverensstemmelser.

62 Status

Minst fem førere må ha deltatt i herreklassene, og tre førere i kvinneklassene, for at runden skal ha status og telle i sammendraget.

63 Start

Startrekkefølge før første runde ordnes ved loddtrekning. I de neste rundene skal startrekkefølgen i størst mulig grad være i henhold til resultatlista sammenlagt, hvor de med beste resultat starter sist i hver klasse. De som ikke har resultat skal starte først, rekkefølge etter loddtrekning. Klasser med høyere vanskelighetsgrad starter etter klasser med lavere vanskelighetsgrad.

Start gjennomføres med tidsintervall på et minutt mellom hver startende. Siste startende starter kl. 1100, slik at starttidspunktet for første startende varierer med antall deltakere.

Førerne kan starte i den seksjonen de selv ønsker, men skal deretter kjøre seksjonene i stigende rekkefølge. I påfølgende runder skal det startes i seksjon nummer én. Etter at siste seksjon er kjørt, skal den vanlige traseen kjøres i riktig retning tilbake til depotet.

64 Seksjoner

64.1 Antall og fordeling

Det skal lages ett seksjonssett med 15 - 18 seksjoner og fire nivåer. Løpet skal minimum ha følgende seksjonsantall:

Klasse	Ant. seksjoner	Spor/piler	Nivå
Elite	30	Rødt	A til E ekstrem
Junior / Åpen blå	30	Blått	B til E
Kvinner Elite / Åpen gul	30	Gult	B- til A
Ungdom / Veteran / Åpen grønn	24	Grønt	C+ til B+
Kvinner junior	24	Grønt	C til B-
Åpen fri	20	Fritt	Rekrutt – D+

Klassen beholder sin status om det av uforutsette grunner må utelukkes en eller to seksjoner fra løpet. De som skal kjøre blått, gult, grønt spor eller fritt, kjører ikke alle seksjonene. Arrangøren skal på forhånd opplyse hvilke seksjoner som ikke skal kjøres. Siste seksjon i løpet må kjøres av alle.

Hvis egne spor for rekruttnivå (utøvere 11-12 år) legges i de ordinære seksjonene (jfr. § 61), skal de være i det grønne sporet og/eller fritt mellom båndene, uavhengig av hvordan man passerer piler. Disse klassene benevnes Rekrutt Vanskelig og Rekrutt Lett.

64.2 Seksjoner og nivå

Vanskelighetsgrad skal være en fordeling av lette, middels og vanskelige. De første seksjonene bør om mulig være lette, med stigende vanskelighetsgrad mot de siste.

Det henvises til Seksjonsleggerhåndboken for mer detaljer om seksjonsnivå og fordeling.

64.3 Korridor

En korridor kan, om arrangøren ønsker det, lages foran starten av hver seksjon. Korridoren skal i så fall være lang nok til at minst tre førere kan stå i kø med sine sykler når de er klare til å kjøre seksjonen.

Fører kan idømmes fem tilleggsprikker for følgende feil i korridoren:

- Fører forlater sykkelen.
- Assistenten/annen person som ledsager føreren går inn i korridoren.
- Fører mottar hjelp fra en utenfor korridoren.

64.4 Piling

Piling skal benyttes for å skille mellom klassene. Vanskeligste spor skal ha røde piler, nest vanskeligste skal ha blå piler, tredje vanskeligste skal ha gule piler og letteste spor skal ha grønne piler. En seksjon som kun har to vanskelighetsgrader skal benytte røde og blå piler. Pilene skal være formet som en trekant på hvit, firkantet bakgrunn, hvor trekanten er fylt med farge som bestemt for klassen. Størrelse på pilene skal være slik at trekantens vertikale side er minimum 13 centimeter høy, og lengden til spissen er minimum 13,5 centimeter. Arrangøren kan ha reklame på bakgrunnen, men den må ikke være slik at den reduserer tydeligheten av pilene.

65 Antall runder

Det blir kjørt 2 runder i alle klasser, 2x15, 2x15 og 2x12. I rekruttklassene og åpen fri kan en fravike dette for å få en grei beliggenhet og tilkomst til seksjonene, for eks. 7x3 eller 5x4.

66 Kjoretid

Kjoretiden skal være seks timer + 20 minutter respitt. Juryen kan beslutte å utvide kjoretiden med inntil én time dersom spesielle omstendigheter tilsier at det er nødvendig. Dette må i så fall bekjentgjøres for førerne før start.

Sluttidskontroll skal foretas umiddelbart etter passering av siste seksjon. Kontrollposten skal være tydelig merket og godt synlig. Dersom siste seksjon ligger i umiddelbar nærhet av sekretariatet, kan det bestemmes at sluttidskontroll foregår ved innlevering av kortet.

67 Tidsbegrensning i seksjonene

Det settes en tidsbegrensning på et og et halvt minutt for hver fører i hver seksjon. Førere som ikke fullfører en seksjon innen denne tidsbegrensningen idømmes fempriksfeil.

68 Resultatberegning

For de enkelte løp gjelder bestemmelsene i den generelle delen.

Når alle rundene i cupen er kjørt regnes poengene for hver fører sammen, og vinneren er den føreren som har fått høyest poengsum.

I hver enkelt runde gis det poeng etter følgende skala, slik at alle deltakere i klassen får poeng:

Plass	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Poeng	100	85	70	60	55	50	45	40	35	30	25	22	20	18	16
Plass	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	osv.
Poeng	14	12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	1	1	1

Dersom flere førere har samme poengsum, skiller de slik at den som har flest antall av høyeste plassering vinner, deretter nest høyeste osv. Dersom førerne etter dette fortsatt ikke kan skiller, legges resultatene fra siste runde til grunn for resultatberegningen.

69 Premiering

Hvert enkelt løp premieres som et åpent løp hvor alle førere i samme klasse rangeres innbyrdes.

Premieutdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlista er ferdig.

Premiering for Norgescupen skal skje i henhold til NKR, umiddelbart etter at siste løp i cupen er ferdig, og den sammenlagte resultatlista foreligger. Juryleder ved siste løp er ansvarlig for kontroll av resultatlistene. Premien skal være plaketter eller medaljer i henholdsvis gull, sølv og bronse til de tre beste i hver klasse.

REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP INDIVIDUELT

70 Konkurransen

NM gjennomføres årlig gjennom ett løp. Det skal arrangeres fortrinnsvis på en lørdag.

71 Deltakere

Utøvere i NM må være i besittelse av norsk lisens.

NM kjøres i fire klasser:

- NM - åpent for alle utøvere fra det året de fyller 13 år, seksjonsnivå E/A
- NM Kvinner - åpent for alle kvinnelige utøvere fra det året de fyller 13 år, seksjonsnivå KE/KB/KC
- NM Junior - åpent for alle utøvere fra det året de fyller 13 år til og med det året de fyller 18 år, seksjonsnivå A/B
- NM Veteran - åpen for utøvere fra det året de fyller 40 år. Veteraner skal følge samme seksjoner som NM Kvinner.

I tillegg skal det være åpne klasser uten status. Åpne klasser er for utøvere som ikke faller inn under eksisterende klasser. Åpne klasser kjører i samme sporene som kvinner og junior.

For å delta i NM Junior kan man i likhet med de øvrige NM-klassene ha motorsykkel med fritt slagvolum i motoren.

72 Status

For NM må minst fem førere ha deltatt i klassen for at løpet skal ha status.

73 Start

73.1 Ordinær konkurranse

Startrekkefølgen skal være i henhold til resultatlista fra foregående års NM, hvor den med best resultat starter sist. Rekkefølgen trekkes for de som ikke har resultat fra foregående års NM.

Start gjennomføres med tidsintervall på ett minutt mellom hver startende.

Førerne skal starte i seksjon én og deretter kjøre seksjonene i stigende rekkefølge. For åpne klasser kan det bestemmes at man starter til annet tidspunkt og/eller i andre seksjoner enn nummer én for å forhindre kø som sinker statusklassene.

Starttidspunkt skal være slik at siste startende i NM-klassene starter kl. 1030.

