

# SPESIALREGLEMENT

## Roadracing

Godkjent januar 2024

© copyright Norges Motorsportforbund

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



## Innhold

20.01	SPESIALREGLEMENT ROADRACING .....	14
20.01.1	Generelt.....	14
20.01.2	Stevne .....	14
20.01.3	Tilleggsregler (TR) .....	14
20.01.4	Utøvere.....	14
20.01.5	Baner .....	14
20.01.6	Flagg, lys og tavler .....	14
20.01.6.1	Flaggenes størrelse og farge:.....	14
20.01.6.2	Flagg eller lys som brukes for å gi informasjon: .....	15
20.01.6.3	Flagg, lys eller tavler for å gi informasjon og ordre.....	16
20.01.6.4	Funksjonæruniform .....	17
20.01.6.5	"Safety Car(s)" .....	17
20.01.6.6	Ambulanse(r) .....	17
20.01.7	Treninger .....	18
20.01.8	Godkjenning til start.....	18
20.01.8.1	Startrekkefølge .....	18
20.01.8.2	Trening og kvalifisering med flere grupper .....	18
20.01.9	Startmetoder .....	19
20.01.9.1	Startprosedyre for gruppestart .....	19
20.01.9.2	Intervallstart .....	22
20.01.9.3	"Vått" og "tørt" løp.....	22
20.01.10	Kjøring.....	23
20.01.11	Oppførsel under trening og løp.....	23
20.01.12	Medhjelpere i banedepot.....	24
20.01.13	Bytte av sykkel eller passasjer .....	24
20.01.13.1	Bruk av flere motorsykler .....	24
20.01.13.2	Bytte av passasjer .....	24
20.01.14	Avbrytelse og omstart av et løp .....	25
20.01.14.1	Avbrytelse av et løp.....	25
20.01.14.2	Omstart av et løp som har blitt avbrutt .....	26
20.01.15	Løpsavslutning og resultater .....	27
20.01.15.1.	Løp med gruppestart.....	27
20.01.15.2	Løp med intervallstart .....	28
20.01.15.3.	Mesterskapspoeng .....	28
20.01.15.4	Protestfrister .....	28
20.01.16	Podium.....	29

20.01.17	Premiering .....	29
20.01.17.1	.....	29
20.01.17.2	Betaling.....	29
20.01.18	Lukket depot.....	29
20.01.19	Tidtaking.....	29
20.01.19.1	Tidtakerutstyr .....	29
20.01.19.2	Transpondersystem.....	29
20.01.19.3	Aksept av instrumenter .....	29
20.01.19.4	Godkjenning av tidtakersjef .....	29
20.01.19.5	Banerekord .....	30
21.01.	Bestemmelser for langdistanseløp.....	31
21.01.1	Generelt.....	31
21.01.2	Deltagere .....	31
21.01.3	Påmelding.....	31
21.01.4	Sykler .....	31
21.01.5	Gjennomføringen .....	31
21.01.6	Banedepot .....	31
21.01.7	Tankanordninger .....	31
21.01.8	Stopp under løpet.....	31
21.01.9	45 graders linjestart - Le Mans start.....	31
23.1	Opprykk fra NC-fører til NM-fører.....	34
24.1	Konkurranseskjøretøybevis.....	34
25.1	Krav til treningsansvarlig .....	34
26.1	Brannslukningsapparat.....	34
26.2	Miljømatte.....	35
30.1	Norgesmesterskap (NM) / Norges Cup (N-CUP) / Løp uten status.....	35
30.2.	Endring av NM-klasser.....	35
30.3	Deltagelse .....	35
30.4	Gjennomføring .....	36
30.5	Resultater og poengberegning .....	36
30.6	Premiering ved de enkelte rundene.....	37
60.	Teknisk reglement .....	39
60.2.1	Innledning.....	39
60.2.2	Konstruksjonsfrihet .....	39
60.2.2.1	Bruk av kompressor (turbo) .....	39
60.2.3	Generelle bestemmelser .....	39

60.2.3.1	Materialer .....	39
60.2.3.2	Styret .....	40
60.2.3.3	Hendler .....	40
60.2.3.4	Felger .....	40
60.2.3.5	Dekk .....	40
60.2.3.6	Ballast .....	40
60.2.3.7	Bremsepedal .....	41
60.2.3.8	Gasshåndtak og dødmansbryter .....	41
60.2.3.9	Tidtaking .....	41
60.2.3.10	Fotpinner (fothvilere) .....	41
60.2.3.11	Kåper .....	41
60.2.3.12	Nummerskilt .....	41
60.2.3.13	Oljeplugg og ledninger .....	44
60.2.3.14	Drivstoffrankens lufterør .....	44
60.2.3.15	Tanklokk .....	44
60.2.3.16	Bremser .....	44
60.2.3.17	Kjede og drivverk .....	44
60.2.3.18	Gasshåndtak og dødmansbryter .....	44
60.2.3.19	Sikkerhetslys bak/baklys .....	44
60.2.3.20	Bensin .....	45
60.2.3.21	Kjølevæsker .....	45
60.2.3.22	Kjøreutstyr og hjelmer .....	45
60.2.4	Teknisk kontroll .....	46
60.2.4.1	Oppmøtte .....	46
60.2.4.6	Hva skal kontrolleres .....	46
60.2.4.7	Ikke møtt til teknisk kontroll .....	46
60.2.4.8	Tidspunkt for kontroll .....	46
60.2.4.9	Krav ved oppmøtte .....	47
60.2.4.10	.....	47
60.2.4.11	.....	47
60.2.4.12	.....	47
60.2.4.13	.....	47
60.2.4.15	.....	47
60.2.4.16	.....	47
60.2.4.17	.....	47
60.2.4.18	.....	47

60.2.4.19.....	48
60.2.4.20.....	48
60.2.4.21 Etter uhell .....	48
60.2.4.22.....	48
60.2.4.23 Lyd .....	48
60.2.4.24 Vekt .....	48
60.2.5 Lydkontroll.....	48
60.2.5.1 Måling av støy.....	48
60.2.5.2.....	49
60.2.5.3 Turtall .....	49
60.2.5.4 For høy lyd .....	49
60.2.5.5 Bakgrunns støy .....	50
60.2.5.6 Måleinstrumenter .....	50
60.2.5.7 Lydkontroll etter konkurransen.....	50
60.2.5.8 Lydkontroll under konkurransen .....	50
60.2.6 Retningslinjer for bruk av lydmåler .....	50
60.2.6.1.....	50
60.2.6.2.....	50
60.2.6.3.....	50
60.2.6.4.....	50
60.2.6.5.....	50
60.2.6.6.....	50
60.2.6.7.....	50
60.2.6.8 Korrigeringer.....	50
60.2.6.9 Omgivelsenes temperatur .....	51
70. TEKNISK REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAPSKLASSER (NM).....	52
70.1 Teknisk reglement for NM-klassen Superbike.....	52
70.1.1 Publisering og gyldighet .....	52
70.1.2 Særnorske avvik fra FIM Superstock 1000 reglement.....	52
70.1B Teknisk reglement for NM-klassen Superbike (IDM) .....	53
70.1B.1 Generelle bestemmelser for NM-klassen superbike.....	53
70.1B.2 Inndeling i kategorier .....	53
70.1B.3. Minimumsvekt .....	53
70.1B.4. Startnummer .....	54
70.1B.5 Drivstoff.....	54
70.1B.6. Beskrivelse av komponenter .....	54
70.1B.7. Hovedramme og bakramme .....	54

70.1B.8. Forgaffel .....	54
70.1B.9 Svingarm.....	55
70.1B.10. Bakre støtdemper .....	55
70.1B.11. Hjul / felger.....	56
70.1B.12. Bremseser .....	56
70.1B.13. Dekk.....	56
70.1B.14 Fotpinner / fotpedaler .....	57
70.1B.15 Styre og hendler .....	57
70.1B.16 Kåper / skjermer.....	57
70.1B.17 Bensintank.....	58
70.1B.18 Sete.....	58
70.1B.19 Kabelstamme.....	58
70.1B.20 Batteri.....	58
70.1B.21 Radiator og oljekjøler .....	58
70.1B.22 Luftboks (airbox) .....	59
70.1B.23 Forgassere .....	59
70.1B.24 Innsprøyting .....	59
70.1B.25 Bensintilførsel.....	60
70.1B.26 Sylindertopp (toppløkk) .....	60
70.1B.27 Kalmaksler .....	60
70.1B.28 Kamdrev .....	60
70.1B.29 Veivaksel.....	60
70.1B.30 Oljepumpe og oljeslanger .....	61
70.1B.31 Råder .....	61
70.1B.32 Stempler .....	61
70.1B.33 Stempelringer.....	61
70.1B.34 Stempelpinner og klips.....	61
70.1B.35 Sylinderer.....	61
70.1B.36 Veivhus og andre motorhus.....	61
70.1B.37 Transmisjon / girkasse.....	61
70.1B.38 Clutch .....	61
70.1B.39 Tenning / motorstyring .....	61
70.1B.40 Vekselstrømsgenerator, generator, el.start.....	61
70.1B.41 Eksossystem .....	62
70.1B.42 Fester / koblinger .....	62
70.1B.43.....	62

70.1B.44.....	62
70.1B.45 De følgende detaljene må modifiseres eller erstattes:.....	63
70.1B.46 Tilleggsutstyr .....	64
70.2 Teknisk reglement for NM-klassen Superstock 600 .....	65
70.2.1  Publisering og gyldighet .....	65
70.2.2. Generelle bestemmelser for superstock 600 .....	65
70.2.3 Særnorske avvik fra superstock 600 reglement .....	65
80. Teknisk reglement for 300-klassene.....	67
80.3 Teknisk reglement Supersport 300 .....	67
80.3.1 Generelle bestemmelser for Supersport 300.....	67
80.3.1.1  Motorsykkelen.....	67
80.3.1.2  Nasjonale unntaksbestemmelser .....	67
80.4 Teknisk reglement Norges Cup klassen Juniorsport.....	68
80.4.1  Motorsykkelen.....	68
80.4.2  Drivstoff .....	68
80.4.3  Som original.....	68
80.4.3.1  Elektronikk.....	68
80.4.4  Eksos system.....	68
80.4.5  Dekk.....	68
80.4.6  Motor og ramme .....	69
80.4.7  Følgende kan forandres/byttes:.....	69
80.4.8  Følgende skal forandres: .....	69
80.4.9  Minumums vekt.....	70
90. Teknisk reglement for klassen Free For All .....	71
90.1  Klassen er åpen for utøvere med minimum nasjonal konkurranselisens. ....	71
90.2  NUMMERSKILT .....	71
90.3  Teknisk.....	71
90.4  Dekk.....	71
90.5  Følgende gjelder for deltagelse med gateregistrert motorsykel:.....	71
<b>100. Elektriske Motorsykel .....</b>	<b>72</b>
<b>For 2023 sesongen gis det dispensasjon fra SR til utprøving av elektriske motorsykler i forbindelse med trening og oppvisnings arrangement.....</b>	<b>72</b>
<b>Grenleder og Varagrenleder skal kontaktes for utsteding av dispensasjon i samarbeid med arrangørklubben. ....</b>	<b>72</b>
<b>Stevneleder har ansvaret for hvilken klasse utøveren skal stille i med at det ikke er egen klasse for elektriske motorsykler.....</b>	<b>72</b>
<b>Teknisk reglement for Moto-E jobbes med i sesongen 2023 .....</b>	<b>72</b>

107. Banereglement Roadracing.....	77
107. Internasjonalt banereglement, RR A+ baner.....	77
107.1 Generelt for FIME godkjenninger.....	77
107.1.1 Formål.....	77
107.1.2 Gyldighet .....	77
107.2 Baneanlegget.....	77
107.2.1 Generelle prinsipper.....	77
107.2.2 Hastighetsdiagram.....	78
107.2.3 Banelengde.....	78
107.2.4 Startzone .....	78
107.2.5 Svinger .....	78
107.2.6 Lengdeprofil.....	78
107.2.7 Banebredde .....	78
107.2.8 Dosering.....	78
107.2.9 Dosering av en rett strekning .....	78
107.2.10 Dosering i svinger .....	79
107.2.11 Doseringsovergang.....	79
107.3 Ytterrande, avkjøringssoner og kerbs.....	79
107.3.1 Definisjoner og formål.....	79
107.3.2 Karakteristika.....	79
107.3.3 Grusfelt.....	80
107.4 Drenering av overflatevann.....	80
107.5 Andre sikkerhetsinnretninger.....	80
107.5.1 Generelt.....	80
107.5.2 Godkjenningsprosedyre for nye tilleggssikkerhetsinnretninger .....	81
107. Signaler og merking.....	81
107.6.1 Avstandsmerking.....	81
107.6.2 Startlys.....	81
107.6.3 Rødt lys rundt banen .....	82
107.6.4 Pit Lane-utslippslys .....	82
107.6.5 Gult, blinkende lys rundt banen .....	82
107.6.6 Merking .....	82
107.7 Baneinstallasjoner og fasiliteter .....	82
107.7.1 Depot.....	82
107.7.2 Teknisk kontroll .....	83
107.7.3 Pit Lane-utslipp.....	84



