



Norges Motorsportforbund

SPECIALREGLEMENT
TRIAL



Avdeling Norges Motorsykkelforbund

Spesialreglement trial

Sist endret november 2011

gjeldende fra 2012

INNHold

Fellesdelen side 12

Fellesdelen til spesialreglementene er vedtatt i MC-seksjonsstyret 19. mars 2009

Konkurransereglementet side 23

Teknisk Reglement side 48

INNHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|--|-----------|
| FELLESEDELEN | 12 |
| 1. ANSVAR OG MYNDIGHET | 12 |
| 2. DEFINISJONER | 12 |
| 2.1 Spesialreglementer (SR)..... | 12 |
| 2.1.1 Regler for Norgesmesterskap og Norgescup (NM / NC regler)..... | 12 |
| 2.1.2 Teknisk reglement (TEKR)..... | 12 |
| 2.1.3 Banereglement (BR)..... | 12 |
| 2.2 Andre bestemmelser (AB)..... | 12 |
| 3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB | 12 |
| 3.1 Endringer i SR..... | 13 |
| 3.2 Eventuelle forandringer eller tillegg i AB..... | 13 |
| 4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER | 13 |
| 5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE | 13 |
| 5.1 Juryen | 13 |
| 5.2. Juryformann sine plikter..... | 14 |
| 5.3 Stevnelederen | 14 |
| 5.4 Teknisk kontrollant | 15 |
| 5.5 Tidtakere..... | 16 |
| 5.6 Miljøkontrollant | 16 |
| 5.7 Jurysekretær | 16 |
| 5.8 Andre stevnefunksjonærer..... | 16 |
| 6. DELTAGERE | 17 |
| 6.1 Lisens og lisenskurs | 17 |
| 6.2 Utøvere plikter å overholde reglementer..... | 17 |
| 6.3 Ansvarshavende | 17 |
| 6.4 Utøver..... | 18 |
| 6.5 Forsikringer | 18 |
| 6.6 Folketrygden..... | 18 |
| 7. LØPSDOKUMENTER OG PÅMELDING | 19 |
| 7. 1 Tilleggsregler | 19 |
| 7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse | 19 |
| 7.1.2. Arrangementsnummer | 19 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 7.1.3 | Tilleggsreglens innhold | 19 |
| 7.1.4 | Utøverens rett til tilleggsreglene | 19 |
| 7.2 | Akkrediteringer | 19 |
| 7.3 | Påmeldinger..... | 19 |
| 7.4 | Avvisning av påmeldinger..... | 20 |
| 7.5 | Uteblivelse fra et løp | 20 |
| 7.6 | Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding | 20 |
| 7.7 | Etteranmeldinger | 21 |
| 8. | UNDER LØPET | 21 |
| 8.1 | Offisielle signaler | 21 |
| 8.2 | Farlige kjøretøy | 21 |
| 8.3 | Uønsket adferd | 21 |
| 9. | ETTER LØPET..... | 21 |
| 9.1 | Resultatlistor..... | 21 |
| 9.2 | Forlate arenaen | 21 |
| 9.3 | Faktaavgjørelser i grenen | 22 |
| | KONKURRANSEREGLEMENTET | 23 |
| | INNLEDNING | 23 |
| | GENERELL DEL | 24 |
| 20 | DEFINISJONER | 24 |
| 21 | MILJØ..... | 24 |
| 22 | TRENING | 24 |
| 23 | GENERELT OM KONKURRANSER | 25 |
| 24 | JURIDISK MYNDIGHET | 25 |
| 25 | LØYPA (TRANSPORT)..... | 25 |
| 25.1 | Løype og gjennomføring | 25 |
| 25.2 | Kjørestrekning | 25 |
| 25.3 | Løypemarkeringer | 25 |
| 26 | SEKSJONSDOMMERE..... | 25 |
| 27 | SEKSJONER | 26 |
| 27.1 | Generelt | 26 |
| 27.2 | Utforming | 26 |
| 27.3 | Inndeling..... | 26 |
| 27.4 | Markering | 26 |
| 27.5 | Piling | 27 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 27.6 | Rekkefølge | 27 |
| 27.7 | Hindring (obstruksjon) | 27 |
| 28 | TIDSKONTROLL OG TILLATT MAKSIMALTID | 27 |
| 28.1 | Tidskontroll | 27 |
| 28.2 | Førernes tillatte maksimaltid | 28 |
| 28.3 | Starttid-kontroll | 28 |
| 28.4 | Sluttid-kontroll | 28 |
| 28.5 | Tidsbegrensning i seksjonene..... | 28 |
| 29 | TRENING OG BESIKTIGELSE AV SEKSJONENE | 28 |
| 30 | ORGANISERING AV LØPET | 28 |
| 30.1 | Førernes alder | 28 |
| 30.2 | Førernes lisenser..... | 29 |
| 30.3 | Klasser | 29 |
| 30.4 | Påmeldinger..... | 29 |
| 30.5 | Påmeldingsavgift..... | 29 |
| 30.6 | Førernes startnummer..... | 30 |
| 30.7 | Assistenten (mindere) | 30 |
| 30.8 | Startintervall | 30 |
| 30.9 | Startrekkefølge | 31 |
| 31 | TEKNISK..... | 31 |
| 31.1 | Motorsykkelens utrustning | 31 |
| 31.2 | Førerens utrustning..... | 32 |
| 31.3 | Støymåling | 32 |
| 31.4 | Merking av deler | 32 |
| 31.5 | Førerens ansvar | 32 |
| 31.6 | Kontroll av deler..... | 32 |
| 32 | PRIKKBELASTNING..... | 32 |
| 32.1 | Tidsstraff med hensyn til førerens kjøretid | 32 |
| 32.2 | Straffeprikker i seksjonen..... | 33 |
| 33 | REGISTRERING AV PRIKKBELASTNING..... | 34 |
| 34 | RESULTATER..... | 34 |
| 35 | STEVNET STOPPES FØR STEVNESLUTT | 34 |
| 36 | UAVGJORT RESULTAT | 35 |
| 37 | PREMIERING | 35 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 38 | GULT KORT | 35 |
| 39 | SANKSJONER | 35 |
| 40 | PROTESTER..... | 36 |
| | ÅPNE LØP..... | 37 |
| 50 | KLASSEINNDELING | 37 |
| 50.1 | Klasseinndeling av kjøretøy | 37 |
| 50.1.1 | Åpne løp | 37 |
| 50.1.2 | Åpne løp i tilknytning til Norgescup..... | 37 |
| 50.2 | Klasseinndeling av førere..... | 37 |
| 50.2.1 | Åpne løp | 37 |
| 50.2.2 | Åpne løp i tilknytning til Norgescup..... | 37 |
| 51 | OPPRYKK | 38 |
| | REGLEMENT FOR NORGESCUP | 39 |
| 60 | KONKURRANSEN | 39 |
| 61 | DELTAKERE | 39 |
| 62 | STATUS | 40 |
| 63 | START..... | 40 |
| 64 | SEKSJONER | 40 |
| 64.1 | Antall og fordeling | 40 |
| 64.2 | Vanskelighetsgrad | 40 |
| 64.3 | Korridor..... | 40 |
| 64.4 | Piling | 41 |
| 65 | ANTALL RUNDER | 41 |
| 66 | KJØRETID | 41 |
| 67 | TIDSBEGRENSNING I SEKSJONENE | 42 |
| 68 | RESULTATBEREGNING | 42 |
| 69 | PREMIERING | 42 |
| | REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP INDIVIDUELT | 43 |
| 70 | KONKURRANSEN | 43 |
| 71 | DELTAKERE..... | 43 |
| 72 | STATUS | 43 |
| 73 | START..... | 43 |
| 74 | SEKSJONER | 43 |
| 74.1 | Antall | 43 |
| 74.2 | Piling | 44 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 74.3 | Korridor..... | 44 |
| 75 | ANTALL RUNDER | 44 |
| 76 | KJØRETID | 44 |
| 77 | TIDSBEGRENSNING I SEKSJONENE | 44 |
| 78 | RESULTATBEREGNING | 44 |
| 79 | PREMIERING | 44 |
| | REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAP LAG | 45 |
| 80 | KONKURRANSEN | 45 |
| 81 | DELTAKERE..... | 45 |
| 81.1 | Klasser..... | 45 |
| 81.2 | Påmelding..... | 45 |
| 81.3 | Lagleder..... | 46 |
| 82 | STATUS | 46 |
| 83 | START..... | 46 |
| 84 | SEKSJONER | 46 |
| 84.1 | Antall og fordeling | 46 |
| 84.2 | Piling | 46 |
| 84.3 | Korridor..... | 46 |
| 85 | ANTALL RUNDER | 47 |
| 86 | KJØRETID | 47 |
| 87 | TIDSBEGRENSNING I SEKSJONENE | 47 |
| 88 | RESULTATBEREGNING | 47 |
| 89 | PREMIERING | 47 |
| | TEKNISK REGLEMENT FOR TRIAL..... | 48 |
| 01 | INTRODUKSJON..... | 48 |
| 03 | KONSTRUKSJONSFRIHET | 48 |
| 05 | KATEGORIER OG GRUPPER MOTORSYKLER..... | 48 |
| | Kategori I..... | 48 |
| | Gruppe A1- solo motorsykler..... | 48 |
| | Gruppe B1- kjøretøy med tre hjul | 48 |
| | Gruppe B2 - motorsykkkel med permanent sidevogn..... | 48 |
| | Kategori II | 49 |
| | Kategori III..... | 49 |
| 07 | KLASSER | 49 |
| | Kategori I..... | 49 |