74 Seksjoner

74.1 Antall

Det skal lages 15 udelte seksjoner.

74.2 Piling

Piling skal benyttes for å skille mellom klassene. De skal merkes med følgende farger:

Klasse NM: røde piler

Klasse NM Junior: blå piler
Klasse NM Kvinner og NM Veteran: grønne piler

Pilene skal være formet som en trekant på hvit, firkantet bakgrunn, hvor trekanten er fylt med farge som bestemt for klassen. Størrelse på pilene skal være slik at trekantens vertikale side er minimum 13 centimeter høy, og lengden til spissen er minimum 13,5 centimeter. Arrangøren kan ha reklame på bakgrunnen, men den må ikke være slik at den reduserer tydeligheten av pilene.

74.3 Korridor

En korridor kan, om arrangøren ønsker det, lages foran starten av hver seksjon. Korridoren skal i så fall være lang nok til at minst tre førere kan stå i kø med sine sykler når de er klare til å kjøre seksjonen.

Fører kan idømmes fem tilleggsprikker for følgende feil i korridoren:

- Fører forlater sykkelen.
- Assistenten/annen person som ledsager føreren går inn i korridoren.
- Fører mottar hjelp fra en utenfor korridoren.

75 Antall runder

Det skal kjøres to runder i ordinær konkurranse.

76 Kjøretime

Kjøretime er fem timer **og 30 minutter** + 20 minutter respitt i den ordinære konkurransen.

Sluttidskontroll skal foretas umiddelbart etter passering av siste seksjon. Kontrollposten skal være tydelig merket og godt synlig. Dersom siste seksjon ligger i umiddelbar nærhet av sekretariatet, kan det bestemmes at sluttidskontroll foregår ved innlevering av kortet.

77 Tidsbegrensning i seksjonene

Det settes en tidsbegrensning på ett og et halvt minutt for hver fører i hver seksjon i den ordinære konkurransen. I finaleseksjonene er det ett minutt kjøretime. Førere som ikke fullfører en seksjon innen denne tidsbegrensningen idømmes fempriksfeil.

78 Resultatberegning

Resultater beregnes på samme måte som i reglementets generelle del. De tre beste førerne i hver NM-klasse i den ordinære konkurransen går videre til finalen. Prikkene man får i den ordinære konkurransen legges til grunn i finalen, slik at man teller videre ut fra disse. Åpne klasser deltar ikke i finalen.

79 Premiering

Premiering skal skje i henhold til NKR. I åpne klasser skal de tre beste i hver klasse premieres. Premier i åpne klasser holdes av arrangøren.

Premieutdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlista er ferdig.

REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP LAG

80 Konkurransen

Konkurransen gjennomføres over én dag, med et løp på en lørdag som avslutning på sesongen.

81 Deltakere

81.1 Klasser

Lag-NM arrangeres i fire klasser:

NM Lag	- åpent for alle utøvere, seksjonsnivå E/A/B - RØDT
NM Lag Kvinner	- åpent for alle kvinnelige utøvere, seksjonsnivå KB/KC/KD - GRØNT
NM Lag Junior	- åpent for alle utøvere tom det året de fyller 18 år, seksjonsnivå A/B/C - BLÅTT
NM Lag Veteran	- åpent for alle utøvere fra og med det året de fyller 40 år, seksjonsnivå B/C/D - GRØNT

Mesterskapet er åpent for alle klubber som er tilsluttet NMF. **Hvert lag består av maksimalt 3 førere.**

Førere kan delta på lag uavhengig av hvilken klasse de kjører i individuelt, forutsatt at de oppfyller alders- og kjønnsbestemmelsene.

Kvinner har også anledning til å kjøre i klasse NM Lag, klasse NM Lag Junior og Veteran, forutsatt at de oppfyller aldersbestemmelsene.

Dersom arrangøren tillater det, kan ulike sammensatte lag delta i konkurransen. Minstealder for å delta på disse lagene er 13 år, men ellers settes det ingen begrensninger når det gjelder alder, kjønn, motorsykelstørrelse eller hvilken klubb man tilhører.

Sammensatte lag skal merkes spesielt, og de må vike plass i køen for øvrige lag. Har første fører i laget påbegynt en seksjon, skal allikevel de andre på laget få beholde sine plasser i køen.

Sammensatte lag kan konkurrere i tre forskjellige klasser Åpen rød, Åpen blå eller Åpen grønn. Fargene gjenspeiler at klassene følger seksjonene for henholdsvis NM Lag, NM Lag Junior og NM Lag Kvinner/NM Veteran. **Hvert lag består av maksimalt tre førere.**

81.2 Påmelding

Laget skal fylle ut skjema bestemt av NMF. Skjemaet skal inneholde:

- klubb
- klasse
- navn, lisensnummer og fødselsdato på førere
- sykkelmerke og motorstørrelse for hver fører
- eventuelt lagleder
- eventuelle assistenter (frivillig)

Påmelding(e) sendes samlet fra klubb til arrangør innen påmeldingsfristen. Når NMF innfører elektronisk påmelding for lag, så er det den rutinen som skal benyttes.

81.3 Lagleder

Hvert lag kan ha en lagleder. Lagleder kan følget laget rundt på motorsykkel dersom han/hun har lisens for det.

Det avholdes ikke lagledermøte. Nødvendig informasjon om kjøretid og annet gis med oppslag på konkurransens offisielle oppslagstavle, og eventuelt i tillegg til hvert enkelt lag ved start.

82 Status

Det må delta minst tre lag i hver klasse for at denne skal få NM status. Løpet skal ellers arrangeres i samsvar med bestemmelsene i NKR og Spesialreglementet for Trial.

83 Start

Siste års vinner i klassen starter sist, de som ble nummer to starter nest sist osv. Nye lag starter først etter loddtrekning.

Lagene skal starte i seksjon én, og skal deretter kjøre seksjonene i stigende rekkefølge.

Start gjennomføres med tidsintervall på **tre** minutter mellom hvert startende lag i samme seksjonssett. Ved bruk av to eller flere seksjonssett kan det da startes et lag hvert **halvannet** minutt.

For åpne klasser kan det bestemmes at man starter i andre seksjoner enn seksjon nr. 1 i første runde for å forhindre kø som sinker statusklassene.

84 Seksjoner

84.1 Antall og fordeling

Løpet skal ha minimum 12 udelte seksjoner. Ved bruk av flere seksjonssett bør det brukes en klassefordeling som gir minst mulig kø. Vanskelighetsgraden skal være som bestemt for klassene, og det bør være en jevn fordeling. Dersom det forventes mer enn 100 utøvere, anbefales det å bygge 2 eller flere seksjonssett.

84.2 Piling

Piler i seksjonene skal merkes med følgende farger:

Klasse NM Lag:	røde piler
Klasse NM Lag Junior:	blå piler
Klasse NM Lag Kvinner:	grønne piler
Klasse NM Lag Veteran:	grønne piler

Pilene skal være formet som en trekant på hvit, firkantet bakgrunn, hvor trekanten er fylt med farge som bestemt for klassen. Størrelse på pilene skal være slik at trekantens vertikale side er minimum 13 centimeter høy, og lengden til spissen er minimum 13,5 centimeter. Arrangøren kan ha reklame på bakgrunnen, men den må ikke være slik at den reduserer tydeligheten av pilene.

84.3 Korridor

En korridor kan, om arrangøren ønsker det, lages foran starten av hver seksjon. Korridoren skal være lang nok til at minst tre førere kan stå i kø med sine sykler når de er klare til å kjøre seksjonen.

Fører kan idømmes fem tilleggsprikker for følgende feil i korridoren:

- Forlate sykkelen.
- Assistenten/annen person som ledsager føreren går inn i korridoren.
- Mottar hjelp fra en utenfor korridoren.

85 Antall runder

Det skal kjøres to runder.

86 Kjøretid

Den maksimale kjøretid skal avgjøres av løpets jury etter forslag fra stevneleder, og kunngjøres ved oppslag. Sluttid og eventuelle straffeprikker for overtredelse gjelder for hver enkelt fører. Det samme gjelder eventuell diskvalifikasjon. Eventuelle straffeprikker summeres hvis det gjelder flere førere.