107.7.4	Signalplattform .....	84
107.7.5	Pit Lane-utslipp .....	84
107.7.6	Startgrid .....	84
107.7.7	Park Ferme.....	84
107.7.8	Stevneledelse .....	84
107.7.9	Racekontroll og sikkerhetssenter .....	85
107.7.10	Kommunikasjonsservice .....	85
107.7.11	Tidtaking og resultatservice .....	85
107.7.12	Juryrom.....	85
107.7.13	Tilskuerfasiliteter .....	86
107.7.14	Banevedlikehold .....	86
107.7.15	Podium.....	87
107.8	Flaggposter .....	87
107.8.1	Antall og plassering .....	87
107.8.2	Beskyttelse.....	87
107.8.3	Utstyr .....	87
107.9	Nødutstyr.....	88
107.9.1	Medisinsk utstyr og personell .....	88
107.9.2	Brannslukningsutstyr .....	88
107.10	Antall tillatte kjøretøy .....	89
107.11	INSPEKSJONS- OG GODKJENNINGSPROSEDYRE .....	89
107.11.1	Inspeksjon.....	89
107.11.2	Obligatoriske betingelser for inspeksjon og godkjenning .....	89
107.11.3	Krav om inspeksjon.....	90
107.11.4	Dokumenter som skal oversendes ved anmodning om inspeksjon .....	90
107.11.5	Inspeksjonsutgifter .....	90
107.11.6	Inspeksjonsprosedyre.....	90
107.11.7	Typegodkjenningsrapport .....	91
107.11.8	Innvendinger mot inspektørens anbefalinger .....	91
107.11.9	Modifisering av inspeksjonsrapporten .....	91
107.11.10	Typegodkjenningslisens for en bane .....	91
107.11.11	Tilbaketrekking av typegodkjenningslisensen .....	91
111.	Nasjonalt banereglement RR A og B baner .....	92
111.1	Generelt.....	92
111.1.1	Formål.....	92
111.1.2	Gyldighet .....	92

111.2 Baneanlegget.....	92
111.2.1 Generelle prinsipper.....	92
111.2.2 Hastighetsdiagram.....	92
111.2.3 Banelengde.....	93
111.2.4 Startzone .....	93
111.2.5 Svinger .....	93
111.2.6 Lengdeprofil.....	93
111.2.7 Banebredde .....	93
111.2.8 Dosering.....	93
111.2.9 Dosering av en rett strekning .....	93
111.2.10 Dosering i svinger .....	93
111.2.11 Doseringsovergang.....	93
111.3 Ytter-rander, avkjøringssoner og kerbs.....	94
111.3.1 Definisjoner og formål.....	94
111.3.2 Karakteristika.....	94
111.3.3 Grusfelt .....	94
111.4 DRENERING AV OVERFLATEVANN.....	94
111.5 Andre sikkerhetsinnretninger.....	95
111.5.1 Generelt.....	95
111.5.2 Godkjenningprosedyre for nye tilleggssikkerhetsinnretninger .....	95
111.6 Signaler og merking.....	96
111.6.1 Avstandsmerking.....	96
111.6.2 Startlys.....	96
111.6.3 Rødt lys rundt banen .....	96
111.6.4 Pit Lane-utslippslys .....	96
111.6.5 Gult, blinkende lys rundt banen .....	96
111.6.6 Merking .....	96
111.7 Baneinstallasjoner og fasiliteter .....	97
111.7.1 Depot.....	97
111.7.2 Teknisk kontroll .....	98
111.7.3 Pit Lane-utslipp.....	98
111.7.4 Signalplattform .....	98
111.7.5 Pit Lane-utslipp.....	98
111.7.6 Startgrid.....	98
111.7.7 Park Ferme.....	99
111.7.8 Stevneledelse .....	99

111.7.9	Racekontroll og sikkerhetscenter .....	99
111.7.10	Kommunikasjonsservice .....	99
111.7.11	Tidtaking og resultatservice .....	100
111.7.12	Juryrom.....	100
111.7.13	Tilskuerfasiliteter .....	100
111.7.14	Banevedlikehold .....	100
111.7.15	Podium.....	101
111.8	Flaggposter .....	101
111.8.1	Antall og plassering .....	101
111.8.2	Beskyttelse.....	101
111.8.3	Utstyr .....	101
111.9	Nødutstyr.....	103
111.9.1	Medisinsk utstyr og personell .....	103
111.9.2	Brannslukningsutstyr .....	103
111.10	Antall tillate kjøretøy.....	103
111.11	Inspeksjons- og godkjenningsprosedyre .....	103
111.11.1	Inspeksjon.....	103
111.11.2	Obligatoriske betingelser for inspeksjon og godkjenning .....	103
111.11.3	Krav om inspeksjon.....	104
111.11.4	Dokumenter som skal oversendes ved anmodning om inspeksjon .....	104
111.11.5	Utgifter til inspeksjon .....	105
111.11.6	Inspeksjonsprosedyre.....	105
111.11.7	Typegodkjenningsrapport .....	105
111.11.8	Innvendinger mot inspektørens anbefalinger.....	105
111.11.9	Modifisering av banen eller fasiliteter tilhørende banen.....	105
111.11.10	Godkjenninglisens for en bane .....	105
111.11.11	Tilbaketrekking av typegodkjenninglisensen.....	105
113.	Nasjonalt banereglement RR c baner.....	106
113.1	Generelt.....	106
113.1.1	Formål.....	106
113.1.2	Gyldighet .....	106
113.2	Baneanlegget.....	106
113.2.1	Bane spesifikasjoner .....	106
113.2.2	Banelengde .....	106
113.2.3	Avkjøringssoner .....	106
113.2.4	akselerasjons strekke .....	106

113.3 Banens installasjoner og fasiliteter .....	108
113.3.1 Depot.....	108
113.3.2    Teknisk kontroll .....	109
113.3.3    Inn- og avkjøring av banen .....	109
113.3.4. Tidtaking .....	109
113.3.5 Banevedlikehold .....	109
113.4 Inspeksjons- og godkjenningprosedyre .....	110
113.4.1 Inspeksjon.....	110
114. Nasjonale banereglement RR D baner/områder.....	112
114.1 Generelt.....	112
114.1.1 Formål.....	112
114.1.2    Gyldighet .....	113
114.2 Baneanlegget.....	113
114.2.1 Banespesifikasjoner.....	113
114.2.2    Avkjøringssoner .....	113
114.2.3    Akslerasjonsstrekke .....	113
114.2.4    Banebredde og fri høyde.....	113
114.2.5    Skilting brems .....	113
114.2.6    Sikkerhet på banen.....	113
114.2.7    Grusfelt .....	113
114.2.8    Sikrings utstyr .....	114
114.2.9    Inn og avkjøring .....	114
114.2.10    Flaggposter .....	114
114.3 Baneinstallasjoner og fasiliteter .....	114
114.3.1 Depot.....	114
114.3.2    Teknisk kontroll .....	115
114.3.3    Banevedlikehold .....	115
114.4 Inspeksjons- og godkjenningprosedyre .....	116
114.4.1 Inspeksjon.....	116
114.4.4    Dokumenter som skal oversendes ved anmodning om inspeksjon .....	116
114.4.5    Utgifter til inspeksjon .....	117
114.4.6    Inspeksjonsprosedyre.....	117
114.4.7    Godkjenningsrapport.....	117
114.4.8    Innvendinger mot inspektørens anbefalinger .....	117
114.4.9    Modifisering av banen eller fasiliteter tilhørende banen.....	117
114.4.10    Godkjenninglisens for en bane .....	118

114.4.11	Tilbaketrekking av typegodkjenningslisensen.....	118
----------	--	-----

## 20.01 SPESIALREGLEMENT ROADRACING

### 20.01.1 Generelt

De bestemmelser som inngår i dette spesialreglementet skal anvendes ved alle nasjonale roadracing treninger og løp, sammen med **nasjonalt motorsportreglement**.

### 20.01.2 Stevne

Et Roadracingstevne kan inneholde forskjellige konkurranser på en enkelt dag eller over flere påfølgende dager. Generelt vil et løp være begrenset til en motorsykelklasse av samme gruppe. Likevel er det mulig å ha flere klasser i samme løp.

### 20.01.3 Tilleggsregler (TR)

Det skal utarbeides tilleggsregler til hvert stevne som skal godkjennes av NMF. Disse TR skal være tilgjengelig for utøver og/eller team som ønsker å delta på det aktuelle stevnet senest 10 dager før første løpsdag.

Tilleggsreglene skal utarbeides i iSonen- Felles tilleggsregler kan lages utenom for så å lastes opp i det elektroniske systemet.

### 20.01.4 Utøvere

Utøvere må inneha gyldig RR-lisens samt oppfylle kravene i NMFs regelverk.

Aldersgrense for ulike klasser:

Juniorsport:	Fra det året en fyller 13 år. (se klassereglement) (Man kan trene fra det år man fyller 12 år)
Supersport 300	Fra det året en fyller 14 år. (se klassereglement)
Opp til 600cc:	Fra det året en fyller 15 år. (se klassereglement)
Over 600cc:	Fra det året en fyller 17 år. (se klassereglement)

### 20.01.5 Baner

Løp skal avvikles på en lukket bane eller på en punkt til punkt bane som under stevnet må være stengt for allmennheten.

Standard for lukkede baner i Norge bestemmes av NMF, men skal samsvare med FIM Europe Standard for Road Racing baner (SRRC)

I Norge er det kun NMF eller overordnet forbund som skal godkjenne baner.

### 20.01.6 Flagg, lys og tavler

Flaggvakter og andre funksjonærer viser flagg, lys og/eller tavler for å sørge for informasjon og/eller gi ordre til utøverne så vel under trening som løp.

#### 20.01.6.1 Flaggenes størrelse og farge:

Alle flagg skal ha følgende størrelse: 100 cm horisontal x 80 cm vertikal.

Flaggstørrelser og farger skal kontrolleres før første trening.

Plasseringen av flaggene skal fastsettes ved godkjenning av banen.