| | |
|--|-----------|
| Gruppe A 1..... | 49 |
| Gruppe B 1, B 2..... | 49 |
| 11 MÅLING AV SLAGVOLUMET..... | 49 |
| 11.11 Stempelmotor, "Otto" prinsippet..... | 49 |
| 11.13 Rotasjonsmotorer | 50 |
| 11.15 Wankelmotor..... | 50 |
| 17 OVERLADNING (KOMPRESSOR, TURBO)..... | 50 |
| 18 TELEMETRI..... | 50 |
| 19 MOTORSYKKELENS VEKT..... | 51 |
| 19.01..... | 51 |
| 21 ANGIVELSE AV FABRIKAT | 51 |
| 23 DEFINISJON AV EN PROTOTYPE | 51 |
| 25 GENERELLE BESTEMMELSER | 51 |
| 25.01..... | 51 |
| 25.01.1..... | 52 |
| 25.01.2..... | 52 |
| 25.01.3..... | 52 |
| 25.01.4..... | 52 |
| 25.02..... | 52 |
| 25.06..... | 52 |
| 26 RAMMEDEFINISJON FOR SOLO MOTORSYKKELENS..... | 52 |
| 27 STARTANORDNING | 52 |
| 29 BESKYTTELSE AV ÅPNE OVERFØRINGER..... | 52 |
| 29.04..... | 52 |
| 31 EKSOSRØR..... | 52 |
| 31.01..... | 52 |
| 31.03..... | 52 |
| 33 STYRE..... | 53 |
| 33.01..... | 53 |
| 33.02..... | 53 |
| 33.05..... | 53 |
| 33.08..... | 53 |
| 33.09..... | 53 |
| 33.11..... | 53 |
| 33.12..... | 53 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 35 | KONTROLLHÅNDTAK (HENDLER) | 53 |
| | 35.01 | 53 |
| | 35.03 | 53 |
| | 35.04 | 53 |
| 37 | MOTORKONTROLL (GASS OG STOPP) | 54 |
| | 37.01 | 54 |
| | 37.03 | 54 |
| 39 | FOTHVILERE | 54 |
| | 39.01 | 54 |
| | 39.02 | 54 |
| 41 | BREMSER | 54 |
| | 41.01 | 54 |
| | 41.02 | 54 |
| | 41.03 | 54 |
| | 41.04 | 54 |
| 43 | SKJERMER OG HJULBESKYTTELSE | 55 |
| | 43.01 | 55 |
| | 43.02 | 55 |
| | 43.04 | 55 |
| 47 | HJUL, FELGER OG DEKK | 55 |
| | 47.01 | 55 |
| | 47.02 | 55 |
| 49 | TRIALDEKK | 55 |
| | 49.01 | 55 |
| | 49.02 | 55 |
| | 49.03 | 56 |
| | 49.04 | 56 |
| | 49.05 | 56 |
| | 49.06 | 56 |
| | 49.10 | 56 |
| | 49.10.1 | 56 |
| | 49.10.2 | 56 |
| 50 | TILLEGG FOR ELEKTRISKE MOTORSYKLER | 56 |
| 53 | TILLEGGSBESTEMMELSER FOR SIDEVOGNSSYKLER | 56 |
| | 53.02 | 56 |

| | |
|---|-----------|
| 53.03..... | 56 |
| 53.14..... | 56 |
| 53.21..... | 57 |
| 55 NUMMERSKILT..... | 57 |
| 56 LYS, VARSELUTSTYR OG SPEEDOMETER..... | 57 |
| 63 DRIVSTOFF, DRIVSTOFF/OLJE BLANDINGER..... | 57 |
| 65 KJØREUTSTYR..... | 57 |
| 67 BRUK AV HJELM..... | 58 |
| 69 GODKJENNING AV HJELMEN..... | 58 |
| 69.01..... | 58 |
| 69.02..... | 58 |
| 69.03..... | 58 |
| 69.04..... | 58 |
| 69.04.1..... | 58 |
| 69.04.2..... | 58 |
| 69.04.3..... | 58 |
| 70 GODKJENNINGSMERKER..... | 59 |
| 71 ØYEBESKYTTELSE..... | 59 |
| 76 NUMMERVESTER..... | 59 |
| 77 KONTROLL..... | 59 |
| 77.01 Teknisk kontroll..... | 59 |
| 77.01.1..... | 59 |
| 77.01.2..... | 59 |
| 77.01.3..... | 59 |
| 77.01.4..... | 59 |
| 77.01.5..... | 59 |
| 77.01.6..... | 60 |
| 77.01.7..... | 60 |
| 77.02..... | 60 |
| 77.02.1..... | 60 |
| 77.02.2..... | 60 |
| 77.02.3..... | 60 |
| 77.02.4..... | 60 |
| 77.02.5..... | 60 |
| 77.02.7..... | 60 |
| 77.05 Farlige kjøretøy..... | 60 |
| 79 STØYKONTROLL..... | 61 |
| 79.01..... | 61 |

| | |
|--|-----------|
| 79.02..... | 61 |
| 79.03..... | 61 |
| 79.04..... | 61 |
| 79.05..... | 61 |
| 79.06..... | 62 |
| 79.08..... | 62 |
| 79.11 Gjeldende støygrenser | 62 |
| 79.12..... | 62 |
| 79.13..... | 62 |
| 79.14..... | 62 |
| 79.15..... | 62 |
| 79.16 Støykontroll etter løpet..... | 62 |
| 79.17 Støykontroll under løpet..... | 62 |
| 80 RETNINGSLINJER FOR BRUK AV STØYMÅLINGSUTSTYR | 63 |
| 80.01..... | 63 |
| 80.02..... | 63 |
| 80.04..... | 63 |
| 80.05..... | 63 |
| 80.06..... | 63 |
| 80.07..... | 63 |
| 80.08..... | 63 |
| 80.09 Korreksjon..... | 63 |
| 80.10 Temperatur | 63 |
| DIAGRAM..... | 64 |
| KONTROLL AV HJELMENS PASSFORM OG STØRRELSE..... | 65 |

FELLESEDELEN

1. ANSVAR OG MYNDIGHET

Forbundsstyret (FS) har ansvaret for at det til enhver tid forefinnes gyldige reglementer som nevnt under. Forbundsstyret kan delegere ansvaret for godkjenning av reglementer som nevnt under § 2 til nærmeste underliggende ledd.

Forbundsstyret er eneste myndighet i NMF som kan godkjenne nye grener, nye statusklasser og reglementer for nasjonale statusløp. Forbundsstyret kan også vedta avvikling av grener og nasjonale statusklasser.

2. DEFINISJONER

Følgende definisjoner brukes i NMF:

2.1 Spesialreglementer (SR)

Spesialreglementer er spesifikke regler som gjelder en eller flere grener, øvelser eller kategorier av løp, og kommer i tillegg til reglene nedfelt i NLR. Bestemmelser i spesialreglementene kan ikke fravike prinsippene i NLR.

2.1.1 Regler for Norgesmesterskap og Norgescup (NM / NC regler)

Regler for avvikling av NM og NC er en del av grenens spesialreglement, men kan fravike det øvrige reglementet når det gjelder konkurranseform og premiering.