Sluttidskontroll skal foretas umiddelbart etter passering av siste seksjon. Kontrollposten skal være tydelig merket og godt synlig. Dersom siste seksjon ligger i umiddelbar nærhet av sekretariatet, kan det bestemmes at sluttidskontroll foregår ved innlevering av kortene.

87 Tidsbegrensning i seksjonene

Det settes en maksimaltid på et og et halvt minutt for hver fører i hver seksjon. Førere som ikke fullfører en seksjon innen denne tidsbegrensningen idømmes fempriksfeil.

88 Resultatberegning (Norgesmesterskap lag)

Resultatene regnes på bakgrunn av de to beste resultatene på hvert lag i hver seksjon i hver runde.

Ved uavgjort resultat har det laget som har flest seksjoner med null prikker vunnet. Ved fortsatt uavgjort resultat, har det laget som har flest seksjoner med en prikk vunnet, deretter to prikker, eventuelt tre prikker om nødvendig. Ved beregning av antall seksjoner med null, en, to eller tre prikker, teller resultatene for de tellende kjørerne på laget.

Ved fortsatt uavgjort resultat vinner det laget som har brukt kortest tid. I så fall er det kjøretiden til siste tellende kjører på laget som gjelder.

89 Premiering

Premiering skal skje i henhold til NKR.

Åpne klasser og sammensatte lag er klasser uten NM-status, og tildeles premier som arrangøren velger.

De tre beste lagene i hver klasse skal premieres.

Premieutdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlista er ferdig.

90. REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP I X-TRIAL INDIVIDUET

90.1 KONKURRANSEN

NM gjennomføres årlig enten som en serie eller ett løp. Det kan arrangeres uavhengig av helg, en hvilken som helst dag. Som regel i forbindelse med andre store arrangementer.

Konkurransen skal settes opp innenfor et lukket område og skal bestå av seksjoner med nøytrale områder mellom. Det benyttes seksjoner som er bygd av både naturelementer og/eller kunstig bygget. Detaljer for arrangementet skal beskrives i tilleggsreglene.

90.2 DELTAKERE

Utøvere i NM X-Trial må enten være besittelse av Norsk nasjonal eller Internasjonal lisens. Mesterskapet er åpent for utøvere med utenlandsk lisens.

STATUS

For NM X-Trial må minst fem førere ha deltatt i klassen for at løpet skal ha status.

90.3 JURY

Konkurransen skal ha en Juryleder, NMF Juryrepresentant og klubbens Jurymedlem. I tillegg skal det være en stevneleder, minst en seksjonsdommer samt en teknisk kontrollant. Ref SR pkt 5.1.

90.4 KLASSER

NM kjøres i tre klasser:

X-Trial Kvinner	Åpen for alle kvinnelige utøvere fra det året de fyller 13 år.
X-Trial Junior	Åpent for alle utøvere fra det året de fyller 13 år til og med det året de fyller 18 år. Ingen kubikkbegrensning
X-Trial	Åpent for alle utøvere fra det året de fyller 13 år.

Alle klasser består av kvalifisering, semifinale og finale.

90.5 SEKSJONSNIVÅ

Nivå som i Norges Cup i henhold til seksjonsleggerhåndboken, med følgende fordeling av vanskelighetsnivå

	Lett	Middels	Vanskelig
Kvalifiseringsrunde 1	50	50	
Kvalifiseringsrunde 2	25	50	25
Semifinale		50	50
Finale		25	75

90.6 START

Startrekkefølgen i første runde (XQ) skal være i henhold til resultatlista fra foregående års NM i X-Trial, hvor den med best resultat starter sist. Rekkefølgen trekkes for de som ikke har resultat fra foregående års NM i X-Trial.

Klasse X-Trial Junior skal starte først, deretter X-Trial Kvinner og til slutt X-trial.

Det er ingen begrensning på antall startende i XQ, starttidspunktet må reguleres etter antall startende. Se tilleggsreglene.

Semifinale og finaler går i samme rekkefølge som XQ.

90.7 SEKSJONER

Konkurransen arenaen vil ha 3 enkle seksjoner og 1 Double Lane for parallellkjøring.

90.8 FORMAT/OPPSETT

Arrangementet inneholder en kvalifisering, semifinale og finale for hver klasse.

90.8.1 Kvalifisering (XQ)

Junior kjører blått, Kvinner gult og Senior rødt pilsett.
Kvalifiseringen består av 2 runder samt Double Lane.

Kvalifiseringsrunde 1:

Utøverne kjører én om gangen 3 seksjoner fortløpende, i serie, og i stigende rekkefølge. Det er satt en maksimumtid på serien på 3 minutter. Maksimumtid kan økes av jury før konkurransen starter. Utover maks tid 1 prikk pr påbegynte 30 sekunder i tidsstraff.

Kvalifiseringsrunde 2 kjøres på samme måte som kvalifiseringsrunde 1. Kvalifiseringen avsluttes med parallellkjøring i en Double Lane seksjon, klasse for klasse. Startrekkefølge bestemmes av stillingen etter andre kvalifiseringsrunde, de beste sist.

Ved eventuell prikklikhet etter første og andre runde, brukes samme startrekkefølge for disse som for første runde.

Hvis antall utøvere som deltar ikke er partall, vil føreren med minst prikker etter kvalifiseringsrunde 1 og 2 få walkover og dermed 0 prikker tildelt i Double Lane. Denne føreren kan gis anledning til å kjøre igjennom Double Lane alene.

Uavgjort innenfor et par i «Double Lane» avgjøres med omkjøring umiddelbart.

Prikklikhet med tanke på videre avansement etter fullført kvalifisering avgjøres med omkjøring i Double Lane, alle mot alle som har samme antall prikker.

Skulle det bli mer enn 20 påmeldte, vil stevneleder i samråd med juryen vurdere om antall seksjoner og/eller antall runder i kvalifiseringen skal reduseres for å holde tidsplanen.

90.8.2 Semifinale (XTS)

De 8 utøverne med best plassering etter kvalifiseringen deltar i sine respektive semifinaler.

Prikker tildelt under kvalifiseringen trekkes ikke med videre til semifinalen.

3 enkeltstående seksjoner
Double Lane, 1 start pr utøver

Alle i en klasse kjører seksjonene i stigende rekkefølge, slik at alle gjør ferdig seksjon 1 før man går videre til seksjon 2 osv.

Startrekkefølge bestemt av resultatene fra kvalifiseringen, den beste sist.

Semifinalen avsluttes med parallellkjøring i en Double Lane seksjon. Startrekkefølge bestemt av stillingen etter kvalifiseringsrundene (rekkefølge 8-7, 6-5, 4-3 og 2-1).

Uavgjort innenfor et par i «Double Lane» avgjøres med omkjøring umiddelbart.

Ved prikklikhet etter fullført semifinale avgjøres plasseringsrekkefølgen ut fra plasseringene etter kvalifiseringen (XQ).

De 4 beste utøverne fra semifinalen vil være kvalifisert for finalen.

90.8.3 Finale (XT)

Finalene går i samme rekkefølge som kvalifiseringsrundene, Junior, Kvinner og Senior.

De 4 utøverne med best plassering fra kvalifiseringsrundene deltar. Bare

prikker tildelt under semifinalen trekkes med videre til finalen.

3 enkeltstående seksjoner

Alle i en klasse kjører seksjonene i stigende rekkefølge, slik at alle gjør ferdig første seksjon før man går videre til andre seksjon osv.

Startrekkefølge bestemt av plasseringene fra kvalifiseringen, den beste sist.

Finalen avsluttes med parallellkjøring i en Double Lane seksjon. Alle kjører mot alle. Startrekkefølge bestemt av plasseringene i semifinalen (rekkefølge 3-4, 1-2, 1-3, 2-4, 1-4, 2-3).

Uavgjort innenfor et par i «Double Lane» avgjøres med omkjøring umiddelbart.