## 20.01.6.2 Flagg eller lys som brukes for å gi informasjon:

Nasjonalfarget vimpel	Startflagg for løp
Grønt flagg eller lys	Banen er klar. Flagget/lyset skal vises svingende på samtlige flaggposter. Dette flagg/lys må vises på hver første treningsrunde, på observasjonsrunden og på oppvarmingsrunden. Etter det siste gule flagget/lyset skal grønt flagg/lys alltid vises stillestående, på den neste flaggposten. Svingende grønt flagg vist av starter betyr klart for start av "warm-up" lap. Svingende grønt flagg brukes også for å indikere at utkjøring på banen fra pitlane er åpen.
Grønt lys	Dette må tenkes ved utkjøring fra pitlane for å signalisere start av hvert treningspass, samt observasjonsrunden "sightinglap" og "warm-up" lap.
Gult og rødt stripete flagg	Flagget indikerer f.eks. olje, vann eller annet stoff, unntatt regn, som gjør denne delen av banen glatt. Flagget skal vises svingende.
Hvitt flagg med et diagonalt rødt kryss	Regndråper på denne delen av banen. Flagget skal vises svingende på flaggposten.
Hvitt flagg med diagonalt rødt kryss og gult og rødt stripete flagg	Regn på denne delen av banen. Disse flaggene skal vises svingende samtidig på flaggposten.
Hvitt flagg	Det flagges på alle flaggposter i løpet. Dette flagget indikerer at det er regn på deler av banen. Bare racekontroll kan gi ordre til bruk av flagget  (Waved at all the flag marshal post during the race, this flag indicates that it is raining at some parts of the circuit. Only the Race Direction can take the decision)
Blått flagg	Svingende flagg vises til en saktere utøver(e) som er i ferd med å bli tatt igjen av en raskere utøver. Den saktere utøveren skal IKKE være til hinder for den raskere utøveren. Under trening/kvalifisering: Gjeldende utøver skal holde sin linje og redusere farten for å avhjelpe den raskere utøvers forbikjøring.  Under løp: Gjeldende utøver skal medvirke til at forbikjøring skjer ved første anledning. Utøvere

som blir tatt igjen med en runde, kan ikke kjøre forbi hverandre i blåflaggsone

	Svingende flagg, skal alltid vises til utøvere som kjører ut fra pitlane og inn på banen, hvis det er kjørere ute på banen som nærmer seg utkjøringen.
Blinkende blått lys	Lyset settes på i utgangen av pitlane under pågående trening og løp.
Sort- og hvittruet flagg	Skal vises svingende ved mållinjen og informerer om at treningen/løpet er avsluttet.
Sort- og hvittruet flagg + blått flagg	Disse flaggene blir vist sammen når en utøver(e), i siste runde, ligger umiddelbart foran lederen ved målpasering (ref.) art. 20.01.15.1.1)

#### 20.01.6.3 Flagg, lys eller tavler for å gi informasjon og ordre.

- Gult flagg/gult blinkende lys:  
Fare på eller ved denne delen av banen. Utøver må redusere hastigheten og være forberedt på å stoppe. Forbikjøring er forbudt, før man passerer stedet hvor det grønne flagget vises, unntatt hvis det er vesentlig sakterekjørende utøver.
- Brudd på denne flaggregel under kvalifisering medfører at den runden som dette inntreffer på, samt føreren sin beste rundetid fra denne kvalifiseringen blir strøket.
- Brudd på denne flaggregel under løp vil medføre en straff på 20 sekunders tillegg på total løpstid.
- I begge tilfeller kan ytterligere straffer (så som bot eller diskvalifisering) bli tildelt utøver.
- Dersom en utøver umiddelbart oppdager at man har brutt denne flaggregel, skal denne utøveren rekke en hånd og slippe frem den passerte utøveren igjen. Dersom dette følges, vil ingen straffereaksjon tildeles.

Under den siste inspeksjonsrunden ("grønnbil") skal det gule flagget bli vist på den eksakte plassen hvor flaggvakten vil bruke flagget under trening og løp.

- Rødt flagg eller rødt lys (vist) ved flaggposter:  
Når løpet eller treningen avbrytes, skal samtlige flaggposter på banen vise svingende rødt flagg. Utøverne skal kjøre sakte inn i banedepotet.  
Rødt flagg skal kun brukes på ordre fra stevneleder.

- Rødt flagg og/eller rødt lys (vist i pitlane eller PÅ banen):

Når utkjøringen fra banedepot er stengt, skal rødt flagg vises stillestående ved utkjøringen på banen og evt. rødt lys settes på. Det er forbudt for utøvere å kjøre ut på banen. De skal IKKE passere disse flagg eller lys.



Brudd på reglene om rødt flagg vil føre til en av følgende straffer:

- Advarsel
- diskvalifikasjon
- tap av mesterskapspoeng
- suspensjon

Rødt flagg vil bli vist stillestående på startplata etter avsluttet observasjonsrunde(r), og etter avsluttet oppvarmingsrunde. Rødt flagg kan også brukes til å stenge banen.

Det røde lyset ved startstreken tennes og blir slått av etter 2 – 5 sekunder.

Dette er da starten på et løp.

- Svart flagg

Dette flagget benyttes for å gi ordre til kun en utøver og vises sammen med utøverens startnummer. Utøveren skal stoppe i banedepotet ved slutten av inneværende runde, og kan ikke starte om igjen. Unntak er hvis stevneleder tillater det.

Brukes kun på ordre fra stevneleder.

- Svart flagg m/oransje sirkel  
Vises sammen med utøverens startnummer, hvite siffer (diam. 40 cm) på sort plate.

Dette er informasjon om at utøverens motorsykkkel har mekaniske/ tekniske problemer/feil av en slik art at han er til fare for seg selv og andre, og at han øyeblikkelig må forlate banen på et sikkert sted.

Brukes kun på ordre fra stevnelederen.

Svart flagg med oransje sirkel skal vises sammen med utøverens startnummer etter ordre fra stevnelederen på høyde med / ved mållinjen. Om nødvendig av flaggvaktene langs banen, men bare på ordre fra stevnelederen. Utøveren må umiddelbart forlate banen, på et sikkert sted.

#### 20.01.6.4 Funksjonæruniform

Funksjonæruniformer skal være i nøytral farge slik at de ikke kan forveksles med flagg.

#### 20.01.6.5 "Safety Car(s)"

Hvis "Safety Car" skal ut på banen, skal denne være utstyrt med blått, blinkende lys.

Teksten "Safety car" skal være tydelig merket bak og på hver side av bilen. For arrangement som foregår delvis om natten, skal denne teksten være reflekterende. Forbikjøring av "safety car" er ikke tillatt.

#### 20.01.6.6 Ambulanse(r)

Ambulansen skal være utstyrt med blått lys. Teksten "Ambulanse" skal være tydelig merket bak og på hver side av bilen.

Hvis ambulanse må ut på bane i pågående trening, kvalifisering eller løp, skal heatet stoppes ved bruk av rødt flagg. Dette gjelder ikke ved endurance- og lang-løp. Her brukes safety-car.

#### 20.01.7 Treninger

Det finnes fri-, kvalifiserings- og warm-up treninger.

Det kreves et minimum av tid avsatt for trening som skal oppføres i tilleggsreglene (TR) for hvert stevne.

Utøverne starter treningen fra banedepotet når det grønne lyset tennes ved utkjøringen fra banedepotet til banen.

Treningen vil vare fra det grønne lyset tennes. Et synlig skilt eller nedtellingstavle vil bli vist i banedepotet for å vise antall minutter som gjenstår av treningen.

Når treningen er slutt vil dette bli vist med et svingende sort- og hvittruet flagg, samtidig som utkjøringen til banen fra banedepotet vil bli stengt. Det vil bli tatt rundetider på utøveren inntil denne passerer målflagget. Etter at utøverne har blitt flagget av kan de fullføre en tilleggsrunde for å kjøre inn i banedepotet. Det er ikke tillatt å passere målflagget mer enn en gang.

### **TRENING UKEN FØR LØP**

Privat- og tilleggstrening:

I løpet av de siste 6 dager før løpsdagen er det ikke tillatt å arrangere lukket trening/testing på den samme banen for utøvere som skal delta i stevnet.

Det er heller ikke tillatt for utøvere å delta i andre kjøreaktiviteter på samme bane som de skal konkurrere på, de siste 6 dagene før løpsdagen unntatt der det arrangeres fri trening i tilknytning til stevnet, og denne er åpen for alle påmeldte utøvere og disse har gyldig førerlisens for å delta i stevnet.

Overtredelse av denne bestemmelsen medfører startforbud for utøveren i det aktuelle stevnet.

#### 20.01.8 Godkjenning til start

##### 20.01.8.1 Startrekkefølge

For å få tillatelse til å starte, må utøveren ha gjennomført minst det antall runder som beskrevet i stevnets tilleggsregler TR

Resultatet av tidstreningene er avgjørende for start i den enkelte klasse. Derfor skal arrangøren ha tidtagerutstyr. Det skal også settes opp en resultatliste fra begge kvalifiseringer hvor den beste tiden fra hver kvalifisering per utøver skal fremkomme.

TR må inneholde antall utøvere som er godkjent i hver klasse. Den metoden som brukes for godkjenning til start, må være basert på resultatene fra tidstreningen.

##### 20.01.8.2 Trening og kvalifisering med flere grupper

Når en klasse er delt i flere treningsgrupper, må disse gruppene bestå av likt antall utøvere avrundet til nærmeste hele tall. Gruppeinndelingen vil bli vedtatt på første jurymøte.

I de tilfeller hvor utøvere står likt med hensyn til plassering og tid, vil den nest beste tiden bli tatt i betraktning osv. dersom de fortsatt står likt.

Utvelgelsen av kvalifiserte utøvere skjer på bakgrunn av deres bestetider. Det tas et likt antall utøvere fra hver gruppe (avrundet til nærmeste hele tall).

Dersom den ene gruppen ikke kan fylle sin del av startfeltet med utøvere med godkjent tid, vil godkjente utøvere fra den andre gruppen fylle opp feltet.

Posisjonene på startoppstillingen vil bli oppsatt vekselvis mellom gruppene. Utøveren med bestetid plasseres i første startspor, deretter plasseres den med nest beste tid av de først plasserte osv. Deretter plasseres utøveren med bestetid av de utøverne som er oppført som nr. to i de ulike gruppene osv. Hvis plasseringen og tiden er lik, skal utøvernes nest beste tid legges til grunn. Denne metoden benyttes også i de tilfeller hvor gruppene har hatt ulike forhold under kvalifiseringen. TR må inneholde hvilken metode som brukes for godkjenning til start, og lengden på treningen.

### 20.01.9 Startmetoder

Det er to startmetoder i roadracingsløp.

1. Gruppestart (inkluderer 45 graders linjestart – Le Mans start)
2. Intervallstart (enten individuell start eller i grupper på mer enn en sykkel). Start kan foregå med gående motor.

#### 20.01.9.1 Startprosedyre for gruppestart

Startoppstillingen er basert på resultatet av tidstreningen hvor den raskeste utøveren vil bli plassert fremst, i pole position, i henhold til banegodkjenningen.

Hvis det startes flere klasser sammen i et løp, er startoppstillingen basert på resultatet av tidstreningen uansett **klasse**.

Startoppstillingen settes opp etter et 3 – 3 – 3 – 3 system. Rekkene skal forskyves.

Reservesykler som skal brukes i løpet, skal befinne seg i banedepot min 5 minutter før utslipp åpner. (Hvis dette er tillatt iht. teknisk klassereglement).

Startprosedyren skal gjennomføres i løpet av 15 minutter. Noen tidsintervaller kan forkortes.

- 1) 15 minutter (eller mindre) før løpet skal starte:  
Utslippet fra banedepotet åpnes for observasjonsrunden.  
Et nedtellingskilt med 5, 4, 3, 2 og 1 minutt vises i utgangen av banedepotet.
- 2) 10 minutter (eller mindre) før løpet skal starte:  
Banedepotutkjøringen stenges.
- 3) Observasjonsrunden er ikke obligatorisk.  
Utøvere som ikke stiller opp på startplata, kan kun starte oppvarmingsrunden eller løpet fra banedepotet etter instruksjon fra funksjonæren som befinner seg ved utkjøringen fra banedepotet.

- 4) Utøvere som får tekniske problemer under observasjonsrunden, kan returnere til banedepotet for å gjøre reparasjoner. I et slikt tilfelle må utøverne starte oppvarmingsrunden fra banedepotet.
- 5) Når utøverne kommer frem til startplata etter observasjonsrunden, skal de finne sine startposisjoner og kan da motta hjelp av inntil fem personer, hvorav en kan holde en paraply.
- 6) Skilt langs banekanten indikerer rekkenummeret, og skal hjelpe utøveren med å finne sin startplass.
- 7) Stevnelederen kan, på dette tidspunktet, velge å kunngjøre om løpet blir "vått" ("wet") eller "tørt" ("dry") samt informere utøverne på startplata om dette. For de utøverne som fortsatt befinner seg i banedepotet vil dette bli vist på et skilt. Hvis det ikke blir vist noe skilt, er løpet automatisk "tørt".
- 8) Utøverne på startplata kan på dette tidspunktet, ta av seg hjelmen, foreta justeringer på sykkelen eller bytte dekk for å tilpasse seg banens tilstand. Hvis et flertall av førere ber om det, kan det gis tillatelse til å kjøre tilbake til pitlane for dekkbytte og justeringer. Tid for utslippskal opplyses av racekontroll. Dekkvarmere kan benyttes på startplata. Kun et håndholdt strømaggregat med en maksimumskapasitet på to kilowatt er tillatt brukt per deltager. Støygrensen på strømaggregatet er max. 65 dBA. En startmotor kan også brukes på startplata.
- 9) Etterfylling av drivstoff eller bytte av bensintank på startplata er forbudt.
- 10) 5 minutter før start av oppvarmingsrunden  
Fremvisning av 5 minutters skilt på startplata. (ikke obligatorisk)
- 11) 3 minutter før start av oppvarmingsrunden  
Fremvisning av 3 minutters skilt på startplata.  
Dekkvarmere skal fjernes fra sykler på startplata samt fra evt. reservesykler i banedepot (hvis det er tillatt ihht teknisk klassereglement).  
Funksjonærer på startplata samt i banedepot skal forsikre seg om at dette blir respektert.