2.1.2 Teknisk reglement (TEKR)

Teknisk reglement er en del av spesialreglementet og skal angi hvilke tekniske regler som gjelder for alle kjøretøy i hver enkelt gren. Hvor intet er angitt i det nasjonale tekniske reglement i en gren, vil det internasjonale tekniske reglement for grenen gjelde.

2.1.3 Banereglement (BR)

Banereglement er en del av spesialreglementet og skal angi hvilke banespesifikke regler som gjelder for alle konkurranse- og treningsbaner i hver enkelt gren. Banereglementene skal bygge på banereglementene i UEM og/eller FIM så langt dette er mulig. Hvor intet er angitt i det nasjonale banereglement i en gren, vil UEM og/eller FIM's banereglement for grenen gjelde.

2.2 Andre bestemmelser (AB)

Utfyllende regler laget av NMF eller NIF som kommer i tillegg til NLR og spesialreglementene.

3. ENDRINGER ELLER TILLEGG TIL SR OG AB

Dette kapitlet regulerer hvilke organisasjonsledd som kan vedta endringer og tillegg i Spesialreglementer og Andre Bestemmelser og rutiner for vedtak og ikrafttredelse.

3.1 Endringer i SR

Grenansvarlig utarbeider forslag til Seksjonsstyret, som fatter endelig vedtak om endringer og tillegg. Unntak fra dette er regulert i kapittel 1.

Endringer og tillegg i SR skal senest tre i kraft fra 1. februar. For typiske vintergrener skal forandringer være godkjent og tre i kraft senest 1. september.

Endringer og tillegg med bakgrunn i sikkerhet, force majeure eller vesentlige endringer i internasjonale reglement etter disse fristene kan tre i kraft i løpet av året, men ikke mindre enn en uke etter at vedtaket er publisert sammen med dato for iverksettelse.

I de tilfeller hvor endringene medfører avvikling av klasser eller vesentlige endringer av TEKR for en klasse, bør endringene først tre i kraft fra 1. januar minst 1 år etter at vedtaket er fattet og publisert.

3.2 Eventuelle forandringer eller tillegg i AB

Forbundsstyret fatter vedtak om endringer i AB. Endringer trer i kraft fra den tid FS bestemmer og publiseres sammen med dato for iverksettelse.

4. APPROBASJONER, FORSIKRINGER OG ANDRE AVGIFTER

Ved faste motorsportsanlegg skal det alltid foreligge en dokumentmappe hvor alle godkjenninger og kvitteringer forefinnes. Denne skal fremlegges for kontroll ved forlangende av kontrollmyndighet.

Alle klubber tilsluttet NMF skal betale en årlig klubbkontingent og forsikringsavgift. Kontingenten og forsikringsavgiften dekker klubbens approbasjonsavgift og ansvarsforsikring for bane/anlegg og arrangement. Avgiftens størrelse vedtas av FS for hvert enkelt år. Dokumentasjon på disse betalingene skal til en hver tid kunne fremvises ved trening eller arrangement.

Ved approbasjon av konkurranser senere enn fastsatt frist skal klubben ilegges en tilleggsavgift. Forbundsstyret bestemmer hvert år frist for approbasjon og størrelse på tilleggsavgiften.

Ved avlysning av approberte løp kan Forbundsstyret ilegge en avgift avhengig av tidspunkt, omstendigheter og løpets status.

5. ARRANGØRENS FUNKSJONÆRER OG DERES ANSVARSOMRÅDE

Beskrivelse av funksjonærer og andres ansvarsområder.

5.1 Juryen

Juryformann ved Norgesmesterskap må inneha gyldig jurylederlisens. Juryformann ved Norgescup og åpne løp må minst inneha gyldig jury-A lisens.

NMF-oppnevnt jurymedlem ved statusløp må minst inneha gyldig jury-B lisens. Klubbens jurymedlem må minst inneha gyldig stevnelederlisens.

5.2. Juryformann sine plikter

Juryformann sammenkaller til jurymøter i henhold til tilleggsreglene og eventuelt ekstraordinært jurymøte om han/hun finner dette nødvendig. Juryformann leder jurymøtet som skal påse følgende:

- Foreta eventuelle nødvendige forandringer av tilleggsreglene (TR) etter kunngjøringen og forsikre seg om at alle deltakende kjørere har blitt informert om slike, se NLR § 50.2 og 100.3
- Stevnets sekretær skal avgi rapport om at alle deltakerne og lisenspliktige funksjonærer har sine respektive lisenser, medlemskort og kjøretøybevis i orden.
- Stevneleder skal avgi rapport om at alle forholdsregler er tatt for at løpet kan avvikles på en tilfredsstillende måte
- Rapport om den sikkerhetsmessige og medisinske standarden ved arrangementet
- Kontroll av den offisielle tillatelsen fra lokale myndigheter og NMF til å kjøre stevnet og arrangørens ansvarsforsikring.

Ved slutten av hver konkurransedag skal Juryformann sammenkalle til et jurymøte for å gjennomgå rapporter fra stevneleder, sekretær og eventuelt andre ledende funksjonærer.

Ved slutten av stevnet, i løpet av juryens siste møte, skal Juryformann sammen med stevneleder skrive under løpets offisielle resultatlister. Sammen med juryens sekretær skal han/hun også skrive under alle referater fra jurymøtene.

Ved statusløp skal Juryformannen sende alle dokumenter i forbindelse med eventuelle protester til NMF innen 72 timer etter løpets avvikling.

5.3 Stevnelederen

Stevnelederen er juridisk ansvarlig for arrangementet og er ansvarlig for en behørig og effektiv avvikling av konkurransen. Han/hun kan ikke være et stemmeberettiget medlem av juryen eller være lagleder.

Stevneleders viktigste oppgaver er:

- Å sørge for at banen er i god forfatning, påse at alle funksjonærer er til stede og er klare til å utføre sine funksjoner og påse at sikkerheten inklusive sanitetstjenesten er i orden.

- Å kontrollere deltakernes identitet og påse at deltakernes sykler er riktig nummerert, samt å forvise seg om at det ikke er noe som forhindrer en kjører eller passasjer fra å delta i løpet, som f.eks. suspensjon, diskvalifikasjon eller annet som forbyr ham å kjøre.
- Å utsette et løp hvis det er viktig for sikkerheten eller i andre tilfeller av "force majeure", ev. å fortsette med utbedringer av baneforholdene. Han/hun kan eventuelt stoppe et løp før tiden eller avlyse deler av/hele løpet av sikkerhetsmessige grunner eller force majeure.
- Å nekte en kjører, passasjer eller et kjøretøy å delta i et løp på bakgrunn av reglementer eller av sikkerhetsmessige hensyn.
- Å forvise seg om at NMF's regler følges, og han/hun kan ilegge sanksjoner mot deltagere så langt reglementer tillater eller foreslå sanksjoner overfor juryen.
- Å sørge for å få fjernet fra banen og dens umiddelbare nærhet alle personer som unnlater å følge ordre fra en funksjonær i tjeneste.
- Å underrette juryen om alle avgjørelser som skal tas eller allerede er tatt, og om alle protester som er overlevert til ham.
- Å skaffe til veie alle rapporter fra tidtakere og andre utøvende funksjonærer, og all den informasjon som er nødvendig for å kunne legge fram sin rapport for juryen. Dessuten skal han/hun sørge for å få godkjent løpets resultater.

Stevneleder kan ilegge sanksjoner i henhold til NLR, sanksjonsreglementet og/eller SR. Sanksjonen kan være svartflagg, "stop and go" sanksjon, bot inntil kr. 1.000.- og/eller advarsel (gult kort). Slike sanksjoner skal alltid rapporteres til juryen. Er forseelsen så alvorlig at stevneleder anser at sanksjonen skal være strengere enn stevneleder har kompetanse til ilegge, skal saken alltid overlates til juryen som så skal avgjøre om forholdet skal avgjøres av juryen eller oversendes til NMF. Anser juryen at forholdet er så graverende at saken skal oversendes NMF, skal juryen fatte vedtak om diskvalifikasjon og informere den saken gjelder, om at forholdet rapporteres til NMF med innstilling på at saken skal ha en strengere sanksjon enn juryen kan ilegge.

Etter løpet skal stevneleder sørge for at alle skriftlige rapporter og godkjente resultatlister sendes NMF innen 72 timer.