Prikklikhet mellom to utøvere om 1. –plassen avgjøres med omkjøring i Double Lane.

Tilfeller av prikklikhet mellom flere utøvere om 1–plassen avgjøres ved at utøverne med dårligst plassering etter semifinale får 3- eller 4–plass. Mellom de to utøverne med best plassering etter semifinale avgjøres det med omkjøring i Double Lane.

Prikklikhet om 3. plass avgjøres ut fra plasseringene etter semifinale.

90.9 SIKKERHET

90.9.1 Teknisk kontroll

Teknisk kontroll blir foretatt før konkurransen starter og med sikkerhetskontroll underveis i løpet. Utøver har lov å vise/registrere to sykler for teknisk kontroll, syklene skal merkes og registreres på utøver.

90.9.2 Assistenter

Assistenter skal, når «egen» utøver kjører og de utfører sikring i en seksjon, oppfylle samme minimumskrav til bekledning og sikkerhetsutrustning som gjelder for utøverne- dog med unntak av rygg- og knebeskyttere.

90.10 Kjøretid

Tillatt kjøretid pr serie av seksjoner i kvalifiseringen (XQ) er 3 minutter, men kan økes av jury på stedet, og kunngjøres i forbindelse med førermøtet/seksjonsbesiktigelsen.

Tillatt kjøretid pr seksjon i semifinale og finale er 60 sekunder.

Det innrømmes ikke forsinket start eller utvidet kjøretid for eventuell reparasjon på-, eller bytte av trialsykkel under noen deler av konkurransen. Neste utøver må være klar til start når forrige utøver er ferdig.

90.11 Straffprikker for feil

I kvalifiseringen kan det tildeles inntil 5 prikker pr seksjon som inngår i serie. I tillegg kommer eventuelle tidsprikker for serien.

I semifinale og finale kan det tildeles inntil 5 prikker (inkludert tidsprikker) pr enkeltstående seksjon.

Ved kjøring i «Double Lane», får:

- Første utøver ferdig 0 prikker
- Siste utøver ferdig 1 prikk

Ingen «observasjonsprikker» i «Double Lane». Det forutsettes allikevel at alle hindre/momenter passeres slik som beskrevet under seksjonsbesiktigelsen for å unngå tap av duellen, og dermed tildeling av 1 prikk.

90.12 Tidsprikker

Brukt kjøretid vil bli målt med sikte på tildeling av eventuell tidsstraff, men tiden vil ikke bli notert. Avgjørelse om tildeling av evt. tidsstraff tas fortløpende av seksjonsdommer i samråd med tidtaker, og betraktes på samme måte som en faktaavgjørelse.

Generelt er tidsstraffen 1 prikk pr påbegynte 30 sekunder ut over tillatt kjøretid.

I kvalifiseringen (XQ) kan det tildeles et ubegrenset antall tidsprikker.

I semifinale og finaler kan det tildeles maks 5 prikker (inkl. tidsprikker) pr enkeltstående seksjon.

Det tildeles ikke tidsprikker i «Double Lane».

90.13 Premiering

Premiering skal skje i henhold til NKR.

Premieutdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlistene er ferdige.

TEKNISK REGLEMENT FOR TRIAL

01 Introduksjon

Betegnelsen motorsykkel omfatter alle kjøretøy som i prinsippet har mindre enn 4 hjul. De drives av en motor og er konstruert først og fremst for transport av en eller flere personer, hvorav en er føreren av kjøretøyet. Hjulene skal normalt være i kontakt med bakken, unntatt i spesielle situasjoner. Ved kjøring på spesielle underlag kan ett eller flere hjul erstattes av ski, belter eller kjeder.

03 Konstruksjonsfrihet

Forutsatt at motorsykkelen er i overensstemmelse med kravene i NMFs reglementer, tilleggsreglene og spesielle betingelser som NMF kan kreve for spesielle konkurranser, er det ikke lagt noen restriksjoner på fabrikat, konstruksjon eller type motorsykkel som brukes i konkurranser.

Alle solomotorsykler (Gruppe A) skal være konstruert slik at de helt og holdent kan kontrolleres av fører. Motorsykler med sidevogn (Gruppe B) skal være konstruert for å ha med en passasjer.

05 Kategorier og grupper motorsykler

Motorsykler er delt inn i kategorier som det må tas hensyn til i alle stevner.

I prinsippet er det forbudt for forskjellige kategorier, grupper og klasser å konkurrere sammen, med mindre noe annet er oppgitt til tilleggsreglene.

De begrensinger på motorstørrelse som gjelder på sykler for barn frem til det året de fyller 13 år må følges i henhold til NMFs barneidrettsbestemmelser. For opplæring og trening av barn er det ikke nødvendig at sykkelen fyller alle krav til trialsykkel, så lenge den er av type som er forhåndsgodkjent av NMF for barneidrett, og er egnet for trial. Den må være i den tekniske stand den var ved godkjenning. Det samme gjelder for løp i klasser hvor rangering ikke finner sted. Motorsykler med elektrisk fremdriftsmotor kan også benyttes.

Kategori I

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

Gruppe A1- solo motorsykler

Tohjuls kjøretøy som bare lager et spor når det kjører rett framover.

Gruppe B1- kjøretøy med tre hjul

Kjøretøy med tre hjul og som lager to spor på bakken, og hvor motorsykkelen lager ett spor og sidevogna for passasjeren lager det andre.

Gruppe B2 - motorsykkel med permanent sidevogn

Kjøretøy med tre hjul som lager to eller tre spor på bakken når det kjører rett framover. Sidevogna er festet permanent til sykkelen og utformet som en integrert del.

Hvis sykkelen lager tre spor, skal senterlinjene for de to hjulsporene ikke være mer enn 75 mm fra hverandre. Et spor er bestemt av den langsgående senterlinjen av hvert av kjøretøyets hjul når det kjører framover.

Kategori II

Gruppe C – Tohjulsdrevne motorsykler

Gruppe D – Trehjuls motorsykler med drift på to hjul

Gruppe E – Snøscooter

Gruppe F – Sprintsykler og dragstere

Gruppe G – Quad

Gruppe H –
Gruppe I –

Kategori III

Gruppe J – Elektrisk drevne kjøretøy (se § 50)

07 Klasser

Gruppene er delt inn i klasser etter sylindervolumet som beskrevet nedenfor. Denne klasseinndelingen skal brukes i alle åpne løp.

Kategori I

Gruppe A 1.

I åpne statusløp og åpne løp i tilknytning til Norgescup settes det ingen krav til størrelse på motoren, med unntak av ungdomsklassen i Norgescupen. Det er ingen begrensninger med hensyn til hvor små motorene kan være. For andre løp er det opp til arrangøren å definere klassene. Dette må i så fall beskrives i tilleggsreglene. Dersom ikke noe er beskrevet, vil det gjelde det samme som for åpne løp i tilknytning til Norgescup.

Gruppe B 1, B 2.

Samme som gruppe A 1

11 Måling av slagvolumet

11.11 Stempelmotor, "Otto" prinsippet

Slagvolumet til hver sylinder fastsettes ut fra formelen for volumet av en sylinder; diameteren tilsvarer boringen og høyden er lik slaglengden (stampelets bevegelse fra øvre til nedre dødpunkt).

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

hvor D = boringen (sylinderdiameteren)
og C = slaglengden

OBS! Alle mål i cm!

Dersom sylinderen ikke er sirkelrund må tverrsnittflaten bestemmes ved hjelp av en passende geometrisk formel eller utregningsmetode. Denne flaten må så multipliseres med slaglengden for å få fastsatt slagvolumet.

Når boringen måles, godtas det et avvik på 1/10 mm. Hvis denne toleransen fører til at grensen for den aktuelle klassen er overskredet skal det tas et nytt mål, med kald motor og med 1/100 mm nøyaktighet.

11.13 Rotasjonsmotorer

Motorens slagvolum (som bestemmer hvilken klasse motorsykkelen skal delta i ved en internasjonal konkurranse) skal beregnes ut fra følgende formel:

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

hvor V = det totale volumet til alle kamrene i motoren
og N = antall omdreininger som motoren må rotere for at et kammer skal gjennomføre en syklus.
Motoren klassifiseres som en firetakter.