Alle justeringer skal være avsluttet. Utøvere som fortsatt ønsker å foreta justeringer skal dytte sine sykler til banedepotet, hvor de kan fortsette justeringene. Disse utøverne kan starte oppvarmingsrunden eller løpet fra banedepotet så snart utøverne har passert utkjøring i banedepot (se punkt 14 og 18).

På dette tidspunktet skal alle forlate startplata, bortsett fra en mekaniker og en person som holder paraplyen pr. utøver og TV mannskapene i vertskringkastningen samt absolutt nødvendige funksjonærer.

Ingen andre personer har lov til å gå ut på startplata på dette tidspunktet.

Reservene skal møte opp i utslippet i god tid sammen med de utøverne som er kvalifisert til start. Når 3 minutters skiltet vises avgjør stevnelederen om reservene skal settes inn.

Reservene slippes ut på banen etter at siste utøver, som deltok i prøvestarten, har passert. Oppvarmingsrunder er kun obligatorisk for reservene.

- 12) 1 minutt før start av oppvarmingsrunden  
Fremvisning av 1 minutt skilt på startplata.  
På dette tidspunktet skal alle personer bortsett fra en mekaniker pr. fører forlate startplata. Mekanikerne skal så snart som mulig hjelpe utøveren å dytte sykkelen slik at den starter, og så forlate startplata.
- 13) 30 sekunder før start av oppvarmingsrunden Fremvisning av 30 sekunders skilt på startplata. Funksjonæren som er ansvarlig for starten av oppvarmingsrunden stiller seg opp foran første rekke (mellom den 2. og 3. føreren) med et rødt flagg i hver hånd.

Alle utøvere skal stå på sine startoppstillingsplasser med gående motor. Ingen ytterligere hjelp fra mekaniker er tillatt. Utøvere som ikke får startet sin sykkel, skal forflytte seg til banedepotet hvor de kan gjøre ytterligere forsøk på å starte sykkelen eller. Disse utøvene kan starte oppvarmingsrunden fra banedepotet.

- 14) Start av oppvarmingsrunden:  
Funksjonæren som er ansvarlig for oppvarmingsrunden slipper hele feltet samlet i det han går til banekanten og viser grønt flagg.  
Utøvene skal gjennomføre en runde i fri hastighet etterfulgt av et sikkerhetskjøretøy. Så snart utøvene har passert utkjøring i banedepot, kan de utøvene som venter der gis tillatelse til å delta på oppvarmingsrunden. Utkjøringen fra banedepot vil deretter bli stengt.
- 15) Ved returnering til startplata skal utøvere finne sine startposisjoner, med forhjulet på motorsykkelen plassert inntil streken som markerer dennes startoppstillingsplass og sykkelen skal ha gående motor. En funksjonær vil stå foran startfeltet og fremvise et rødt flagg.  
Samtlige utøvere som kommer tilbake til startplata etter at sikkerhetskjøretøyet er på plass skal starte løpet fra de siste startoppstillingsplassene på startplata.

Utøvere som får problemer med sine sykler under oppvarmingsrunden kan returnere til banedepotet og foreta reparasjoner eller bytte sykkel hvis dette er tillatt ihht teknisk klassereglement.

Utøvere som får motorstopp på startplata eller som har andre vanskeligheter, må forbli på motorsykkelen og løfte en arm. Det er ikke tillatt bevisst å forsøke å utsette starten.

På de rekkene hvor alle er på plass, skal funksjonærene senke sitt skilt for å indikere at deres rekke er komplett. Skiltet skal ikke senkes når en utøver på den aktuelle rekka har fått motorstopp eller andre problemer. Når alle skiltene er senket og "Safety-Car"/"ambulansse" har fullført sin runde, skal en funksjonær som befinner seg bak startfeltet, svinge med et grønt flagg.

Starteren skal da gi tegn til funksjonæren foran startfeltet, som viser det røde flagget, om at han skal gå til banekanten.

Et rødt lys vil vises og etter 2 til 5 sekunder vil dette røde lyset slukkes. Når det røde lyse slukkes kan utøvere starte løpet.

En "Safety Car" eller ambulansse vil følge bak motorsyklene under den første runden.

- 16) Utøvere som tyvstarter:  
 Definisjon: En utøver som beveger sin motorsykkel fremover når det røde lyset er på, straffes med et tidstillegg på 20 sekunder. Stevnelederen skal avgjøre om en sanksjon skal idømmes og har ansvaret for at utøveren og/eller dennes team snarest mulig, og senest 10 minutter etter at løpet har startet, blir informert om at de er idømt en slik straff. Startnumrene til utøvere som blir dømt for tyvstart blir vist på en tavle ved siden av rundetellertavlen. Tavlen skal ha tekst "tyvstart" øverst (sort tavle, hvite bokstaver).
- 17) Hvis en utøver får motorstopp etter at det røde lyset tennes, kan en startrekkefunksjonær hjelpe utøveren og dytte sykkelen langs banekanten til sykkelen starter. Hvis sykkelen likevel ikke starter etter en rimelig tid, skal utøveren dytte den inn i banedepotet under tilsyn av en funksjonær, deretter kan utøverens mekanikere sørge for hjelp slik at sykkelen starter.
- 18) Etter at utøverne har passert utkjøringen fra banedepotet, skal funksjonæren som befinner seg der vise et grønt lys og/eller et grønt viftende flagg for at utøvere som fortsatt befinner seg i banedepotet får starte.
- 19) Etter at utøveren som leder har passert mållinjen første gang, er det ikke tillatt for noen å bytte sykkel, bortsett fra ved omstart.
- 20) Skulle det bli problemer på startplata som kan gå utover sikkerheten ved starten, skal Starteren vise et blinkende gult lys og et skilt med "utsatt start" ("Start Delayed"). Starteren skal i slike tilfeller enten:
- beordre utøverne til å stoppe sine sykler, og en mekaniker pr. utøver skal gis tillatelse til å komme inn på startplata for å hjelpe utøverne. Startprosedyren vil bli gjentatt fra treminutts skiltet, utøverne skal gjennomføre en ekstra oppvarmingsrunde og løpsdistansen skal reduseres med en runde.
  - eller starteren kan gi beskjed om å starte en ekstra oppvarmingsrunde umiddelbart. Løpsdistansen vil bli redusert med en runde.

#### 20.01.9.2 Intervallstart

Hvis intervallstart brukes, enten individuelt eller i grupper, vil startsignalet bli gitt i fortløpende intervaller til hver enkelt utøver eller utøvergruppe, fra startlinjen eller fra et fast punkt godt synlig fra startlinjen.

#### 20.01.9.3 "Vått" og "tørt" løp

Alle løp vil bli kategorisert som enten tørt eller vått. Et skilt kan bli vist på startplata som forteller om statusen på løpet. Hvis det ikke vises noe skilt, er løpet automatisk å anse som tørt. Hensikten med denne klargjøringen er å fortelle utøverne om konsekvensen ved en endring i de klimatiske forholdene.

- 1) Tørt løp (dry race) - Et løp som klassifiseres som tørt, vil bli avbrutt av stevnelederen hvis denne mener at de klimatiske forholdene fører til at banens overflate endres slik at utøverne ønsker å bytte dekk.
- 2) Vått løp (wet race) - Et løp som klassifiseres som vått, starter vanligvis i varierende eller ved fuktig værforhold. Løpet vil ikke bli stoppet pga. klimatiske endringer og utøvere som ønsker å bytte dekk må kjøre inn i banedepotet og gjøre dette under det pågående løpet.

Uansett, hvis det første løpet stoppes pga. klimatiske forhold, vil omstarten automatisk være et "vått" løp.

#### 20.01.9.3.1 Ekstra trening ved endring i værforhold

Merk: En trening eller oppvarming vil være definert av stevneleder som våt når mer enn halvparten av utøverne bruker regndekk eller når det er vått underlag i mer enn 50 % av ett treningspass. I begge tilfeller må skiltet "Wet Race" være framvist.

I tilfeller hvor alle treninger og oppvarmingsrunder har vært avholdt under tørre forhold, vil følgende prosedyre brukes hvis det regner før starten på løpene:

Det kjøres 3 ekstra observasjonsrunder, og løpet kan bli forkortet med inntil 3 runder.

Hvis treninger/oppvarminger skjer under våte forhold gjelder ikke ovenstående.

#### 20.01.10 Kjøring

Under en konkurranse skal en sykkel kun drives av sin egen motor, ved skyving av utøver og/eller passasjer eller ved naturlig trilling i f.eks. utforbakker.

#### 20.01.11 Oppførsel under trening og løp.

- 1) Utøveren må adlyde flaggsignalene, lyssignalene hvis det blir brukt, og eventuelle opplysningstavler.
- 2) Utøverne skal kjøre på en ansvarlig måte slik at de ikke forårsaker fare for andre konkurrenter eller deltagere, både på banen og i banedepotet (pit-lane) Fartsgrensen i banedepotet (pitlane) er 60 km/t.
- 3) Utøverne skal bare bruke banen og banedepotet. Hvis utøveren ved et uhell havner utenfor banen, kan utøveren kjøre inn på banen igjen på et sted som blir anvist av en funksjonær, som ikke gir noen fordel for ham. Funksjonærene kan assistere. Alle reparasjoner eller justeringer kan kun utføres av utøveren alene, og uten noen form for hjelp fra andre. Funksjonærene kan etterpå hjelpe utøveren å starte maskinen. I Norge gjelder "down is out". (Gjelder ikke ved langløp/Endurance)
- 4) Hvis utøveren får et problem med motorsykkelen av en slik art at han må avbryte treningen eller løpet, skal han ikke forsøke å kjøre i sakte fart tilbake til banedepotet, men skal forlate banen og parkere motorsykkelen på et trygt sted etter anvisning fra funksjonærene.
- 5) Utøvere som returnerer til banedepotet, skal forsikre seg om at de holder seg godt utenfor idealsporet. Dette skal signaliseres ved å løfte opp en arm.
- 6) Utøvere kan kjøre inn i banedepotet under treninger og løp for å gjøre justeringer eller bytte dekk. Alle former for slikt arbeid må foregå i banedepotet i arbeidsområdet utenfor pitboksene. Bensinfylling er strengt forbudt etter at den første utøveren har passert utkjøringen fra pitlane på den første runden i løpet (Unntatt Endurance). Hvis løpet blir avbrutt (rødt flagg), er skruing og bensinfylling tillatt.
- 7) En utøver får kun tillatelse til å starte løpet, frem til lederen har krysset start/mållinjen første gang.

- 8) Utøvere som stopper motoren i banedepotet kan få hjelp av sine mekanikere til å starte motorsykkelen igjen eller ved bruk av hjelpemotor.
- 9) Utøvere må ikke transportere en annen person på sin motorsykel under trening og løp.
- 10) Utøvere må ikke kjøre eller dytte sin motorsykel mot kjøreretningen. Verken på banen eller i banedepotet, unntatt hvis han gjør det under ledelse av en funksjonær.
- 11) Intet radiosignal av noe slag skal foregå mellom en utøver og andre personer i pit-lane, pitboks eller banedepot. Kun signaler fra transponder, laptimer, GPS, leselige beskjeder fra pit-tavler eller kroppsbevegelser fra fører eller team er tillatt. Hjelmkameraer er ikke tillatt.

Onboard kamera kan benyttes om det søkes om bruk (NMFs regler om rettigheter må overholdes)

Om onboard kamera tillates brukt, skal det være fastskrudd. Er onboard kamera festet til en brakett og klipset til braketten, skal braketten være fastskrudd. Klipsingen skal være sikret slik at kamera ikke kan falle ut av klipsingen. I tillegg skal selve kamera ha montert en sikringswire hvor wiren ikke skal være lenger enn 20cm. Innfesting av sikringswire og brakett skal ikke skje på samme sted.