5.4 Teknisk kontrollant

Teknisk kontrollant oppnevnes av arrangørklubben og har som oppgave å se til at konkurransekjøretøyet og bekledning er i overensstemmelse med nasjonale regler samt tilleggsreglene. Han/hun skal forestå eventuelle etterkontroller pålagt av juryen. Teknisk kontrollants oppgave varer helt fra tidspunkt for teknisk kontroll starter og til all protesttid er utløpt og eventuelle protester er ferdigbehandlet.

5.5 Tidtakere

Tidtakerne ved statusløp eller rekordforsøk oppnevnes av arrangør og må være godt kvalifisert til å bruke tidtakerutstyr og resultatprogram.

5.6 Miljøkontrollant

Ved statusløp kan NMF oppnevne Miljøkontrollant. Miljøkontrollantens oppgaver er:

- Å forsikre seg om at Miljøreglementet blir fulgt.
- Å ha tilgang til all informasjon om løpet, kan gi anbefalinger både før, under og etter løpet til stevneleder, juryformann om alle sider ved arrangementet som er av miljømessig betydning.
- Å delta i åpne jurymøter, men uten å ha stemmerett.
- Å rapportere til juryen om miljømessige forhold og å utarbeide skriftlig rapport, evt. på fastsatt skjema. Rapporten sendes NMF's administrasjon.
- Miljøkontrollanters kunnskaper og erfaringer vil bli benyttet på seminarer for å lære opp funksjonærer i de forskjellige grenene, dessuten for kjørere, arrangører og publikum.

5.7 Jurysekretær

Stevneleder skal stille til rådighet en egen jurysekretær for juryen. Jurysekretæren skal føre protokoll fra alle jurymøter og ellers utføre de oppgaver Juryformann finner nødvendig. Jurysekretær skal ikke inneha andre oppgaver samtidig med denne oppgaven (under samme arrangement). Jurysekretæren skal benytte PC for å utføre oppgaven.

Protokollene skal gi en detaljert beskrivelse av alle straffer som er ilagt, avgjørelser i forbindelse med alle protester som er mottatt (kopi av protester skal vedlegges), detaljer omkring eventuelle ulykker, eventuelle uregelmessigheter, juryens vurdering av arrangementet og andre forhold som kan være verd å nevne.

Sammen med Juryformann skal sekretæren skrive under alle protokoller fra jurymøtene.

5.8 Andre stevnefunksjonærer

Andre stevnefunksjonærer er underlagt stevneleders ansvar og skal utføre de oppgaver stevneleder har tildelt vedkommende. Slike funksjonærer har ingen selvstendig myndighet til å ilegge sanksjoner deltagere, men skal rapportere alle nødvendige hendelser til stevneleder. Slike funksjonærer kan også bli pålagt å avgi forklaringer til jury når juryen finner dette nødvendig.

6. DELTAGERE

Beskrivelse av deltager.

6.1 Lisens og lisenskurs

Alle som kjører med kjøretøy i regi av en klubb tilsluttet NMF skal løse lisens. Dette er enten lisenser som kan løses ved frammøte og gjennomgå en sikkerhetsopplæring eller lisens hvor man må gjennomføre lisenskurs/debutantkurs og godkjent legesjekk inkl. en egenerklæring.

En lisens som løses ved frammøte må fylles korrekt ut med alle opplysninger og signeres av utøver og foresatte om utøveren er under 18 år.

For andre lisenser skal lisenssøknad signert av klubb, kurslærer, lege og utøver selv, sammen med korrekt betaling, skal foreligge før lisens utstedes. Lisenssøknader sendes av søker til NMF på standardisert skjema.

For utøvere i aldersgruppene 5 – 8 år og 9 – 12 år er kravene til lisensiering beskrevet i NMF's Barneidrettsregler.

Kravene til medisinske egenerklæringer og legeerklæringer i forbindelse med lisensiering er beskrevet i NMF's Medisinsk Reglement.

6.2 Utøvere plikter å overholde reglementer

Enhver deltager forplikter seg ved deltagelse på enhver form for trening eller fra det tidspunkt det er levert en påmelding til en konkurranse, å følge de reglementer som gjelder for deltagelse i trening eller konkurranser underlagt NMF. Ved ethvert brudd på trenings- og/eller konkurransereglene kan deltageren bli ilagt sanksjoner i tråd med reglene i sanksjonsreglementet. Hvor kompetansen til å ilegge sanksjoner ikke spesifikt er lagt til stevneleder er det juryen som har myndighet til å ilegge sanksjoner. Hvor det foreligger brudd på NIFs lov kan NMF behandle saken selv om juryen ikke har behandlet forholdet.

6.3 Ansvarshavende

Ved trening (utenom konkurranser), oppvisninger, rekrutteringsaktivitet og konkurranser skal utøvere under 16 år ha med seg en ansvarshavende person (foreldre eller annen myndig person). Den ansvarshavende kan ikke delta i samme trening/løp, med mindre annet er angitt i grenens spesialreglement.

Den ansvarshavende skal være medlem i en NMF-tilsluttet klubb. Vedkommende skal kunne dokumentere kjennskap til regelverket gjennom enten

- gyldig utøver- eller funksjonærlisens, eller
- å fremlegge annet kompetansebevis på gjennomgått teori tilsvarende lisenskurs, eller
- å signere på en erklæring der vedkommende erklærer å kjenne til gjeldende regler og forplikter seg til å følge disse.

Utøver og ansvarshavende er ansvarlig for at kjørerens kjøretøy og personlig utstyr er i reglementert forfatning i henhold til forskrifter og teknisk reglement.

Den ansvarshavende skal i likhet med kjøreren rette seg etter gjeldende reglement, tilleggsregler, banereglement og lignende.

Brudd på disse bestemmelsene kan medføre startforbud, treningsforbud, utelukkelse eller annen sanksjon eller straff mot kjøreren eller den ansvarshavende.

Den ansvarshavende skal ha ansvar for kun en kjører under konkurranser. Under trening, oppvisning og rekrutteringstiltak kan ansvarshavende ha ansvar for to kjørere.

NMF's Treningsreglement regulerer vilkår for unntak fra kravene om ansvarshavende ved treningsleire og treningssamlinger.

For øvrig gjelder NMF's treningsreglement for organisering, treningsledelse og ansvarsforhold ved trening i regi av NMF tilsluttet klubb.

6.4 Utøver

Dette punktet gjelder i konkurranser, trening til konkurranser og i treninger utenom konkurranser.

En lisensiert utøver uansett lisenstype er til enhver tid underlagt de lover og regler som gjelder for NMF, se også NLR pkt. 3.

En utøver plikter å yte sitt beste og opptre på en rettskaffen måte, samt følge de sportslige regler og forordninger som gjelder og etterkomme beskjeder og pålegg fra funksjonærer, NMF, NIF og andre som har myndighet til de i henhold til reglementene og forskriftene.

En utøver er også ansvarlig for sine team medlemmer og hjelpere. Utøveren plikter også å være fysisk og mentalt skikket til å delta. Samt påse at kjøretøyet og utstyr til enhver tid tilfredsstiller kravene i teknisk reglement.

En utøver som starter i et løp, men som ikke gjør et ærlig forsøk på å kjøre etter beste evne, skal utelukkes fra konkurransen og kan ilegges straff av juryen.

6.5 Forsikringer

En utøver er forsikret når alle formaliteter er i orden og når utøveren har betalt riktig lisens, kjøre på godkjent bane/område, i regi av en klubb tilsluttet NMF og at aktiviteten er ledet av en treningsleder for grenen.

Forsikringen er i henhold til forsikringsdekningen for den aktuelle lisenstype vedkommende har betalt for angjeldende år.

For alle NMF's grener som har aktive barn under 13 år gjelder NIFs forsikringsvilkår for alle barn i Norsk Idrett.

6.6 Folketrygden

En utøver må også være registrert og tilhøre folketrygden for at forsikringen skal gjelde. For utlandske førere må disse ha lisens som dekker minimumskravene til det FIM, UEM eller Norske Myndigheter setter som krav.

7. LØPSDOKUMENTER OG PÅMELDING

Følgende dokumenter og påmeldingsregler gjelder.

7.1 Tilleggsregler

7.1.1 Ansvar for utfylling og innsendelse

Stevneleder skal sørge for at utfylte tilleggsregler for åpne løp og statusløp er sendt inn for godkjenning i god tid og senest 60 dager før konkurransen. Rutinene rundt innsending og godkjenning av TR er beskrevet i Håndbok for tillitsvalgte.

Ved for sent innkommet TR kan tilleggsavgift tilkomme.