11.15 Wankelmotor

For Wankelmotorer med triangelære stempler blir slagvolumet bestemt ut fra følgende formel:

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

hvor V = volumet til ett enkelt kammer
og D = antall kammer.

Motoren klassifiseres som en firetakter.

17 Overladning (kompressor, turbo)

Overladning ved hjelp av en mekanisk innretning (kompressor, turbo) er forbudt ved alle typer løp.

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

18 Telemetri

Informasjon må ikke på noen måte overføres elektronisk til eller fra en motorsykkel i bevegelse. Offisielt signalutstyr kan kreves montert på sykkelen. Automatisk rundetellersystem regnes ikke som "telemetri"

19 Motorsykkelens vekt

19.01

Vekt av motorsykkelen uten drivstoff

Minimumsvekten skal være:

- For motorsykler med 125 ccm motor: 65 kilo
- For motorsykler med mer enn 125 ccm motor: 66 kilo

For motorsykler som motormessig er mindre enn den typiske 125-klassen gjelder ingen vektgrenser.

Vekten kan ikke til noen tid under stevnet være lavere enn angitt i denne bestemmelsen.

For veiing etter at løpet er ferdig aksepteres 1 % avvik.

21 Angivelse av fabrikat

Når to produsenter er involvert i byggingen av en motorsykkel, skal begge navnene angis på sykkelen:

- sykkelens (rammens) produsent
- motorens produsent.

Dette gjelder når det ikke er inngått spesielle avtaler om rettigheter.

23 Definisjon av en prototype

En prototype motorsykkel er et kjøretøy som skal være i samsvar med de sikkerhetskravene som er angitt i reglementet for den typen konkurranse der sykkelen skal brukes.

25 Generelle bestemmelser

De følgende bestemmelsene gjelder for alle typer kjøretøy som er beskrevet, og for alle typer konkurranser. Unntatt er der hvor noe annet er angitt NKR eller SR.

Ytterlige bestemmelser kan være nødvendige for noen løp, og disse vil da bli beskrevet i tilleggsreglene for det aktuelle løpet.

25.01

Det er ikke tillatt å bruke titan i ramma, forgaffelen, styret, svingarmen og hjulaksler på motorsykler. Det er tillatt å bruke titan i bolter og muttere.

Hvis ikke-jernholdige festeanordninger og aksler brukes som erstatning, må førerne sørge for at dimensjonen av disse er økt tilstrekkelig.

Titankontroll som kan utføres på baneområdet:

25.01.1

Magnetprøve (titan er ikke magnetisk).

25.01.2

3 % salpetersyre - test. (Titan reagerer ikke. Hvis metallet er stål, vil en dråpe etterlate en svart flekk.)

25.01.3

Den spesifikke massen til titan er 4,5 - 5, og til stål 7,5 - 8,7. Den kan bestemmes ved å veie delen og så måle volumet i et kalibrert glasskar (målebeger) fylt med vann (innsugingsventil, vippearmer, råde m.m.)

25.01.4

I tvilstilfeller skal delen sendes til et laboratorium for testing.

25.02

Aluminium kan fastslås visuelt.

25.06

Antall sylindere i en motor bestemmes ut fra antall forbrenningskammere.

26 Rammedefinisjon for solo motorsykel

Ramma er den konstruksjonen som forbinder alle styremekanismene i fronten av maskinen til motoren/girkassen og komponentene til bakhjulsoppheng.

27 Startanordning

Det er påbudt med startanordning.

29 Beskyttelse av åpne overføringer

29.04

Det må være montert en beskyttelse over fremre kjededrev, samt en beskyttelse av bakre kjededrev som i sin helhet dekker åpninger i drevet, alternativt at drevet er tett. Det skal også være en kjedebeskyttelse som er montert på en slik måte at den forhindrer at en kommer i klem mellom nedre kjedeløp og kjededrevet på bakhjulet.

31 Eksosrør

Eksosrør og lyddempere skal tilfredsstillere alle kravene som støykontrollen setter.

31.01

Minimum de siste 30 mm av enden på eksosrøret skal være horisontale og parallelle med motorsykkelens midtlinje (toleranse ± 10 grader).

31.03

Bakkanten av eksosrøret på en solo motorsykkel skal ikke nå lenger bakover enn til en vertikal tangent gjennom bakkanten av bakdekket.

33 Styre

33.01

Bredden av styret på en motorsykkel skal ikke være mindre enn 600 mm, og ikke over 850 mm.

33.02

Styrestag skal være polstret. Dersom styret ikke har stag, skal det være polstring over midtdelen av styret, inkludert festeklammerne.

33.05

Åpne styreender skal plugges med et solid materiale eller dekket av gummi.

33.08

Stoppere (utenom styredempere) skal monteres slik at det ved fullt styreutslag alltid er minst 30 mm klaring mellom styret (inkludert håndtakene) og tanken eller ramma, slik at førerens fingre ikke kan bli klemt.

33.09

Festeklemmer for styret må være nøyaktig avrundet og utformet for å unngå bruddskader på styret.

33.11

Det er ikke tillatt å sveise styrrer av lettmetall.

33.12

Styrer laget av karbon, kevlar og/eller andre komposittmaterialer er ikke tillatt.

35 Kontrollhåndtak (hendler)

35.01

Kontrollhåndtakene (clutch, brems o.a.) skal i prinsippet være utstyrt med en kule i enden, med min. 16 mm i diameter. Kula kan også være flatklemt, men i alle tilfeller må hjørnene være avrundet (minste tykkelse på den flatklemt delen skal være 14 mm.) Endebeskyttelsene skal være festet permanent og utformet som en fast del av håndtaket.

35.03

Hvert enkelt kontrollhåndtak og pedal skal ha separat opplagring.

35.04

Hvis bremsepedalen er festet til fothvileren må den fungere i alle situasjoner, f.eks. selv om fothvileren er bøyd eller deformert.

37 Motorkontroll (gass og stopp)

37.01

Gasshåndtaket skal returnere til tomgangsposisjon når det slippes.

37.03

Motorsyklene må være utstyrt med en tenningsbryter (stoppknapp) forbundet til føreren med en snor, slik at motoren stanses automatisk om føreren faller av sykkelen.

Nærmere beskrivelse av plassering og funksjon finnes i FIMs reglement.

39 Fothvilere

39.01

Fothvilerne kan være konstruert slik at de kan vippe oppover (på skrå bakover). Da må de i så fall være utstyrt med en mekanisme som automatisk returnerer dem til utgangsposisjonen. Det skal være en beskyttelse på enden av fothvilerne med en radius på minst 8 mm (se diagram).

39.02

Hvis fothvilerne ikke er bevegelige eller dekket med gummi, må de være avrundet med en halvkuleform; radius ikke under 8 mm.

41 Bremseser

41.01

Alle motorsykler i gruppe A skal ha minst to effektive bremseser (en på hvert hjul) som skal virke uavhengig av hverandre, og i sentrum av hjulene.

41.02

Motorsykler i gruppe B må være utstyrt med minst to effektive bremseser som virker på minst to av hjulene. De skal virke uavhengig av hverandre og i sentrum av hjulene.

41.03

Bremseskiver med skarpe kanter (sagtann design) er forbudt. Anbefalt maks. bredde for åpninger (slisser) i bremseskiver er 3mm; min. radius 3mm, max. radius 5mm.

På trialmotorsykler fra og med årmodell 2021 skal åpningene i de bakre skivene kunne blokkeres av en sylindrisk måler på 6 mm i diameter. Bremseskiver med åpninger større enn 6 mm er tillatt, men de må dekkes av en stiv plastbeskyttelse. Ref. FIM reglement 25.1.

41.04

Bremseskiver foran skal være delvis dekket av en ekstern beskyttelse. Beskyttelsen skal være et egnet vern mot å få fingrene inn i roterende deler. Det skal imidlertid ikke stilles strengere krav enn det som var sykkelprodusentens standardløsning da sykkelen ble produsert. Sykler som opprinnelig er levert uten beskyttelse er unntatt fra kravet.