All bruk av dobbeltsidig tape eller lim er forbudt

- 12) Stopp på banen under trening og løp er forbudt.
- 13) Starttreninger er kun tillatt, når det er trygt å gjøre dette, men kun på sted angitt i tilleggsregler (TR).
- 14) Generell regler for **RO** i depot skal respekteres om natten, mellom kl. **21.00** og 07.00. Unntak for lokale restriksjoner. Med ro menes normal samtale, slik at ikke naboen sjeneres av støy. Start av motor i dette tidsrommet er forbudt!

#### 20.01.12 Medhjelpere i banedepot

Utøvere får bare motta hjelp og service og bensinpåfylling på sin sykkel i banedepotet og foran anvist plass. Utøverne tillates tre medhjelpere hver. Medhjelpere får utføre reparasjoner, justeringer og etterfylling. Under bensinpåfylling skal motoren være avslått. Ethvert brudd på disse bestemmelsene kan føre til sanksjoner.

#### 20.01.13 Bytte av sykkel eller passasjer

##### 20.01.13.1 Bruk av flere motorsykler

Det er kun tillatt å sjekke inn/benyttte en motorsykel av gangen. Hvis det er ønskelig å benytte en reservemotorsykel, må den opprinnelige motorsykkelen først trekkes tilbake fra teknisk kontroll (teknisk kontrollant fjerner godkjenningsmerke). Utøveren skal ha skrevet en begrunnelse for hvorfor han skal bytte motorsykel som han leverer til teknisk kontrollant. Teknisk kontrollant skal etter inspeksjon av motorsykkelen skrive en rapport vedrørende bytte av motorsykel. Deretter kan reservemotorsykkelen fremvises for teknisk kontroll. Reservemotorsykkelen kan så benyttes etter at den har blitt godkjent.

##### 20.01.13.2 Bytte av passasjer

Under trening for sidevogner, er det lov å bytte passasjer en gang. Dette må umiddelbart meddeles stevnelederen, som igjen skal informere tidtakingen.



Bytte av passasjer med en annen ekvipasje må godkjennes av begge utøverne. Kun kvalifiseringsresultat med passasjer nr. 2 vil være godkjent til start.

Ekipasjen kan kun delta i løpet med passasjer nr. 2.

Det antall runder som kreves i TR skal være gjennomført med passasjer nr.2.

## 20.01.14 Avbrytelse og omstart av et løp

### 20.01.14.1 Avbrytelse av et løp

#### 20.01.14.1.1

Ett heat kan maksimalt omstartes 2 ganger.

Hvis stevnelederen beslutter å avbryte et løp eller hvis løpet avbrytes etter at målflagget er vist, skal rødt flagg vises på alle flaggpostene og, og hvis lys finnes, skal alle røde lysene på banen tennes.

Førerne må umiddelbart redusere farten og returnere til banedepot.

På det tidspunktet hvor det røde flagget vises, er det kun de førerne som er aktivt konkurrerende som skal være med på resultatlisten. Innen 5 minutter etter at det røde flagget er vis, må øvrige førere ha kommet inn i banedepot, dyttende eller kjørende på sin motorsykel, for å komme med på resultatlisten.

Resultatet vil bli satt opp på følgende måte:

1. Alle førere som har krysset mållinjen på det tidspunktet hvor det røde flagget ble vist eller for de førerne som fikk vist målflagget før avbrytelsen av løpet, legges siste målplassering til grunn for utregning av resultatlisten.
2. For øvrige førere, legges den siste hele runden, før rødflagget ble vist, til grunn for utregning av resultatlisten.

#### 20.01.14.1.2

Hvis det utregnede resultatet viser at mindre enn tre runder er fullført av den utøveren som ledet løpet samt alle de andre utøverne på den samme runden som lederen, vil løpet bli ansett som ikke kjørt og et helt nytt løp vil bli kjørt. Hvis det viser seg umulig å foreta en omstart, vil løpet måtte avlyses og vil da heller ikke bli tellende.

#### 20.01.14.1.3

Hvis 3 runder eller mer har blitt gjennomført av den som leder løpet og av alle de andre på samme runden som den som leder, men mindre enn 2/3 av den opprinnelige løpsdistansen, avrundet nedover til nærmeste hele rundeantall, (eller 2/3 av den opprinnelige løpsdistansen), vil det bli foretatt en omstart av løpet, som til sammen skal bli det antall runder og den tiden som først var bestemt. Kun de førerne som fikk godkjent målgang i den første delen av løpet kan delta i en omstart.

Rekkefølgen etter målgang i siste del av løpet er endelig resultat ihht. 20.01.14.2.2.B Hvis det skulle vise seg å være umulig å foreta en omstart, vil resultatet av den første delen bli stående, men det vil da bli gitt halve poeng i konkurransen.

Eksempel på et løp som består av 30 runder:

Hvis det røde flagget blir vist når den som leder løpet er på sin 10. runde etter å ha fullført sin

9.runde og alle andre utøvere ennå ikke har fullført sin 9. runde, vil løpsresultatet da være etter 8 fullførte runder, og den andre delen av løpet vil da bestå av 22 runder.

Hvis det røde flagget blir vist når den som leder løpet og alle de andre utøverne som er på den samme runden som den som leder, er på den 10. runden etter å ha fullført den 9. runden, vil løpsresultatet bli etter 9 runder og den andre delen av løpet vil bestå av 21 runder.

#### *20.01.14.1.4*

Hvis det utregnede resultatet viser at 2/3 av den opprinnelige løpsdistansen avrundet nedover til nærmeste hele antall runder (eller 2/3 av den opprinnelige løpsdistansen) er fullført av den som ledet løpet, samt av alle de andre utøverne (som fortsatt konkurrerte) på den samme runden, vil løpet bli ansett som fullført, og det vil bli utdelt fulle mesterskapspoeng.

Utøvere som ikke aktivt deltok i løpet når rødflaget ble vist, vil ikke få godkjent målgang og komme med på resultatlisten. Det samme gjelder også for utøvere som ikke selv (enten dyttende eller kjørende på sin motorsykel) har kommet inn i pit lane 5 minutter etter at rødt flagg ble vist.

#### *20.01.14.2 Omstart av et løp som har blitt avbrutt*

##### *20.01.14.2.1 Tidspunkt for omstart*

Hvis det blir foretatt omstart av et løp, skal dette gjøres så raskt som mulig, i overensstemmelse med godkjenningen av banens tilstand. Så snart utøverne har returnert til banedepotet, skal stevnelederen informere om tidspunktet for omstarten. Hvis forholdene tillater det, skal omstart skje innen 20 minutter etter at det røde flagget ble vist.

Startprosedyren er den samme som for en vanlig start med observasjonsrunde, warm-up etc. men i enkelte tilfeller kan løpet avkortes.

##### *20.01.14.2.2 Omstart*

Betingelser for omstart av et løp er som følger:

#### A) Av årsaker beskrevet i pkt. 20.01.14.1.2.:

- a. Alle utøvere kan være med i en omstart.
- b. Motorsykler kan repareres eller byttes og hjul/dekk kan byttes. Det er kun tillatt å etterfylle bensin i banedepot.
- c. Antall runder skal være som den opprinnelige distansen.
- d. Startoppstillingsposisjonene skal være som på det opprinnelige løpet.
- e. Hvis en utøver velter eller krasjer, skal han til legesjekk før han skal ut på banen igjen. Motorsykkelen skal også til ny teknisk kontroll før den brukes på banen igjen.

#### B) Av årsaker beskrevet i pkt. 20.01.14.1.3:

- a. Bare utøvere som fikk godkjent målgang i det første løpet kan være med på en omstart. Utøvere som ikke aktivt deltok i løpet når rødflaget ble vist, vil ikke få være med i omstarten. Utøvere som ikke selv (enten dyttende eller kjørende på sin motorsykel) har kommet inn i pit lane 5 minutter etter at rødt flagg ble vist, vil heller ikke få være med i omstarten.

- b. Motorsykler kan repareres eller byttes og hjul/dekk kan byttes. Det er kun tillatt å etterfylle bensin i banedepot.
- c. Antall runder på den 2. delen av løpet skal være det antall runder som kreves for å oppnå den opprinnelige løpsdistansen.
- d. Startoppstillingsposisjonene skal baseres på resultatene av det første løpet iht. art.20.01.14.1.1. Resultatet av det første løpet må være tilgjengelig for førerne før den andre delen av løpet kan startes.
- e. Det utregnede sluttresultatet baseres på plassering og antall runder hver fører har gjennomført på det tidspunktet de krysser mållinjen i dette nye løpet. Pkt. RR 20.01.15.1.5 skal anvendes.

C) Resultatberegning uten tidtaking:

- a. Hvis tid ikke er tatt, brukes plass-siffersystem ved resultatutregning der hvor løpet blir overkjørt i to deler.
- b. Tidsfristene for omstart kan nasjonalt fravikes ved spesielle omstendigheter.

## 20.01.15 Løpsavslutning og resultater

### 20.01.15.1. Løp med gruppestart

#### 20.01.15.1.1 Løpsavslutning

Når den utøver som leder løpet har fullført det bestemte antall runder eller varighet for løpet, skal han bli vist målflagget av en funksjonær/måldommer på mållinjen ved banekanten. Målflagget skal også brukes for å flagge av de følgende utøverne.

Når lederen av løp blir flagget i mål, kan ingen utøvere kjøre ut på banen fra banedepot. På bakgrunn av dette skal rødt lys tennes og en funksjonær viser et rødt flagg ved utkjøringen til bane fra banedepot når målflaggingen starter.

Hvis det ligger utøver(e) umiddelbart før lederen når lederen passerer mållinjen, vil det bli vist sort/hvitt rutete flagg sammen med blått flagg ved målpassering.

Dette betyr at løpet er over for lederen, mens utøveren(e) som kommer foran lederen skal fullføre siste runde for å få målflagg.

#### 20.01.15.1.2 Måldommer / Fotofinish

I tilfeller hvor det er behov for "fotofinish" mellom to eller flere utøvere, skal denne avgjørelsen tas på bakgrunn av at den utøver som først treffer mållinjen med forkanten på forhjulet, er vinner. Dette er en faktaavgjørelse. Hvis det fortsatt er likt, vil den utøver som har oppnådd raskeste rundetid i løpet bli rangert først.

#### 20.01.15.1.3 Feil avflagging / avslutning

Skulle det ved andre tilfeller enn det som er beskrevet i pkt. 20.01.15.1.1 bli gitt målflagg før den utøveren som leder har fullført det fastsatte rundeantallet eller varighet, vil løpet bli ansett som ferdigkjørt når den ledende utøveren sist passerte mållinjen før målflagg ble vist. Skulle målflagget bli forsinket av andre årsaker, vil løpet bli ansett som slutt når det skulle ha vært avsluttet.

#### 20.01.15.1.4 Løpsavslutning

Resultatet skal bestemmes ut fra den rekkefølgen som utøverne krysser mållinjen, når det fastsatte antall runder er fullført.

#### 20.01.15.1.5 Godkjent målgang

For å få tellende resultat i løpet og for å komme med på resultatlisten må en utøver ha:

- A. Fullført 75 % av det antall runder som vinneren har kjørt.
- B. Krysset mållinjen på banen (ikke i pit lane) innen fem minutter etter vinneren av løpet.
- C. Må være i besittelse av sin motorsykkel og må ha på seg komplet kjørestyr.

«Down is out», skal gjelde i alle nasjonale serier. Definisjon av «Down is out», krasjsituasjon, er som følger: Enten at begge dekkene ikke lenger har kontakt med bakken eller at utøveren ikke lenger har begge hendene på styret. Bestemmelsen gjelder bla. når motorsykkel har veltet. Når en utøver har veltet er han ute av konkurransen og er ikke lenger konkurrerende. Dvs. at han ikke er klassifisert som en utøver som har fullført løpet og skal heller ikke med på resultatlisten.

#### 20.01.15.2 Løp med intervallstart

I løp hvor man har intervallstart, vinner den utøver som oppnår best totaltid på totaldistansen som er bestemt i TR

#### 20.01.15.3. Mesterskapspoeng

Poengene blir tildelt hver utøver individuelt.