7.1.2. Arrangementsnummer

Grenansvarlig skal sende de godkjente TR til NMF's som så vil tildele arrangøren arrangementsnummer.

Alle arrangement i regi av NMF, løp og oppvisninger, skal ha et verifiseringsbrev fra NMF hvor arrangementets arrangementsnummer er angitt. Dette verifiseringsbrevet skal legges ved søknad om polititillatelse. Uten dette verifiseringsbrev, er arrangementet ikke godkjent av NMF og vil ikke gå inn under forsikringsordningen.

7.1.3 Tilleggsreglenes innhold

TR skal settes opp i samsvar med standard mal for vedkommende gren. TR må eventuelt inneholde antall startende som tillates i hvert løp og angivelse av fremmøtetid, tid for teknisk kontroll og førermøter.

TR skal videre angi eventuell påmeldingsavgift samt eventuell avgift for ikke å ha meldt avbud.

7.1.4 Utøverens rett til tilleggsreglene

TR skal gjøres kjent for alle påmeldte førere på en slik måte at alle har mottatt dem i god tid før stevnet, dog senest 10 dager før løpet. Publisering av godkjente TR kan enten skje ved post, **e-post** eller legges ut på internett.

7.2 Akkrediteringer

Enhver arrangør kan kreve at presse akkrediterer seg. Akkreditert presse skal gis vilkår som gjør det mulig for ham/henne å utføre sine profesjonelle oppgaver. Akkrediterte pressefolk skal skriftlig forplikte seg til å rette seg etter regler, vilkår og begrensninger som arrangøren har for å ivareta sikkerheten og gjennomføringen av arrangementet. Presseakkreditering utstedes på egen risiko. Respekteres ikke pålegg fra arrangøren vil dette medføre øyeblikkelig inndragelse av akkrediteringen.

7.3 Påmeldinger

Påmeldinger til nasjonale løp kan, såfremt grenens spesialreglement ikke sier noe annet, sendes direkte til arrangøren så snart terminlisten er offentliggjort.

Påmeldingsfristen er 15 dager før løpet om ikke annet er bestemt i NM reglement eller TR.

Påmeldingen skal enten skje til hvert enkelt løp eller som en seriepåmelding. Påmeldinger skal gjøres på et NMF-godkjent påmeldingsskjema og være underskrevet av utøveren og eventuell ansvarshavende (se kap. 6.4) Elektronisk påmelding via e-post eller internett kan skje dersom systemene for slik påmelding er godkjent av kompetent myndighet i NMF. Dersom elektronisk påmelding ikke omfatter godkjent ordning for signering, skal dokumenter signeres ved innsjekk.

7.4 Avvisning av påmeldinger

Individuelle påmeldinger kan bli avvist, enten av den føderasjonen som har utstedt kjørers lisens, NMF eller arrangøren, under forutsetning av at TR og de respektive regler for vedkommende gren følges. Arrangøren kan også avvise eller ikke godkjenne en påmelding dersom påmeldingen mangler vesentlige opplysninger.

Skriftlig beskjed om en avvisning må sendes til deltakeren senest 72 timer etter påmeldingsfristens utløp.

En utøver som mener at påmeldingen har blitt urettferdig avvist, og som på grunn av dette finner seg forbigått, kan appellere eller legge inn en protest i overensstemmelse med reglene i gjeldende gren.

NMF kan avvise en påmelding eller nekte en utøver deltagelse, når løp kolliderer med statusløp eller representasjonskjøring. NMF kan også forby kjørere å delta på løp samme dag eller inntiliggende dager for utøvere som er uttatt til representasjonskjøring. Mot beslutninger som nevnt i dette ledd kan det ikke protesteres eller appelleres.

7.5 Uteblivelse fra et løp

En kjører som er påmeldt i et løp og som ikke kan delta, må informere arrangøren om dette så snart som mulig og oppgi en akseptabel og gyldig grunn. I Norgesmesterskap skal arrangør og andre som påmeldingen er sendt til ha beskjed om avbud.

Hvis utøveren ikke melder avbud, eller hvis grunnen som gis erklæres ugyldig, skal stevnelederen rapportere utøveren til juryen ved løpet, og denne kan ilegge utøveren bøter i tråd med tilleggsreglene.

En utøver som ikke deltar i et løp utøveren er påmeldt til, og som samme dag deltar i et annet løp uten å ha fått godkjenning fra arrangøren eller NMF, får sin lisens automatisk suspendert i inntil to uker. NMF skal innen suspensjonens utløp ha behandlet saken og tatt beslutning på om det skal ilegges en administrativ forføyning.

7.6 Refusjon av startavgift og kansellering av en påmelding

De avgifter som er betalt for deltakelse i et løp, skal beholdes av arrangøren hvis kjøreren blir utelukket for brudd på reglementet.

Suspensjon, utestenging eller eksklusjon innebærer kansellering av alle påmeldinger fra den straffede personen for den perioden som straffen gjelder. I slike tilfeller skal arrangører eventuelt refundere avgifter som allerede er betalt.

7.7 Etteranmeldinger

Utøvere som melder seg på et løp etter at påmeldingsfristen er utløpt kan ilegges en etteranmeldingsavgift om ikke annet står nevnt i grenens konkurransereglement. Etteranmeldingsavgiften skal være angitt i TR og kan ikke sammen med startavgiften overstige det dobbelte av startavgiften.

8. UNDER LØPET

Beskriver punkter som skal følges under løp.

8.1 Offisielle signaler

Offisielle signaler skal gis med hjelp av flagg, tavler eller lys. Nøyaktig beskrivelse av dette finnes i de gjeldende spesialreglementene for hver enkelt gren.

Alle deltagere plikter å rette seg etter de signaler som gis fra stevneledelsen. Brudd på denne regelen kan medføre diskvalifikasjon. Er forseelsen alvorlig skal denne rapporteres til NMF som da vil avgjøre om saken skal avgjøres ved administrativ forføyning eller anmeldes til Domsutvalget.

8.2 Farlige kjøretøy

Stevnelederen eller dommeren (speedway) kan når som helst under stevnet, stanse et kjøretøy som anses å kunne utgjøre en fare på grunn av konstruksjonen eller tilstanden.

8.3 Uønsket adferd

Enhver deltager skal respektere pålegg og andre direktiver gitt av stevneleder eller funksjonærer satt til dette. Uakseptabel eller uønsket adferd ilegges sanksjon av stevneleder eller juryen, såfremt saken ikke er så alvorlig at den må behandles etter NIFs lov kap 11. I slike tilfelle skal juryen følge bestemmelsen i dette reglements § 5.3. 3.ledd og saksbehandlingsreglene i sanksjonsreglementet, jfr. NIFs lov kap. 11.

9. ETTER LØPET

Beskriver hva som skal skje etter et arrangement.

9.1 Resultatlister

Arrangøren skal så raskt som mulig offentliggjøre den preliminnære resultatlisten. På resultatlisten skal det angis når den er offentliggjort og når protestfristen utløper.

9.2 Forlate arenaen

Ingen utøver må forlate arenaen før tidsfristen for protester i egen klasse er utløpt. Skulle en utøver forlate arenaen før protesttiden er utløpt, taper utøveren enhver rett til å protestere på resultatlisten.

9.3 Faktaavgjørelser i grenen

Faktaavgjørelser er skjønnsavgjørelser basert på hva en funksjonær oppfatter har skjedd. Som eksempel kan starters vurdering av tyvstart og hvem som tyvstartet, måldommers vurdering/oppfattelse av hvem som passerte målstreken først, seksjonsdommers vurdering av foting i trial, flaggavgjørelser av flaggvakt, stevneledere og lignende.

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, og fjernet tekst blir i tillegg gjennomstreket.** 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 det internasjonale regelverket 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 NMF's 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 det internasjonale reglementet og reglement for VM og EM henvises det til FIM's og UEM's 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 FIM's 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 Løpsreglement (NLR) 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 FIM's 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. NMF's 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 forsøpling, 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 NMF's 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 NLR, SR, Medisinsk Reglement og eventuelle bestemmelser i Tilleggsreglene.

23 GENERELT OM KONKURRANSER

En konkurranse skal inneholde:

- Administrativ og teknisk kontroll
- Selve trialløpet
- Premiering

24 JURIDISK MYNDIGHET

Konkurransen skal avholdes i samsvar med NMF's reglementer og kontrolleres av en jury.