Sykler markedsført som 2009 modeller, eller uansett er produsert etter 1.1.2009, skal ha beskyttelse som helt dekker bremseskiver foran, og som delvis dekker bremseskive bak. Ventilasjons- og dreneringsåpninger må ikke være større enn 10 mm i diameter.

43 Skjermer og hjulbeskyttelse

Motorsykkelen skal være utstyrt med normale skjermer.

43.01

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

43.02

Forskjermen skal dekke minst 100 grader av hjulomkretsen. Vinkelen som dannes mellom to linjer: en linje trukket fra forkanten av skjermen og til hjulaksen og en horisontal linje trukket gjennom hjulaksen skal være mellom 45 og 60 grader.

43.04

For stevner som i sin helhet arrangeres utenfor offentlig vei må bakskjermen være formet slik at vinkelen mellom en vertikal linje trukket gjennom bakhjulsaksen og en linje trukket fra bakhjulsaksen og gjennom bakkanten av bakskjermen være minst 25 grader.

47 Hjul, felger og dekk**47.01**

Alle dekk skal måles mens de er montert på felgen, og med et trykk på 1 kg/cm² (14 lbs/sq.in). Målingen skal foretas på den delen av dekket som er 90 grader fra bakken.

47.02

Forandringer av felgen eller eikene i integrerte hjul (smidde, støpte, klinket) eller tradisjonelle delbare hjul er forbudt. Unntatt er hull for eiker, ventil og sikringsbolter, dessuten festeskruer for dekkklåser (benyttes for å forhindre at dekket forskyver seg på felgen). Dersom felgen er tilpasset slike formål, skal bolter, skruer o.l. være på plass.

49 Trialdekk**49.01**

Den totale bredden på et montert og oppumpet trialdekk skal ikke være over 115 mm.

49.02

Mønsterdybden (A) skal ikke være over 13 mm, målt vinkelrett på dekkflaten. Alle knastene på samme periferien skal ha lik mønsterdybde (se diagram).

49.03

Avstanden mellom knastene skal ikke være over 9,5 mm på tvers av dekket (B), og 13 mm målt langsetter dekket (C).

49.04

Avstanden mellom knastene på dekkskulderen (D) skal ikke være over 22 mm.

49.05

Det skal ikke være åpen passasje på tvers av mønsteret (E), målt vinkelrett på dekkssiden. Åpninger skal være stengt av en eller flere knaster.

49.06

Alle knastene (unntatt knastene på dekkskulderen) skal i utgangspunktet være rektangulære med sidene parallelle eller vinkelrette på dekkets akse (dekket må ha samme utseende når det er snudd, og skal i prinsippet følge diagrammet)

49.10

Bare dekk som er normalt tilgjengelige i vanlig handel for bruk på offentlig vei er tillatt.

49.10.1

De skal være oppgitt i produsentens katalog eller i dekkklister som er tilgjengelige for vanlige kunder.

49.10.2

De må være produsert i overensstemmelse med kravene til European Tyre & Rim Technical Organisation (ERTO) når det gjelder belastning og fartskode, og ha minste bruksområde 45M.

50 Tillegg for elektriske motorsykler

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

53 Tilleggsbestemmelser for sidevognssykler

53.02

Drivkraften skal overføres til bakken gjennom bakhjulet på motorsykkelen.

53.03

Setet på en trial sidevognssykkel skal ha minste størrelse 300 x 150 mm. Det må være montert minst 300 mm over sidevognsulvet.

53.14

De minstedimensjonene for en sidevogn som er beregnet for transport av passasjerer er:

- lengde 1350 mm - bredde 300 mm

53.21

Eksospotta på en trial sidevognssykkel skal ikke nå lenger ut enn 330 mm fra sykkelens senterlinje, på motsatt side av sidevogna. På den andre siden av sykkelen skal eksospotta ikke nå lenger ut enn ytterkanten av sidevogna. Eksospotta skal ikke nå lenger bak enn til en vertikal linje trukket gjennom bakkanten av bakdekket på motorsykkelen, eller til bakkanten av sidevognplattformen, uansett om den er kortere.

55 Nummerskilt

Foran på førers sykkel skal det være et merke med samme farge som de pilene fører i henhold til klassevalg skal følge. Merket kan ha fritt valgt form, men må dekke et areal på minimum 80x50 millimeter. Det er førers ansvar å sørge for dette merket. I klasser hvor man kjører fritt mellom båndene skal ikke syklene ha merke.

56 Lys, varselutstyr og speedometer

Det er ikke påbudt med lys, varselutstyr og speedometer på trialsykler ved løp i Norge.

63 Drivstoff, drivstoff/oljeblandinger

Det er ikke satt spesielle begrensninger på valg og bruk av drivstoffmerke ved løp i Norge, unntatt:

Det er kun tillatt å benytte blyfri bensin levert fra en vanlig bensinstasjon eller annen forhandler, bensin beregnet for fly i kommersiell drift eller miljøbensin. Vanlig, kommersielt biodrivstoff som for eksempel E10 og E85 er også tillatt.

Det er ikke tillatt med andre tilsetningsstoffer, unntatt vann og vanlige smøremidler. Tilsatser for å øke effekten eller oktantallet er forbudt.

For beskrivelse av de fysiske egenskapene til blyfri bensin, prosedyre ved utføring av drivstoffkontroll og kostnadene ved drivstoffkontroll, se pkt. 01.63 av FIM Technical Rules - Trial.

65 Kjøreutstyr

Under trening og løp skal førere og passasjerer ha på seg beskyttende klær av stoff eller skinn. Krav til kjøreutstyr ved løp og trening i Norge er:

- Godkjent hjelm
- Hansker
- Lange støvler egnet for trialkjøring
- Langbukse og langermet jakke/genser/skjorte.
- I tråd med påbud fra FIM innføres det obligatorisk krav om ryggbeskytter og knebeskyttere på konkurranser.

Under kjøring skal ermene på jakke/genser/skjorte være nedtrukket slik at de dekker hele underarmen. Førere som under løp ikke benytter obligatorisk kjøreutstyr mens de kjører kan utelukkes fra løpet.

67 Bruk av hjelm

Alle som deltar i trening eller løp skal benytte beskyttelseshjelm. Hjelmen skal være skikkelig festet, ha god passform og være i skikkelig stand. Hjelmen skal ha en hakkestropp som festeordning. Hjelmen konstruert med et ytterskall av flere deler er tillatt, forutsatt at hjelmen i et nødstilfelle raskt og lett kan fjernes fra førerens hode ved kun å utløse eller kutte hakestroppen.

Hjelmen skal være merket med et av de offisielle internasjonale godkjenningsmerkene som er nevnt i Pkt.70, eller det godkjente merket til førerens nasjonale føderasjon (FMN). Hjelmen merket av en FMN skal være i overensstemmelse med en av de internasjonale standarder listet i Pkt. 70 før godkjenning av en FMN.

For barn under 9 år kan det benyttes CE-merket alpinhjelmen.

Den som ikke følger disse reglene, skal utelukkes fra løpet.

69 Godkjenning av hjelmen

69.01

Funksjonærer som arbeider under oppsyn av teknisk kontrollant kan før trening og løp kontrollere at alle hjelmer er i overensstemmelse med de tekniske kravene.

69.02

Hvis en hjelm ikke er i overensstemmelse med de tekniske kravene, eller hvis den er defekt, skal teknisk kontrollant fjerne alle godkjenningsmerker og beholde hjelmen inntil løpet er avsluttet. Føreren må fremvise en annen hjelm som skal godkjennes av teknisk kontrollant.

69.03

Alle hjelmer skal være feilfrie, og det må ikke være gjort endringer i selve konstruksjonen. Hvis det oppstår et uhell som medfører slag mot hjelmen skal den straks bringes til teknisk kontrollant for kontroll.

69.04

Den som utfører kontrollen kan gjennomføre følgende kontroller før føreren får tillatelse til å delta i løpet:

69.04.1

At hjelmen har god passform.