25 poeng	1. plass
20 poeng	2. plass
16 poeng	3. plass
13 poeng	4. plass
11 poeng	5. plass
10 poeng	6. plass
9 poeng	7. plass
8 poeng	8. plass
7 poeng	9. plass
6 poeng	10. plass
5 poeng	11. plass
4 poeng	12. plass
3 poeng	13. plass
2 poeng	14. plass
1 poeng	15. plass

#### 20.01.15.4 Protestfrister

Protest underveis som gjelder hendelser som kan påvirke midlertidige resultater og konkurransens videre forløp (startoppsett, kvalifisering, uttak til finaler og liknende) skal være fremsatt senest 15 minutter etter avsluttet målgang (heat, kvalifisering, runde eller liknende) og annonsering av foreløpig resultat.

Protest mot resultatliste etter endt konkurranse skal være innlevert senest 30 minutter etter tidsangivelsen på resultatlisten.

Protestfrist på hendelser skjedd mot utøver under trening/kvalifisering er 15 min. etter at sistemann har fått godkjent målgang.

Protestfrist på hendelser skjedd mot utøver under konkurranse (finaler) er 30 minutter etter at sistemann har fått godkjent målgang.

#### 20.01.16 Podium

De 3 beste utøverne i hvert løp skal frem til podiet for å delta på premie seremoni. Dette kan reguleres nærmere i TR og AB. Utøverne er pålagt å delta på premieseremonien.

#### 20.01.17 Premiering

##### 20.01.17.1

For å bli premiert må utøverne ha oppnådd resultat iht. 20.01.15.1.4

##### 20.01.17.2. Betaling

Hvis det forekommer premiepenge (se TR), vil betalingen til utøverne foregå etter avslutning for hvert løp, etter at protestfristen er utløpt og etter godkjenning fra juryleder. Premiepengene på være tilgjengelig frem til kl. 20.00. Premiepenge som ikke blir hentet tilfaller arrangøren.

#### 20.01.18 Lukket depot

Etter avsluttet løp kan samtlige motorsykler, som kom i mål, bli plassert i Parc Ferme i inntil 30 minutter. De kan ikke fjernes før juryen godkjenner dette.

Med unntak av jurymedlemmer, stevneleder, tekniske kontrollanter og funksjonærer som har ansvaret for vaktholdet i Parc Ferme, har ingen, heller ikke utøverne, tillatelse til å oppholde seg i lukket depot, uansett grunn.

#### 20.01.19 Tidtaking

##### 20.01.19.1 Tidtakerutstyr

Til å utføre tidtaking på skal tidtageren i henhold til konkurransen ha følgende utstyr tilgjengelig:

- Et elektrisk instrument med mekanisk registrering, nøyaktighet på 1/5 eller 1/10 sekund eller mindre
- Et automatisk anlegg med 1/100 sekunds nøyaktighet og synkronisert med riktig klokke.

##### 20.01.19.2 Transpondersystem

Det er krav til bruk av transpondersystem under NM og N-cup. Dette gjelder også alle treninger. Prisen for leie av transponder må fremgå av TR. Utøveren kan bruke den samme transponderen i flere klasser.

##### 20.01.19.3 Aksept av instrumenter

Utøvere må akseptere alle typer tidtakingsutstyr som er godkjent av NMF

##### 20.01.19.4 Godkjenning av tidtakersjef

Tidtagersjef på statusløp skal være godkjent av NMF. Tidtagersjef er godkjent av NMF gjennom tilleggsreglene (TR)

#### 20.01.19.5 Banerekord

Beste/raskeste runde i løp. Både for trening og løp er rundetiden tidsdifferansen mellom to uavbrutte passeringer av målstreken, som er malt på banen.

## 21.01. Bestemmelser for langdistanseløp

### 21.01.1 Generelt

Et langdistanseløp er betegnelse på et løp som har en varighet på minimum 4 timer, maksimum 24 timer, og hvorav 2 eventuelt 3 utøvere vekselvis bytter på å kjøre den samme motorsykkelen. Det er opp til arrangøren å bestemme antall utøvere (to/tre) pr. motorsykkel. Det er ikke under noen omstendighet tillatt for en utøver å kjøre mer enn 70 minutter sammenhengende. Hver utøver må også ha en sammenhengende hviletid på minimum 15 minutter etter hvert kjørepass.

### 21.01.2 Deltagere

Langdistanseløp er åpent for lisensierte utøvere med minimum nasjonal konkurranselicens.

### 21.01.3 Påmelding

Samtlige utøvere på et team skal fylle ut hvert sitt påmeldingsskjema.

### 21.01.4 Sykler

Kun solosykler er tillatt. Arrangøren velger klasseinndelingen.

### 21.01.5 Gjennomføringen

Løpet skal gjennomføres på en og samme sykkel. Alle komponenter unntatt ramme kan byttes, men disse skal være i samsvar med de utskiftede delene.

### 21.01.6 Banedepot

Banedepotet skal være delt inn i to deler. Den ene delen skal KUN benyttes som bensindepot. All oppbevaring av bensin, samt bensinpåfylling under løpet skal kun skje i bensindepotet. Ved bensinfylling skal motoren stanses og tenningen være avslått. Bensindepotet bør plasseres slik at kun de utøvere som skal påfylle bensin må innom denne delen av depotet. Utøverbytte og reparasjoner skal kun foregå i banedepotets andre del.

Sveising i banedepotet er forbudt.

### 21.01.7 Tankanordninger

Alle bensinkanner og tankanordninger som skal brukes i bensindepot, skal før løpet starter, godkjennes av teknisk kontrollant.

### 21.01.8 Stopp under løpet

Om en motorsykkel får motorstopp eller andre problemer under løpet, slik at den må dyttes til banedepotet, skal dette kun skje i banens kjøreretning. Utøveren kan ta av seg hjelmen.

For å nå banedepotet raskere kan arrangøren tillate at utøverne benytter snarveier. Disse snarveiene må være anført i TR for det enkelte løp.

«Down is out» gjelder ikke under langløp.

### 21.01.9 45 graders linjestart - Le Mans start

Følgende prosedyre må følges. I de tilfeller hvor løpet kjøres over flere heat, skal "Le Mans" start brukes ved alle heat.

1) Ca. 45 minutter før start, skal utøverne være klare med sine motorsykler på utsiden av banen.

2) 1 obligatorisk observasjonsrunde

De teamene som ikke fullfører observasjonsrunden, ilegges "Stop & Go" straff.

Ca. 30 minutter før start vil utøverne bli sluppet inn på banen og øyeblikkelig kjøre observasjonsrunden for så å stille seg opp på deres plass på startplata, og motorene stoppes. På startplata skal motorsyklene plasseres på en linje i 45grader langs banekanten, bak startstreken. Det skal være 2 meter mellom hver solomotorsykel og 3 meter mellom hver sidevogn. Hver sykkel holdes av en medhjelper.

Utøverne skal gis mulighet, over en 5-minutters periode, å starte observasjonsrunden. Nedtellingen for disse 5 minuttene vil bli signalisert ved innkjøringen til banen med følgende skilt 5' - 4' - 3' - 2' - 1', samt med lydsignal. Når denne 5 minutters perioden er gått, vil innkjøringen til banen bli stengt med rødt flagg.

Utøvere som kommer etter at innkjøringen er stengt, eller som ikke ønsker å gjennomføre observasjonsrunden skal få kjøre frem til sin startplassering i løpet av 5 minutter, etter at de øvrige utøverne har fullført sin observasjonsrunde. Utøverne må følge funksjonærenes anvisninger.

Etter at man har kjørt inn på banen (ca. 30 minutter før start), er det strengt forbudt å bytte sykkel og etterfylle drivstoff.

Dekkbytte og reparasjoner på startplata må være avsluttet når "3-minutters"skiltet blir vist.

Etter observasjonsrunden kan utøverne velge å bytte dekk på startplata, på grunn av endring av banens veigrep.

3) 2 obligatoriske oppvarmingsrunder

De teamene som ikke fullfører oppvarmingsrundene straffes med dobbel «stop & go» straff. Ca. 5 minutter før oppvarmingsrundene vil følgende skilt bli vist sammen med et lydsignal:

- 5 minutters skilt: Nedtellingen starter
- 3 minutters skilt og rødt lys: alle personer, med unntak av utøverne, enmedhjelper og en person til å holde en paraply pr. fører, må forlate startplata. På dette tidspunkt har ingen (unntatt autoriserte funksjonærer) tillatelse til å gå tilbake til startplata. Alt vedlikehold på motorsyklene er forbudt.
- 1 minutt skilt og gult lys + hjelm skilt; alle personer, med unntak av utøverne og medhjelperne som holder motorsyklene må forlate startplata. Utøverne må ta oppstilling på den motsatte siden av banen, med ansiktet rettet mot deres egen motorsykel.
- 30 sekunders skilt, grønt flagg og grønt lys; oppvarmingsrundene starter. Hver utøver springer til sin motorsykel, starter den og kjører oppvarmingsrundene. Hvis motoren ikke starter, selv ved medhjelperens umiddelbare hjelp, må motorsykkelen dyttes inn i banedepotet og utøveren må foreta en forsinket start derfra.



- En funksjonærbil med en lege kjører etter utøverne.
- Den siste oppvarmingsrunden vil bli anvist utøverne med et skilt med "1".
- Når utøverne returnerer til startplata etter avsluttede oppvarmingsrunder, stopper utøverne sine motorsykler. Deres medhjelper på startplata holder sykkelen på deres anviste plass, og de vil deretter stoppe motoren.

Motorsyklene skal plasseres i samme posisjon som de sto før oppvarmingsrundene. Kun en medhjelper pr. motorsykkel og utøveren som skal starte, befinner seg på startplata.

Hvis en utøver får problemer, skal han umiddelbart kjøre i banedepotet. Det er strengt forbudt for en utøver å innta sin startposisjon i den hensikt å forsinke starten. Hvis en utøver returnerer til startoppstillingsplassen så sent at "1 minutts skiltet" har blitt vist, skal han umiddelbart kjøre i sakte fart inn i banedepotet for en forsinket start derfra.

En funksjonær med rødt flagg skal stå midt på startstrekken, når utøverne returnerer til start, inntil starteren ber ham forlate banen, etter at det grønne flagget blir vist av en funksjonær som befinner seg bak startfeltet.

En annen funksjonær med grønt og rødt flagg vil bli værende bak startfeltet:

1. ved å vise det grønne flagget gir funksjonæren signal om at startfeltet er på plass.
2. ved å vise det røde flagget, stopper han en for sent ankommet utøver, etter at funksjonærbilen er kommet på plass, og påser at utøveren starter fra et punkt bak startfeltet og etter at starten har gått, eller kjører inn i banedepotet.

#### 4) Start av løpet

- 1 minutts skiltet, gult lys, hjelmskilt + horn; utøverne må ha ansiktet rettet mot sin egen motorsykkel på den motsatte siden av banen.
- 30 sekunders skilt + horn
- Grønt lys eller nasjonalvimpel (skal spesifiseres i TR); start. Samtlige utøvere springer til sin sykkel, starter motoren og begynner løpet.

Motoren skal startes av utøveren alene ved å bruke sykkelens selvstarter. All assistanse utenfra er forbudt, og vil bli straffet med "Stop & Go".

Hvis en utøver ikke får start på sin sykkel, kan stevnelederen, ved hjelp av grønt flagg, gi medhjelperen tillatelse til å dytte motorsykkelen så snart stevnelederen mener det er tilrådelig.

Hvis motorsykkelen heller ikke nå starter, skal banefunksjonæren øyeblikkelig dytte sykkelen inn i banedepotet (i innkjøringen eller i utkjøringen avhengig av nærheten). Motorsykkelen kan så bli trillet tilbake til dens plass i banedepotet under kontroll av en funksjonær. Utøveren kan starte så snart sykkelen er reparert.

Etter at hovedfeltet har passert banedepotet, vil en forsinket start med lys bli gitt for de utøverne som venter i banedepotet.

En utøver, som er i bevegelse eller som ikke har ansiktet rettet mot sin egen motorsykkel på den motsatte siden av banen på det tidspunktet hvor det signaliseres med grønt lys eller

nasjonalvimpel, vil bli straffet med "Stop & Go". "Stop & Go" straff vil øyeblikkelig bli meddelt vedkommende utøvers teamsjef.

For øvrig henvises til FIM Endurance reglementet.

## 23.1 Opprykk fra NC-fører til NM-fører

Opprykk fra NC-fører til NM-Fører kan kun skje etter endt sesong og gjelder fra 1. januar påfølgende år. NMF fastsetter hvert år hvilke opprykksklasser som gjelder.