Funksjonærene må oppnevnes i henhold til NLR 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 avsperrret 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 føremøte 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

~~Kunstige hinder laget av trevirke, bildekk, betongelement eller lignende er ikke tillatt, men trestammer som ligger som naturlig i seksjonen godtas. Juryen kan unntaksvis godta element av menneskeskapt materiale, hvis det er godt integrert i terrenget.~~

~~På seksjoner bygget for anledningen skal hindringene være laget av naturlige materialer.~~

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 begrensning, 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.

27.3 Inndeling

Seksjonene kan deles opp i flere delseksjoner der terrenget er spesielt egnet for det. ~~En konkurranseløype skal bestå av minst 20 enkelte seksjoner eller delseksjoner.~~ Man kan oppnå det oppsatte antallet seksjoner/~~delseksjoner~~ 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. ~~Hvis det plasseres forskjellige piler på samme feste, skal det ikke regnes som en feil hvis man river en annen pil enn den som gjelder for egen klasse.~~

Tredje avsnitt vedrørende klasse KE er fra 2012 flyttet til § 64.4, andre ledd.

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 NMF's 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 klassebetegnelsene.

NMF's 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 påmeldingsskjemaet kan verken førerens navn eller sykkeltypen endres uten ved en begrunnet søknad til stevnelederen.

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

30.5 Påmeldingsavgift

Påmeldingsavgiften skal være oppgitt i TR.

Etteranmelding skal koste dobbel påmeldingsavgift, om ikke annet er angitt i TR.

Det tillegges grenmøtet på Motorsportskonferansen hvert år å fastsette maksimalpriser på påmeldingsavgifter for påfølgende sesong for nasjonale statusløp og åpne løp. 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 NLR § 60.1. 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 kjørere 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. Hjelmen 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 løpsstedet. 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 kjøreutstyr.

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 forhåndsgodkjent av NMF for barneidrett i de aldersgrupper som er aktuelle, og de må være i den stand de var ved godkjenning. 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 en hver 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 funksjonæren 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 uansett om føreren foter eller ikke.
- 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.
- Føreren eller sykkelen berører en pil/markør eller festepinne for pil/markør, eller kjører på eller over en pil/markør eller festepinne for pil/markør, før forhjulsakselen har passert seksjonenes sluttskilt.
- Føreren eller sykkelen river over et markeringsbånd.
- 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.
- Sykkelen kjører i en sløyfe og krysser sitt eget spor med begge hjul.

Dersom piler benyttes, skal det regnes som en fempriksfeil om en unnlater å følge egne porter, eller kjører gjennom andres porter, uansett kjøreretning.

Ved idømmelse av fempriksfeil skal seksjonsdommer umiddelbart varsle dette ved å blåse i fløyta.

- e) Glemme en seksjon: 20 prikker

Det er bare den grovste 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 20 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 faktaavgjørelse.

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 kjøreutstyr 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 konkurranse, 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 kjøreutstyr
- 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 NMF's gyldige protestskjema. Protesten skal leveres i henhold til NLR og Nasjonalt Sanksjonsreglement, sammen med et gebyr på **kr 750 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 **kr 2000,- 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 KLASSEINDELING

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. NMF's bestemmelser om barneidrett og aldersgrenser i forhold til sykkelstørrelse må følges. Inndelingen må beskrives i TR. Dersom man ønsker å benytte samme regler som i åpne løp i tilknytning til Norgescup, så er det tilstrekkelig å skrive det.

50.1.2 Åpne løp i tilknytning til Norgescup

Syklene har fri motorstørrelse. NMF's bestemmelser om barneidrett og aldersgrenser i forhold til sykkelstørrelse må følges.

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. NMF's 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 regler som i åpne løp i tilknytning til Norgescup, så er det tilstrekkelig å skrive det.

50.2.2 Åpne løp i tilknytning til Norgescup

I åpne løp i tilknytning til Norgescup skal trialførere deles inn i følgende klasser (kvinner har bokstavbetegnelse som tilsvarer herreklassenes seksjoner, med unntak av KE som kjører i samme spor som A). Herreklassene er åpne for kjørere av begge kjønn:

Elite

A KE (Kvinner Elite)

B KB (Kvinner B)

C KC (Kvinner C)

D KD (Kvinner D)

Trim

Rekrutt

I klasse Trim må det i påmeldingen til hvert enkelt løp oppgis hvilken seksjonsklasse en ønsker å kjøre. Rangering skjer etter antall prikker i høyeste vanskelighetsklasse, deretter i nest høyeste osv.

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 NMF's bestemmelser om barneidrett. Rekruttklassen kan deles opp slik at de konkurrerer etter vanlig klasseinndeling, hvor klasse R skal være letteste seksjonsnivå. Inndeling skal fremgå av tilleggsreglene, og førerne må selv velge klasse ved påmeldingen. 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 begrensede løp, og i åpne løp som ikke er i tilknytning til Norgescup, uten at det påvirker hvilken klasse man må kjøre i åpne 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

NC kjøres i **8** klasser:

- Elite - ingen aldersbegrensning
- A - ingen aldersbegrensning
- B16 - for utøvere til og med det året en fyller 16 år
- C15 - for utøvere til og med det året en fyller 15 år
- D14 - for utøvere til og med det året en fyller 14 år
- KE - bare for kvinnelige utøvere - ingen aldersbegrensning
- KB - bare for kvinnelige utøvere - ingen aldersbegrensning
- KC - bare for kvinnelige utøvere - ingen aldersbegrensning
- KD - bare for kvinnelige utøvere - ingen aldersbegrensning

Veteran - for utøvere fra det året de fyller 40. Denne klassen følger ikke norgescupløpene, men avholdes med én runde i tilknytning til NM , jfr. SR § 71.

Selv om det ikke kjøres Norgescup i klassene B, C, D, KD og Trim (dvs. ingen sammenlagt resultat for året), skal de enkelte løpene regnes som åpne i disse klassene (uten aldersbegrensning), og rangering i hvert enkelt løp skjer uavhengig av om deltakerne er med i cupen eller ikke.

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 NMF's bestemmelser om barneidrett. De skal gjelde foran dette reglement, dersom det oppstår uoverensstemmelser.

Det er ikke nødvendig å melde seg på i de enkelte aldersbestemte cupene. Alle som melder seg på i klasse B, C eller D er i tillegg automatisk med i den tilsvarende aldersbestemte cup dersom de har riktig alder. Det vil si at det ikke skal skrives for eksempel B16, men B i feltet for klasse på påmeldingsskjema.

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. Førere i forskjellige seksjonssett kan starte samtidig. 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 to seksjonssett. Løpet skal ha minimum 30 udelte seksjoner totalt i klassene Elite, K Elite og A. Disse kjører i et felles seksjonssett. Øvrige klasser skal ha minimum 24 udelte seksjoner totalt. Klassene C, KC, D og KD skal også kjøre i felles seksjonssett. Klassene B og KB kan plasseres i det seksjonssettet arrangøren måtte ønske, ut fra om de skal følge Elite/A eller C/D. Det må fremgå av løpets tilleggsregler hvordan klassene fordeles. Dersom kjørere i seksjonssett B skal kjøre sammen med Elite og A, skal tre seksjoner ikke kjøres. Arrangøren skal på forhånd opplyse hvilke seksjoner dette er. Siste seksjon i gruppen må kjøres av alle. Et eget spor for rekruttnivå (R) kan legges sammen med C og D, dersom man velger å ha B sammen med Elite og A. Klassene Trim og rekrutter som ikke kjører R, følger det klassenivå de er påmeldt i.

64.2 Vanskelighetsgrad

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

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, 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.

For klasse KE skal man velge å la klassen unnlate å kjøre enkelte A-porter som anses å være for vanskelige for kvinner. Disse portene skal i så fall merkes med en tydelig strek over pilen. I slike porter kan KE da følge B-markeringen dersom dette finnes. Hvis A er laveste nivå i seksjonen, eller porten er frittstående, må seksjonen være laget slik at det finnes en lettere vei utenom porten som kjørerne da kan nytte. Juryleder pålegges å vurdere dette strengt, og sørge for merking av porter dersom arrangør ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til dette. (Dette avsnitt er i 2012 flyttet hit fra § 27.5.)

65 ANTALL RUNDER

Det skal være to runder i alle klasser.