69.04.2

At det ikke er mulig å trekke festemekanismen (hakestroppen) forbi haken når den er skikkelig strammet.

69.04.3

At det ikke er mulig å trekke hjelmen av hodet på føreren ved å presse den opp bakfra (se diagram).

70 Godkjenningssmerker

Europa	ECE 22-05, "P", "NP" or "J"
Japan	JIS 8133 : 2007
USA	SNELL M 2010

71 Øyebeskyttelse

Det er tillatt å bruke synskorreksjonsbriller, beskyttelsesbriller, visir eller "tear offs". Materialet som benyttes i øyebeskyttelser og briller skal være splintsikkert. Hjelmsvisir skal ikke være en integrert del av hjelmen.

Øyebeskyttelser som gir synsforstyrrelser (riper o.l.) må ikke benyttes.

76 Nummervester

Arrangørklubb kan selv velge farge og størrelse på vest og tall, men dette må stå i kontrast til hverandre slik at tallene blir godt synlig på god avstand. Det er kun nødvendig med tall foran på føreren.

Utøvere som ønsker å reservere fast/egget startnummer gis anledning til dette i SAS. Særavgift for reservasjon settes av forbundsstyret etter søknad fra grenen. Utøvere som ønsker å benytte eget nr må profilere kjøreutstyret med tall foran. Nummer 1-10 reserveres av grenen.

77 Kontroll**77.01 Teknisk kontroll****Generelt**

En fører er til enhver tid ansvarlig for sitt kjøretøy.

77.01.1

Teknisk kontrollant skal være til stede på baneområdet i god tid før tidspunktet for teknisk kontroll. Han/hun må informere stevnelederen eller juryformannen om at han/hun er ankommet.

77.01.2

Han/hun må forsikre seg om at alle teknisk kontrollassistenter som er oppnevnt til løpet utfører sine oppgaver på en skikkelig måte.

77.01.3

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

77.01.4

Teknisk kontroll vil bare bli utført når arrangøren er informert om sykkelens tekniske data gjennom opplysningene i påmeldingsskjemaet.

77.01.5

Motorsykkelen må fremstilles til teknisk kontroll senest til det tidspunktet som er oppgitt i Tilleggsreglene. På anmodning av teknisk kontrollant må førerne møte til teknisk kontroll.

77.01.6

Teknisk kontrollant skal informere stevnelederen/juryformannen om resultatene fra teknisk kontroll. Han/hun vil så sette opp en liste over godkjente sykler og deretter overlevere denne listen til stevnelederen.

77.01.7

Teknisk kontrollant har rett til å undersøke enhver del av motorsykkelen når som helst under arrangementet.

77.02

Førere som ikke møter opp eller får fremstilt sykkel slik som angitt nedenfor eller beskrevet i SR, kan utelukkes fra løpet. Stevnelederen kan nekte personer som ikke overholder disse bestemmelsene, eller førere som han/hun anser for å være en fare for andre deltakere eller tilskuere, å delta i treningen og/eller konkurransen.

77.02.1

Teknisk kontroll skal gjennomføres i henhold til tidspunktet oppgitt i tilleggsreglene for konkurransen.

77.02.2

Føreren (eller den som fremviser sykkel på vegne av fører) skal møte med renvasket sykkel. Han/hun må også vise fram konkurransekjøretøybevis og et korrekt utfylt og bekreftet teknisk kontrollkort dersom arrangøren velger å benytte det.

77.02.3

Føreren skal om det kreves av teknisk kontrollant personlig vise fram kjørestyret, f.eks. hjelm og nummervest påført startnummer.

77.02.4

En kan bare få godkjent en motorsykkel, og den må benyttes gjennom hele løpet. Bytting av deler kan foretas, med unntak av ramme og motorblokk. Disse regler gjelder selv om delene ikke er merket.

77.02.5

En eventuell støykontroll skal utføres først.

77.02.7

Det skal gjennomføres en fullstendig kontroll av motorsykkelen, i samsvar med NKR og SR. Godkjente sykler skal merkes i henhold til bestemmelsene i SR om det er krevd.

77.05 Farlige kjøretøy

Hvis teknisk kontrollant eller en av hans/hennes assistenter, under trening eller konkurranse, oppdager et kjøretøy som er defekt eller som kan være farlig for andre førere, må han/hun umiddelbart underrette stevnelederen eller hans/hennes assistent. Det er stevneleders ansvar å ekskludere kjøretøyet fra enten treningen eller selve konkurransen.

79 Støykontroll

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

Det er ikke krav til at støykontroll skal gjennomføres på norske konkurranser, men arrangøren står fritt til å gjennomføre det. Dersom den utføres, skal syklene kontrolleres etter de oppgitte kravene i paragraf 79.11. Uansett må syklene tilfredsstillende gjeldende støygrense.

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

79.01

Kun 2meterMax er godkjent målemetode for støy.

Prosedyre

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

Innstilling av måleinstrumentet

- Kun støymålere som tilfredsstillende standarden IEC 651 type 1 eller 2 kan benyttes.
- Bruk A-vekting
- Bruk fast response
- Bruk høyeste måleområde 80-130 dB
- Kalibrer instrumentet til 93,5 eller 113,5 dB
- Bruk skumball på mikrofonen ved måling
- Bruk max-innstilling slik at instrumentet viser høyeste nivå i målesekvensen

Oppsett

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

Plassering av kjøretøyet

Referansepunktet for måleavstand er som følger:

- Punktet senteret av bakdekket står på bakken for motorsykler.

- For motorsykler med to eksospotter måles det på den siden hvor luftinntaket til motoren sitter. Hvis luftinntaket er sentralt plassert, skal begge sider måles.
- For motorsykler med sidevogn måles det fra punktet hvor senteret av sidevognshjulet står på bakken.
- For Quad/ATV måles det fra punktet hvor en vertikal linje fra senteret av bakakselen treffer bakken.
- For Quad/ATV hvor eksosutløpet ikke er plassert langs senterlinjen, skal man måle på motsatt side av utløpet.

For å sikre en rask og effektiv kontroll anbefales det at det brukes en ramme festet i bakken som kjøretøyene kan plasseres i.

Gjennomføring av målingen

Det anbefales at personell som arbeider med støymåling benytter hørselvern.

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

Det er kun funksjonærer som skal betjene gasspådraget under målingen, for å hindre at noen vil forsøke å påvirke resultatet.

Registrering av måleresultatet

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

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

79.02 Lydkontroll under og etter konkurransen

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

79.11 Gjeldende støygrenser

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

79.11.1 Før konkurransen

For alle totaktsmotorer 112 dB/A (pluss 2 dB/A tillegg i toleranse)

For alle firetaktsmotorer 112 dB/A (pluss 2 dB/A tillegg i toleranse)

(Støygrensen settes for 2015 til 112 dB/A for både totakts- og firetakts motorer. Dette tilsvarer FIM-kravet i 2014 for endurosykler. Denne grensen er høyere enn det FIM har som grense for trialsykler internasjonalt, og vil bli revidert etter hvert som grensene internasjonalt også senkes. Internasjonalt gjelder for tiden 104 dB/A for totaktere og 106 dB/A for firetaktere. Fra 2017 settes den internasjonale grensen til 101 dB/A for totaktere og 103 dB/A for firetaktere.)

79.11.2 Under og etter konkurransen

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

79.12 Ikke godkjente kjøretøy

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

80 Retningslinjer for bruk av støymålingsutstyr

80.01 Funksjonærer

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

80.02 Kalibrator

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

80.03 Korreksjoner

Korreksjoner skal legges til som beskrevet i paragraf 79.11.