Per dato gjelder følgende klasser :

- Norgescup 1000
- Norgescup 600

### Generelle opprykkskriterier NC 600 OG NC 1000:

- De 3 første i sammenlagt i Norges-cup rykker automatisk opp såfremt de har beste rundetider innenfor 107%. Fører må ha deltatt på minst 4 løp på 2 forskjellige baner.
- **Etter sesongslutt er det** mulighet for å søke om opprykk med godt grunnlag fra deler av sesongen.
- Grenkomite gis mulighet til å rykke opp førere

Det er NMF roadracing grenkomite som har besluttende myndighet.

### Nedrykkskriterier NC 600 OG NC 1000:

NM-Førere kan søke nedrykk når følgende kriterier er oppfylt:

- Beste rundetider i løpssammenheng ligger utenfor 107% av klassens beste rundetid på minimum 2 løpshelger.
- Fører har ingen resultater de 2 siste år, verken løp eller trening.

Grenkomite og arrangør i samarbeid, gis mulighet til å rykke førere ned, men fører må da være utenfor 110% av klassens beste rundetid på minimum 2 løpshelger i løpet av sesongen

## 24.1 Konkurranseskjøretøybevis

Før en motorsykel kan brukes til Roadracing, må det løses et kjøretøybevis som utstedes av NMF. Veiledning for søknad om kjøretøybevis finnes her:

<https://www.nmfsport.no/informasjon/utoverinformasjon/kjoretoybevis/>

## 25.1 Krav til treningsansvarlig

Det er krav om at de som arrangerer en trening skal ha en godkjent stevneleder for Roadracing tilstede på hver trening. I tillegg SKAL aktivitetsleder være tilstede ihht §7 i Treningsreglementet.

## 26.1 Brannslukningsapparat

Ved samtlige treninger og løp skal alle utøvere eller team ha minimum ETT brannslukningsapparat på minst 6 kg. I mangel på dette skal utøver/team bli bortvist fra parkeringsdepotet.

Brannslukningsapparatet skal plasseres lett synlig og tilgjengelig (for eksempel ved teltåpningen el.)

## 26.2 Miljømatte

Utøverne plikter å bruke miljømatte som skal plasseres under konkurransemotorsyklene når de står i parkeringsdepotet.

Matten skal være minimum 160x100 cm og bestå av et absorberende lag og et tett lag. Kapasiteten på matten må være minimum 1 l, og tykkelsen på matten må være minimum 5 til 7 mm.

## 30.1 Norgesmesterskap (NM) / Norges Cup (N-CUP) / Løp uten status

A: NORGESMESTERSKAPSKLASSER

Det arrangeres Norgesmesterskap i følgende klasser:

- a) Superbike
- b) SuperStock 600
- c) Supersport 300**

B: NORGES CUP KLASSER

Det arrangeres Norges Cup i følgende klasser:

- a) Juniorsport (13 - 19 år)

C: KLASSER UTEN STATUS

**a) Norsk Open 1000**

**b) Norsk Open 600**

c) Free For All

Arrangør står fritt til å arrangere andre tilleggsklasser og invitere klasser fra andre serier så lenge det ikke går ut over de opprinnelige klassenes tilmålte tid.

## 30.2. Endring av NM-klasser

Ved endring/erstatning av NM-klasser skal NMF varsle utøverne om dette senest 15 måneder før endringer kan foretas.

## 30.3 Deltagelse

Det er ikke tillatt for utøvere å delta i andre mesterskap/løp på samme helger som det arrangeres Norgesmesterskap. Dispensasjon kan gis av NMF RR for deltagelse i mesterskap med EM/VM status eller andre internasjonale mesterskap/cuper med høy status.

Både Norgesmesterskap og Norgescup i Roadracing er åpne for utøvere fra alle de nordiske land, med godkjent konkurranselisens utstedt av NMF/SVEMO/DMU/SML, samt utøvere utenfor Norden med internasjonal lisens.

Det må ha deltatt minimum 10 utøvere gjennom sesongen for at en klasse skal få NM-status. For at en NM- runde skal gi NM-poeng må det være minimum 5 deltagere. Ved 4 deltagere eller mindre,

teller ikke runden i NM og arrangøren kan velge å avlyse løpet eller kjøre klassen i heat med en annen klasse.

Det må ha deltatt minimum 5 utøvere gjennom sesongen for at en klasse skal få N-cup status. For at en N-cuprunde skal gi N-cup poeng må det være minimum 5 deltagere. Ved 4 deltagere eller mindre, teller ikke runden i N-cup og arrangøren kan velge å avlyse løpet eller kjøre klassen i heat med en annen klasse.

I junior klassene må 5 utøvere ha deltatt gjennom sesongen for at en klasse skal få N-cup status.

**For andre konkurranseklasser er det ingen krav til antall deltagere eller andre krav for å delta, annet enn de krav som kommer frem i reglementene ellers, for eksempel teknisk reglement.**

## 30.4 Gjennomføring

Løpenes totaldistanse pr. løpshelg skal være minimum 70 km for NM-klassene og minimum 60 km for Norgescupklassene.

Samtlige utøvere skal gis mulighet til minimum 40 minutters trening, som skal fordeles over flere treningspass. Minimum 10 minutter av dette skal være på løpsdagen. Arrangører pålegges å bruke tidtaking i samtlige heat.

Arrangør står ansvarlig for tidtaking. Arrangør kan ikke pålegges å ha utleie av transpondere, men skal ha noen reservetranspondere til utlån dersom en utøver med egen transponder har behov for dette. Utøvere er selv ansvarlig for at transponderen er ferdig oppladet, og at den er montert riktig.

Dersom transponderen er leid, er utleier ansvarlig for at denne virker tilfredsstillende.

Under alle treninger og løp skal utøveren bruke transponder. Dette gjelder også alle fritreninger i forbindelse med NM/N-cuprunder.

Det benyttes tidskvalifisering som metode for å bestemme startposisjoner. Ved tidstrening/kvalifisering skal tidtakingen være minimum i 15 minutter for klasser i NorgesCup og åpne løp og 30 minutter for NM-klasser.

Følgende klasser kjører felles kvalifiseringer og løp:

- Klassene Junior sport 300 og Supersport 300

Dersom antall påmeldte gjør det fordelaktig for arrangør å splitte noen av disse samkjørende klassene tillates dette om det er tidsmessig forsvarlig

Alle statusklasser (NM og NCup) skal ha minimum 2 løp i løpet av konkurransehelgen. Ved oppsatt 2 løp er det krav til minimum 2 kvalifiseringer. Unntaket er finale-helg hvor det tillates gjennomført en kval og ett løp i alle klassene.

## 30.5 Resultater og poengberegning

De 15 beste deltagerne i hver klasse, i hvert heat, får poeng etter FIM's poengskala (se SR pkt 20.01.15.4).

Prosedyrer for resultatberegning er som følger:

**A: Resultater ved hvert enkelt stevne inngående i en serie**

Resultatlistene skal lages i.h.t. SR og slik at resultatet fra hvert heat kommer tydelig fram. Det lages nødvendige lister som inneholder plassering, start nr., etternavn, fornavn, klubb, sykkelmerke og total poengsum.

Det skal alltid foreligge:

1. Resultatliste for hvert heat/runde påført poeng i mesterskapet/serien.
2. Resultater sammenlagt for stevnet.
3. Sammenlagt resultatliste så langt i serien/mesterskapet.

**B: Sluttresultat i en serie**

Når alle rundene i en serie er kjørt, regnes resultatene for hver kjører sammen etter reglene for de enkelte arrangement. Mester blir den som har høyest poengsum, nr. 2 nest høyeste poengsum osv.

Dersom noen har lik poengsum regnes resultatene ut etter følgende prinsipper:

- a. Flest 1. plasser
- b. Flest 2. plasser osv.
- c. Dersom de fremdeles står likt, blir den best som har den beste plasseringen i det siste heatet, nest siste heat, osv.

Kun NMF eller NMFs juryleder kan godkjenne offisielle poengoversikter.

**C: Resultat når mesterskapet avgjøres på grunnlag av et enkelt løp**

Om resultatene etter et enkeltstående arrangement, også utgjør totalresultatene, gjelder de samme prinsippene som for serier.

**D:** I klassen Free For All regnes ikke sammenlagt poeng. Kun premiering for hvert enkelt løp.

## 30.6 Premiering ved de enkelte rundene

Arrangøren pålegges å premiere de 3 beste i hvert heat med status (NM/NCup).

For klasser uten status skal også de 3 beste premieres, men arrangør står her friere til type premier. Det oppfordres til at arrangøren premierer status klasser bedre enn klasser uten status.

# TEKNISK REGLEMENT

ROADRACING



## 60. Teknisk reglement

### 60.2.1 Innledning

Dette tekniske reglement gjelder for ALLE motorsykler som skal brukes i roadracing.

Dersom det klasse spesifikke reglementet skulle ha motstridende bestemmelser til dette reglement, så gjelder pkt 60 som overordnet teknisk reglement, men alle begrensinger i klassereglement må følges. Tekniske bestemmelser i dette reglement skal alltid overholdes uavhengig av om motorsykkelen omfattes av et klassereglement eller ikke.

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

### 60.2.2 Konstruksjonsfrihet

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

#### 60.2.2.1 Bruk av kompressor (turbo)

Enhver bruk av kompressor/turbo er forbudt i alle stevner og treninger, bortsett fra rekordforsøk, dragracing og sprintløp.

### 60.2.3 Generelle bestemmelser

De følgende regler gjelder for alle kjøretøyer og for alle typer trening og konkurranser.

Reglene gjelder for alle nasjonale løp dersom ikke NMF (det nasjonale motorsykkelforbundet) har angitt noe annet.

Flere regler kan være nødvendig for noen konkurranser, og disse vil bli forklart i i tilleggsreglene for konkurransen.

#### 60.2.3.1 Materialer

Det er ikke tillatt å bruke titan i ramme, framgaffel, styre, svingarm, svingarmsbolter og hjulaksler. Det er heller ikke tillatt å bruke lettmetall i hjulakslene. Bruk av titanlegering i muttere og skruer er tillatt hvis klassereglement tillater dette.

##### 60.2.3.1.1

Materialprøve som kan utføres ved banen for å fastslå bruk av titan: Magnetisk prøve (Titan er ikke magnetisk).

##### 60.2.3.1.2

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

##### 60.2.3.1.3

Spesifikk masse for titan 4,5 - 5 og for stål 7,5 - 8,7 kan fastslås ved å veie delen og måle dens volum i et målebeger fylt med vann (inntaksventil, vippearm, råde etc.).

##### 60.2.3.1.4

Ved tvilstifeller sendes delene til et materiallaboratorium.

##### 60.2.3.1.5

Aluminium konstateres visuelt.

#### 60.2.3.2 Styret

Styreendene skal plugges med et solid materiale eller dekkes av gummi.

Det skal være mulig å dreie styret minst 15 grader i hver retning fra midtstillingen.

Uansett hvor mye styret dreies så skal ikke forhjulet eller framskjerm berøre noen del av sykkelen (inklusive eventuelle glassfiberkåper). Det skal være minimum 10 mm avstand på mellom delene.

Massive stoppere skal monteres slik at det alltid er minst 30 mm klaring mellom styret m/hendler og tank eller ramme ved fullt styreutslag, slik at utøverens fingre ikke kan bli klemt.

(Styredempere skal ikke fungere som styrestoppere).

Reparasjonssveising av lettmetallstyrer er forbudt. Styrer i komposittmaterialer er forbudt i alle klasser.

#### 60.2.3.3 Hendler

Alle kontrollhendler (clutch, brems, etc.) skal avsluttes med en kule med minimum 16 mm diameter i enden. Kulen kan være flatklemt, men skal ha avrundede hjørner og minstetykkelse 14 mm. Disse endene må være permanent laget, som en fast del av håndtaket.

Alle hendler må være montert på uavhengige aksler.

#### 60.2.3.4 Felger

1) Alle endringer på felg eller eiker på et helhjul (støpt, smidd eller naglet) som levert fra en produsent, eller på en vanlig demonterbar felg uten eiker, ventil eller sikringsbolter er ulovlig.

Unntak er deklåser som av og til brukes for å hindre at dekket beveger seg i forhold til felgen.

Bolter og skruer for dette formålet skal være montert hvis felgen er modifisert for dette.

2) Avstanden mellom felgveggene skal måles innvendig i felgen, etter overensstemmelse med ETRTO, European Tire and Rim Technical Organization: <https://www.etrto.org/Home>.