NMF ved grenansvarlig kan, etter søknad, gi dispensasjon på enkelte løp slik at de klasser som skal ha 15 seksjoner per runde tillates å gjennomføre løpet på tre runder med 10 seksjoner per runde, og/eller klasser som skal ha 12 seksjoner per runde tillates å gjennomføre løpet på tre runder med 8 seksjoner per runde. Dispensasjonsgrunnlag kan være at det viser seg særlig vanskelig å skaffe et tilstrekkelig antall kvalifiserte funksjonærer, men det kan også søkes av andre særlige grunner.

Dersom denne beslutning må tas kort tid før løpet, og grenansvarlig ikke kan kontaktes, kan avgjørelsen fattes av løpets jury.

66 KJØRETID

Kjøretiden skal være seks timer + 20 minutter respitt. Juryen kan beslutte å utvide kjøretiden 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 enkel runde gis det poeng etter følgende skala:

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|----|----|----|----|----|----|---|---|---|----|----|----|----|----|----|
| Plass | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Poeng | 20 | 17 | 15 | 13 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |

Dersom flere førere har samme poengsum, skilles de slik at den som har flest antall av høyeste plassering vinner, deretter nest høyeste o.s.v. Dersom førerne etter dette fortsatt ikke kan skilles, 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, uavhengig av om de deltar i Norgescupen eller ikke.

Utdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlista er ferdig.

Premiering for Norgescupen skal skje i henhold til NLR, umiddelbart etter at siste løp i cupen er ferdig, og den sammenlagte resultatlista foreligger. Juryformann 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 som arrangeres på høsten. Det skal arrangeres på en lørdag.

71 DELTAKERE

NM kjøres i tre 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/KD

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

For å delta i NM Junior kan ikke føreren ha en motorsykkel med mer enn 125 ccm slagvolum i motoren.

I tillegg skal det samtidig avvikles et løp for veteraner. ~~Denne klassen har ikke NM-status.~~ Fra 2012 skal denne klassen ha status som Norgescup, jfr. SR § 61. Veteraner skal følge samme seksjoner som NM Kvinner. Klassen er åpen for kjørere fra det året de fyller 40 år.

72 STATUS

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

73 START

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 et minutt mellom hver startende.

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

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: | 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 skal 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:

- 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.

76 KJØRETID

Kjøretiden er fem timer og 30 minutter + 20 minutter respitt.

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

78 RESULTATBEREGNING

Resultater beregnes på samme måte som i reglementets generelle del.

79 PREMIERING

Premiering skal skje i henhold til NLR. I veteranklassen skal de tre beste premieres. Premier i veteranklassen holdes av arrangøren. Utdeling 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 tre klasser:

- NM Lag - åpent for alle utøvere, seksjonsnivå E/A/B
- NM Lag Kvinner - åpent for alle kvinnelige utøvere, seksjonsnivå KB/KC/KD
- NM Lag Junior - åpent for alle utøvere tom det året de fyller 18 år, seksjonsnivå A/B/C

Det skal være en egen veteranklasse uten offisiell NM-status, hvor kravet til førerne er at de må fylle 30 år eller mer i løpet av konkurranseåret. Denne klassen følger samme seksjoner som NM Lag Kvinner.

Mesterskapet er åpent for alle klubber som er tilsluttet NMF. Hver klubb kan melde på to lag i hver klasse. Hvert lag i NM, NM junior og Veteran består av maksimalt fire førere. I kvinneklassen kan det være maksimalt tre 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 arrangementet utenfor konkurranse. Disse lagene kan f. eks. bestå av førere fra flere klubber, eller at en klubb ønsker å stille med flere enn de to lagene som teller i konkurransen. Disse 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.

81.2 Påmelding

Hver fører skal fylle ut NMF's gyldige påmeldingsskjema.

For laget skal det være egen liste med opplysninger om:

- klasse
- navn på førere
- klubb
- lagleder

– eventuelle reserver

Påmeldingen(e) sendes samlet fra klubb til arrangør.

81.3 Lagleder

Hvert lag kan ha en lagleder. Det avholdes lagledermøte 30 minutter før første start. Lag uten lagleder skal møte med en fører eller annen representant for klubben.

Lagleder kan følget laget rundt på motorsykkkel dersom han/hun har lisens for det.

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 NLR 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 fire minutter mellom hvert startende lag i samme seksjonssett. Ved bruk av to seksjonssett kan det da startes et lag hvert annet minutt.

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.

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 |

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 skal 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 stå i TR. Sluttid og eventuelle straffeprikker for overtredelse ~~bestemmes ut fra siste mann på laget i mål.~~ **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

Resultatene for klassene NM Lag, NM Lag Junior og Veteran regnes ut på bakgrunn av de tre beste resultatene på hvert lag i hver seksjon i hver runde. For klassen NM Lag Kvinner regnes resultatene ut på bakgrunn av de to beste resultatene på hvert lag i hver seksjon i hver runde.

89 PREMIERING

Premiering skal skje i henhold til NLR.

Veteranlag er uoffisiell klasse, og premieres med premier som arrangøren velger.

Utdeling skal skje umiddelbart etter at resultatlista er ferdig.

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 NMF's 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 NMF's 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 juniorklassen i NM. 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 (stempellets 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 sylindere 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 triangulære 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 motorsykel 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 NLR 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 MOTORSYKKEL

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, og 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 lydempere skal tilfredsstille 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 styre av lettmetall.

33.12

Styre 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. Kulen 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) plassert lett tilgjengelig på styret.

Det anbefales at man monterer en tenningsbryter forbundet til føreren med en snor, slik at motoren stanses automatisk om føreren faller av sykkelen. En slik innretning er fra 2012 påbudt i løp underlagt FIM's tekniske reglement for trial, f.eks. internasjonale statusløp. Nærmere beskrivelse av plassering og funksjon finnes i FIM's reglement. Påbudet vil bli vurdert innført i dette reglement ved et senere tidspunkt.

39 FOTHVILERE

39.01

Fothvilerne kan være konstruert slik at de kan vippes 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 BREMSER

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.

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 dekketsiden. Åpninger skal være stengt av en eller flere knaster.

49.06

Alle knastene (unntatt knastene på dekkskulderen) skal i utgangspunkt 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 dekklistor 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 fartskoder, og ha minste bruksområde 45M.

50 TILLEGG FOR ELEKTRISKE MOTORSYKLER

Da det ikke er opprettet konkurransereglement for elektrisk drevne motorsykler i Norge enda, skal reglene i FIM's tekniske reglement, artikkel 50 i den generelle delen, legges til grunn så langt det er relevant for Norge, 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 sidevognssykkel skal ha minste størrelse 300 x 150 mm. Det må være montert minst 300 mm over sidevogngulvet.

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 må være så stort at en seksjonsdommer fra sin posisjon under stevnet lett kan se hvilken farge det har, slik at han/hun lett kan konstatere at fører følger de piler han/hun skal. Teknisk kontrollant godkjenner størrelse og utforming.~~ Merket kan ha fritt valgt form, men må dekke et areal på minimum 80x50 millimeter. Det er førers ansvar å sørge for dette merket.

56 LYS, VARSELUTSTYR OG SPEEDOMETER

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

63 DRIVSTOFF, DRIVSTOFF/OLJE BLANDINGER

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.

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 festeanordning. Hjelm 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). Hjelm 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 alpinhjelm.

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 GODKJENNINGSMERKER

| | |
|--------|--|
| Europa | ECE 22-05, "P", "NP" or "J" |
| Japan | JIS 8133 : 2000, JIS 8133 : 2007 |
| USA | SNELL M 2000, SNELL M 2005, 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.

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 en hver del av motorsykkelen når som helst under arrangementet.

77.02

Førere som ikke møter opp eller får fremstilt sykkelen 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 sykkelen 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 kjøreutstyret, 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 NLR 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

Det er ikke krav til at støykontroll skal gjennomføres. Dersom det allikevel utføres, skal syklene kontrolleres etter de oppgitte kravene i pkt. 79.11. Uansett må syklene tilfredsstillende gjeldende støygrense.

Som alternativ målemetode kan det benyttes "2 meter max" metoden slik den er beskrevet i FIM's tekniske reglement, artikkel 01.79. Maks støyverdi i henhold til den metoden skal være 112 dB/A. Dette tilsvarer kravet som er satt for endurosykler.

Som alternativ målemetode kan også benyttes standstøymetoden slik den er beskrevet i § 79, men med de verdier som produsenten oppgir for å fylle kravene til å få sykkelen registrert for bruk på offentlig vei. Dette blir da i henhold til EU-direktiv 97/24/CE.