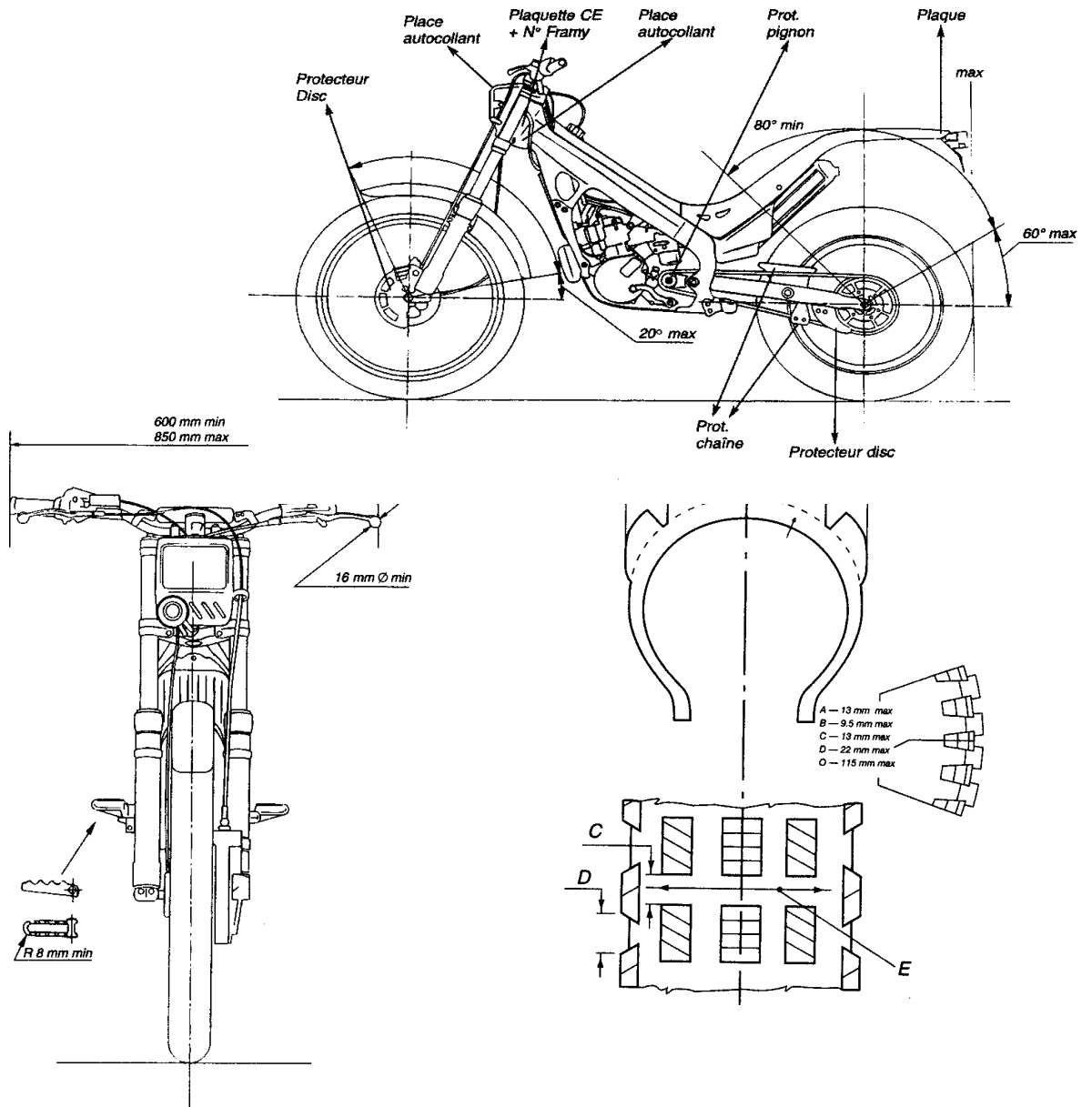
80.04 Temperatur

Målemetoden 2meterMax har ingen tillegg ved lave temperaturer.

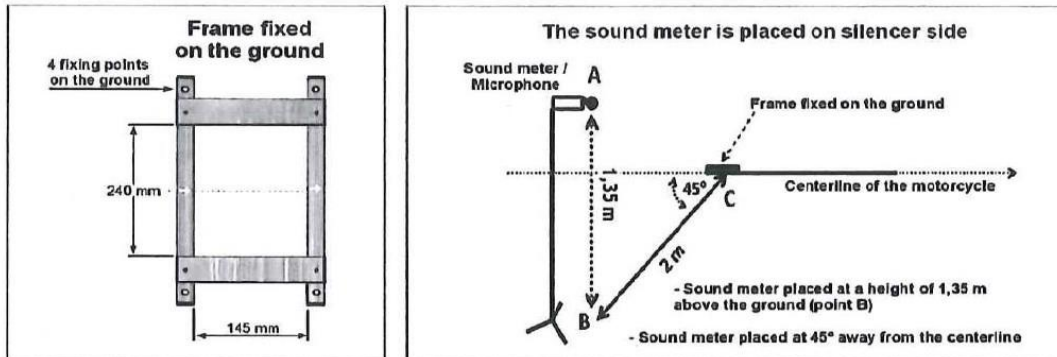
80.05 Avgjørelser

Avgjørelser på bakgrunn av støymålinger fattes av stevneleder på grunnlag av regler beskrevet i SR, og etter konsultasjoner med teknisk kontrollant.

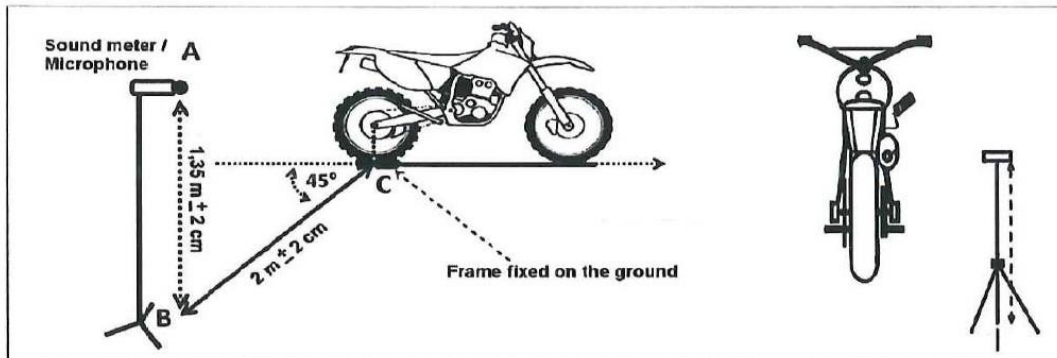
DIAGRAM



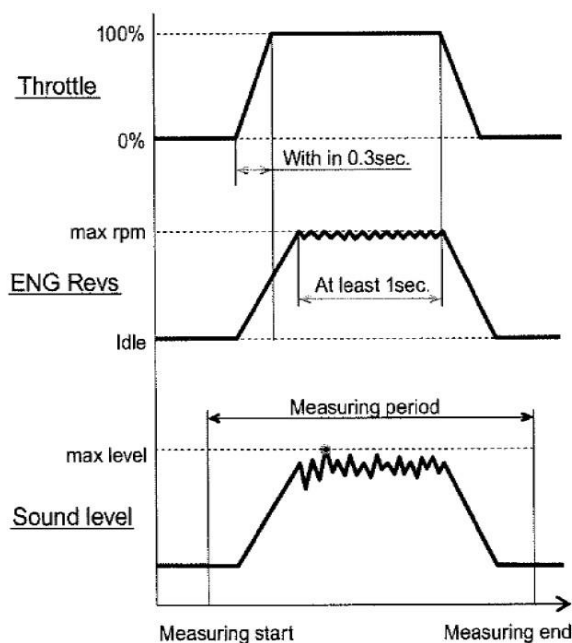
LYDMÅLING



POSITION OF THE SOUND METER IN RELATION TO THE MOTORCYCLE



THE IMAGE OF THE SOUND MEASURING PROCEDURE



1. The Inspector shall open the throttle until full open throttle within 0.3 seconds.
2. And keep at the max rpm (at rpm limiter) at least 1 second. Then, release the throttle quickly.
3. The sound level is measured in the all period and the maximum level shall be recorded in any case. (automatically by the sound meter).

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

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 Romania, 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 Belo Russia, E29 for Estonia, E30 (- vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonia, 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 T8133 : 2000
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2005
(Label affixed inside the helmet).

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