Inntil videre skal det være slik at dersom sykkelen tilfredsstillende kravene for en av disse metodene, så skal den anses som godkjent.

79.01

Målingen skal gjennomføres med mikrofonen plassert 500 mm fra eksosutløpet og i 45 graders vinkel i forhold til eksosrørets senterlinje. Målingen skal foretas i samme høyde som eksosutløpet, men allikevel minst 200 mm over bakken. Dersom dette ikke er mulig kan målingen foretas i en 45 graders vinkel oppover.

79.02

En motorsykkel som ikke har girkasse med fristilling, skal stå på et stativ mens målingen pågår.

79.03

Lyddemperne skal merkes etter at de er kontrollert, dersom det er krav til dette i SR. Det er ikke tillatt å bytte dem ut etter kontrollen, unntatt med en reservelyddemper som også er kontrollert og merket.

79.04

Føreren skal la girkassa være frikoblet, og øke motorens turtall til det foreskrevne turtallet. Målingen skal foretas ved dette oppgitte turtallet.

79.05

Turtallet bestemmes ut fra følgende formel:

$$n = \frac{30.000 \times cm}{l}$$

hvor: n = foreskrevet turtall for motoren
cm = fastsatt gjennomsnittshastighet for stempelet i m/s
l = slaglengde

79.06

Stempelhastigheten for trial (11 m/s) er et cirka-tall, kun til veiledning. På grunn av at dagens trialsykler stort sett har tilnærmet lik slaglengde gjøres målingene ved et fast turtall på 5000 omdreininger i minuttet.

79.08

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

79.11 **Gjeldende støygrenser**

Maksimum 94 dB/A målt ved 11 m/sek (i prinsipp, se pkt. 79.06) etter standstøymetoden, 112 dB/A etter "2 meter max" metoden eller etter produsentens opplysninger i henhold til EU-direktiv 97/24/CE.

Ved kontroll etter at løpet er avsluttet, skal det tillates 1 dB/A høyere verdi.

79.12

Bakgrunnsstøyen skal ikke overskride 90 dB/A innenfor en radius av fem meter fra sykkelen mens målingen pågår. For måling etter EU-direktiv 97/24/CE gjelder egne regler.

79.13

Støymålingsutstyr må være i samsvar med internasjonal standard IEC 651, Type 1 eller Type 2. Måleapparatet må kunne kalibreres.

79.14

"Slow Response" - innstilling (damping) skal benyttes.

79.15

På grunn av temperaturens påvirkning på støymålingen er de angitte støygrensene korrekte ved + 20 °C. Ved temperaturer under + 10 °C tillates en toleranse på + 1dB/A, og ved temperaturer under 0 °C tillates en toleranse på + 2 dB/A.

79.16 **Støykontroll etter løpet**

I stevner hvor det bestemmes at en sluttkontroll av syklene skal foretas før resultatlista blir offentliggjort, kan denne kontrollen også innbefatte støykontroll av et antall sykler. Disse velges ut av Stevneleder i samarbeid med Teknisk kontrollant.

79.17 **Støykontroll under løpet**

I stevner hvor det kreves støykontroll under løpet, skal støyen ligge innenfor de fastsatte grenser uten toleranser.

80 RETNINGSLINJER FOR BRUK AV STØYMÅLINGS-UTSTYR

80.01

Støykontrollfunksjonæren 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

Støymålingsutstyret må inneholde en kompatibel kalibrator som skal brukes umiddelbart før målingene blir foretatt og alltid rett før en ommåling, i tilfelle en disiplinær straff.

80.04

Målingen skal ikke finne sted i regnvær eller i altfor fuktige omgivelser. Kjøretøy som vurderes som altfor bråkete skal måles individuelt hvis mulig.

80.05

Ved vindforhold over moderat styrke skal kjøretøyet plasseres med fronten med vinden, slik at mekanisk støy vil blåse fremover (vekk fra mikrofonen).

80.06

"Slow Response" - innstillingen (demping) skal benyttes.

80.07

Bruk "A" stillingen på støymåleren.

80.08

Rund alltid nedover meterlesning, dvs. 94,9 dB/A = 94 dB/A

80.09 Korreksjon

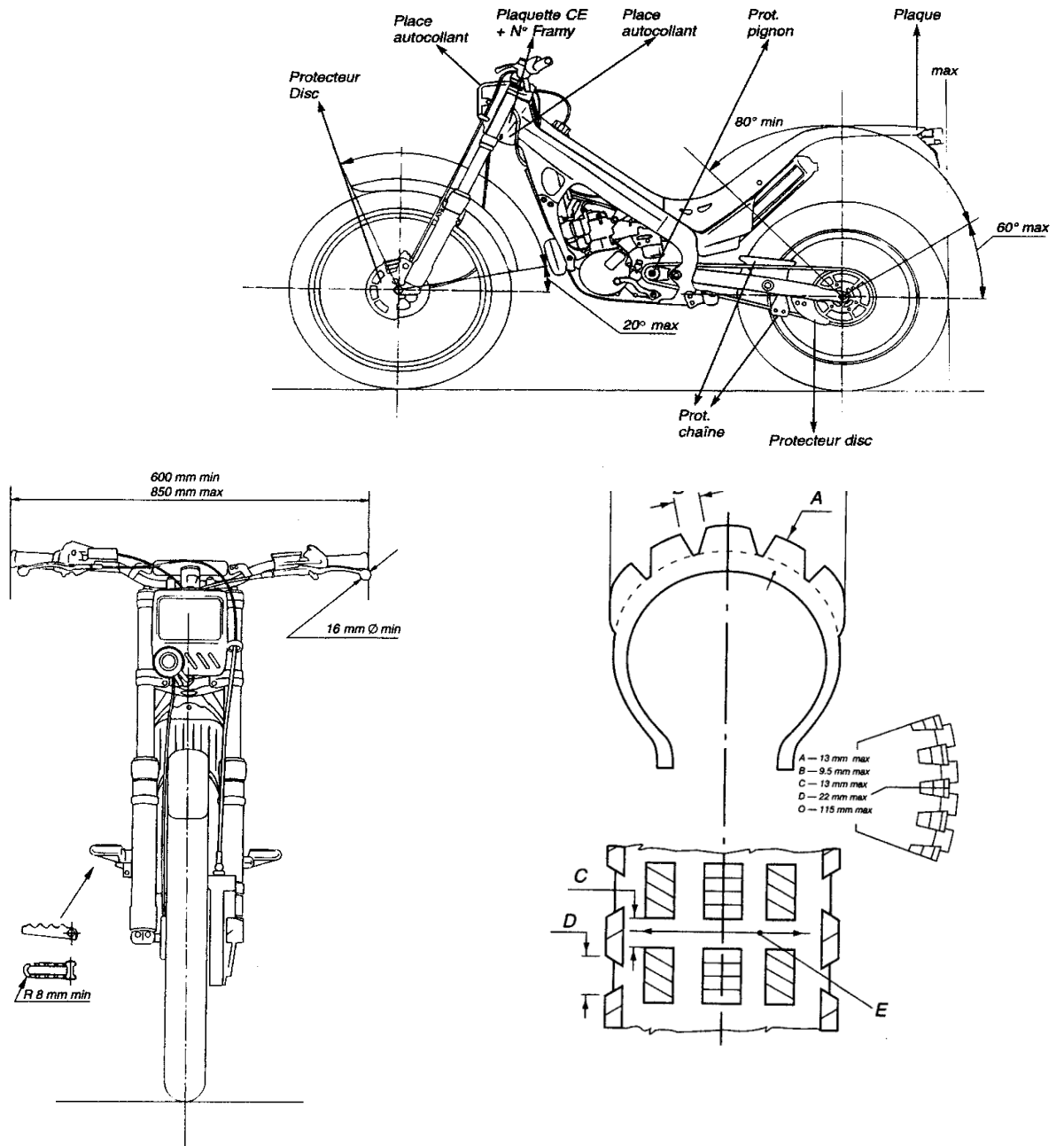
Type 1 meter: trekk fra 1 dB/A
Type 2 meter: trekk fra 2 dB/A

80.10 Temperatur

Under 10 °C: trekk fra 1 dB/A
Under 0 °C: trekk fra 2 dB/A

Alle toleranser er akkumulative. Beslutningene blir iverksatt etter drøfting med stevnelederen.

DIAGRAM



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 vankeligheter 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 Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for 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 T 8133 : 2000
(Label affixed inside the helmet).



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

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