#### 60.2.3.5 Dekk

Dekkene kan erstattes med andre enn de som sitter på motorsykkelen som homologert.

Dekkene som kan benyttes skal være tilgjengelig for alle, og solgt gjennom normale salgskanaler.

Dekkmønsteret skal være identisk slik de er fra produsent, og kan ikke modifiseres.

Mønsterdybden skal være minimum 2,5 mm over dekk banen ved teknisk kontroll før konkurranse.

Dekk som ved teknisk kontroll før konkurranse har mindre enn 1,5 mm. mønsterdypde vil anses som slicks.

Overflaten på et slicks dekk må ha mer enn 3 hull (slitasjeindikatorer) synlig i 120 graders intervall eller mindre, som indikerer slitasjevarsling i senter og mønster området på dekket.

#### 60.2.3.6 Ballast

Bruk av ballast er tillatt for å oppnå minimumsvektgrensen. Bruk av ballast må avklares med den ansvarlige for teknisk kontroll på den første tekniske kontrollen.

Ballasten må være av solid metallmateriale, fast, sikkert sammensatt, enten gjennom en adapter eller direkte på rammen eller motoren med minimum 2 stålbolter (minimum 8 mm, 8.8 stålkvalitet



eller mer). Bensin på tanken kan benyttes som ballast. Vekten skal allikevel aldri være under minimumsvekt.

#### 60.2.3.7 Brems pedal

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

#### 60.2.3.8 Gasshåndtak og dødmanns bryter

Gasshåndtaket skal returnere til stengt stilling når det slippes.

#### 60.2.3.9 Tidtaking

Under trening og konkurranse brukes elektronisk tidtaker. Utøver må ha montert transponder for å få registrert rundetider.

#### 60.2.3.10 Fotpinner (fothvilere)

Fotpinnene kan være av en type som kan foldes opp, men i slike tilfeller må de være utstyrt med en anordning som automatisk returnerer dem til utgangsstillingen, og det skal være en hel beskyttelse på enden av fotpinnene som skal ha kuleform med minimum radius på 8 mm (se diagram A og C).

Ikke foldbare stål fotpinner skal ha en permanent fastsatt endeplugg av plast, teflon eller tilsvarende materiale (min. Ø 16 mm).

#### 60.2.3.11 Kåper

Uoriginale kåper er tillatt. Kåpene kan byttes med uoriginale i valgfritt materiale.

#### 60.2.3.12 Nummerskilt

Dersom disse regler kommer i konflikt med de klassevise reglementer, er det disse reglene som gjelder (pkt. 60.2.3.12 Nummerskilt)

Nummer og bakgrunn skal monteres etter følgende regler:

##### 60.2.3.12.1 Startnummer

Nummer (& bakgrunn) skal festes på en slik måte at det er lett synlig på motorsykkelen, slik som dette:

- et foran enten i senter av kåpen eller svakt mot den ene siden - en på begge kåpesider.

##### 60.2.3.12.2

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

Minstemål for tall foran:

- Høyde: 120 mm
- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 20 mm
- Avstand mellom to tall: 10 mm

Minstemål for tall på sidene :

- Høyde: 120 mm

- Tallbredde: 70 mm
- Strekbredde: 20 mm
- Avstand mellom to tall: 10 mm

#### 60.2.3.12.3

Tallene må være i henhold til en av typene vist under.

Futura Heavy

**0123456789**

Futura Heavy Italica

***0123456789***

Univers Bold

**0123456789**

Univers Bold Italic

***0/23456789***

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

*0 / 2 3 4 5 6 7 8 9*

Franklin Gothic Italic

**0123456789**

Franklin Gothic Italic

***012345678***

#### 60.2.3.12.4

Det skal ikke plasseres andre merker nærmere en 5 cm fra bakgrunnen, og det skal være min 1,5 cm avstand fra ytterkant av tallene til ytterkant av bakgrunnen.

Motorsykler med nummerskilt som ikke er i overensstemmelse med disse reglene skal ikke godkjennes av den tekniske kontrollanten.

#### 60.2.3.12.5 Nummerskiltfarger

Bakgrunnsfargen og tallene er forskjellige i de enkelte motorsykelklassene og etter type konkurranse. Spesielle detaljer blir angitt i tilleggsreglene. Følgende farger skal brukes, og de skal være matte f.eks. etter følgende RAL fargetabell:

SVART	9005	RØD	3020
BLÅ	5010	GRØNN	6002
GUL	1003	HVIT	9010
ORANSJE	2007	ROSA	4003

#### 60.2.3.12.6 Nummerskiltforming i klassene roadracing

Klasse	Bakgrunn	Tall
Superbike	Hvit bakgrunn	Sorte tall
Superstock 600	Hvit bakgrunn	Blå tall
Norgescup 1000	Svart bakgrunn	Hvite tall
Norgescup 600	Blå bakgrunn	Hvite tall
Junior sport 300	Rød bakgrunn	Hvite tall
Super sport 300	Hvit bakgrunn	Røde tall
Jenter/(frivillig)	Rosa bakgrunn	Klassens farge
Free for all	Rød bakgrunn	Hvite tall

#### 60.2.3.12.7

Hvis det skulle oppstå tvil om godkjenning av startnumrene, er det teknisk kontrollant som tar den endelige avgjørelsen.

Startnummer kan tildeles på følgende 2 måter:

1. Reservere startnummer via stevne-systemet.  
Release 1: 1. januar. Åpent for å reservere det nummeret man hadde forrige sesong.  
Release 2: 1. februar alle tilgjengelige numre legges ut for reservasjon.
2. Ved å henvende seg til NMF vil et tilfeldig nummer bli tildelt.

#### Priser:

Reservasjon av nummer i konkurranseklassene:

Superbike, SST 600, NC1000, NC600 Junior Sport 300, Supersport 300	kr. 200
Reservasjon av nummer utenfor konkurranse	kr. 100

Dersom man ikke har konkurrert i klassen hvor man har reservert nummer inneværende sesong, mister man retten til å reservere dette nummer for neste sesong.

Unntak er hvor man av helsemessige årsaker ikke kan delta i inneværende sesong.

#### 60.2.3.13 Oljeplugg og ledninger

Oljeplugg skal være tette og låst med låsetråd. Oljefilter og dens feste, samt oljetappeplugg(er) SKAL alltid være låst. Oljeslanger og rør skal være forsvarlig festet slik at de ikke løsner eller lekker, og evt. festes med låsetråd.

Utvendige oljefilter og skruer eller bolter som fører til oljeforråd må låses sikkert.

Alle skruer, bolter og muttere som kan forårsake oljespill hvis de løsner, skal være låst med min. diameter 0,8 mm godkjent låsetråd.

#### 60.2.3.14 Drivstoffrankens lufterør

Dersom ikke drivstoffsystemet allerede har dette, skal det monteres stoppventil i lufterøret slik at drivstoff ikke kan lekke ut dersom motorsykkelen velter. Lufterøret skal ende i en oppsamlingsbeholder med minste volum 250 ml, laget av et egnet materiale.

#### 60.2.3.15 Tanklokk

Lokkene på drivstofftank og eventuell oljetank skal ikke lekke. I tillegg skal de være betryggende låst slik at de ikke kan åpne seg ved et uhell.

#### 60.2.3.16 Brems

Alle motorsykler uavhengig av klasse, kubikk, konkurranse eller trening SKAL ha montert BREMSEHENDELBEKYTTELSE (brake lever protection).

Teknisk kontrollant kan underkjenne enhver sykkel hvor beskyttelsen ikke er tilfredstillende.

Festebolter til bremsekallippere foran og bak SKAL LÅSES med min 0,8 mm godkjent låsetråd. Det anbefales at også låsepinner til bremseklossene sikres med låsetråd.

#### 60.2.3.17 Kjede og drivverk

Det skal monteres en beskyttelsesdeksel (haifinne) på undersiden av svingarmen. Dette skal skrues fast i svingarmen ved bakdrev slik at man unngår å få fingre eller andre kroppsdeler i klem mellom kjede og drev.

I Norge anbefales det å klinke kjeden. Hvis kjedelås brukes, skal låseblikket låses med låsetråd med silikon på.

#### 60.2.3.18 Gasshåndtak og dødmannsbraker

Gasshåndtaket skal returnere til stengt stilling når det slippes. Dødmannsbraker skal være rød og skal nås uten å flytte hånden fra styret.

#### 60.2.3.19 Sikkerhetslys bak/baklys

Alle motorsykler skal ha en funksjonerende baklykt med rødt lys bak på motorsykkelen. Dette lyset må alltid være på ved kjøring i pitlane eller på banen når det er erklært «wet race» og alle andre treninger når det er våt bane.

Baklyset/lykten må oppfylle følgende:

- Regnlys skal være fastmontert, tape er ikke tillatt.
- Lysretningen skal være parallell med senterlinjen på motorsykkelen (kjøreretningen) og må være godt synlig bakfra og skrått fra siden

- Lykten skal være montert så nær bakenden på seterammen som mulig så lyset er godt synlig.
- Lyset skal IKKE være blinkende på banen, men lyse kontinuerlig. Blinkende lys er kun tillatt i pitlane når pit limiter brukes.
- Teknisk kontrollant har rett til å avvise lys som ikke er tilfredsstillende i sikkerhets hensyn.

#### 60.2.3.20 Bensin

Det er kun tillatt med blyfri handelsbensin. Bensinen skal tilfredsstillende FIM spesifikasjoner. Spesifikasjoner finnes her:

[https://www.fim-moto.com/fileadmin/user\\_upload/FIM\\_SBK\\_and\\_SSP\\_World\\_Championships\\_-\\_2021\\_provisional\\_Regulations\\_II.pdf](https://www.fim-moto.com/fileadmin/user_upload/FIM_SBK_and_SSP_World_Championships_-_2021_provisional_Regulations_II.pdf) punkt 2.8

##### 60.2.3.20.1 *Drivstofftest prosedyrer*

NMF kan foreta drivstofftest, som skal gjennomføres som A og B prøve som sendes til offentlig godkjent laboratorie for analyse ihht. FIM's reglement.

Hvis en jury beordrer en drivstofftest i forhold til en protest, vil den tapende parten dekke kostnaden gjennom innbetalt depositum for drivstofftesten, eller den del av denne kostnaden som juryen har bestemt.

##### 60.2.3.20.2 *Oppbevaring av drivstoff*

Drivstoff skal kun oppbevares i beholdere som er godkjent for bensin.

Det er tillatt å oppbevare inntil 60 liter drivstoff i lukket beholder på deltagerens banedepotplass.

Brannslukkingsutstyr, beskyttelsesanordninger og personale må oppfylle kravene som lokale lover og myndigheter pålegger.

Arrangøren må ha brannslukkere i banedepoet. De skal være av en slik størrelse og type som lokale forskrifter godkjenner.

##### 60.2.3.21 *Kjølevæsker*

I tillegg til motorolje tillates kun vann eller vann blandet med etylalkohol, som motorkjølevæske.

##### 60.2.3.22 *Kjøreutstyr og hjelmer*

Både utøvere og passasjerer skal bruke hel skinndress med ekstra skinnpolstring eller annen beskyttelse på utsatte steder som knær, albuer, skuldre, hofter etc.

Todelt racingdress med glidelås som sammenfører delene rundt midjen er tillatt.

##### 60.2.3.22.1 *Kjøreutstyr*

Utøveren må også bruke skinnhansker og skinnstøvler, slik at det sammen med dressen, sørger for full beskyttelse fra halsen og ned.

##### 60.2.3.22.2 *Ryggbeskyttelse*

Det skal benyttes separat ryggskinne. Innebygd skinne er ikke tillatt.

##### 60.2.3.22.3 *Hjelm*

Utøver må bruke hjelm som er uskadet, har god passform og er festet godt. (se diagram T). Kun helhjelmer av glassfiber/kevlar med splintsikker visir er tillatt. Hjelmer med ekstra innvendig visir tillates ikke. Antifog o.l. er tillatt.

Hjelmene skal ha en av følgende standarder for godkjenning:

- Europa: ECE 22-05, "P"
- Japan: JIS T 8133 : 2007  
JIS T 8133:2015 (bare "Type 2 Full face")
- USA: SNELL M 2010  
SNELL M 2015

Engangs "tear-offs" er tillatt.

#### 60.2.3.22.4

Alle spørsmål vedrørende tilpasning eller tilstanden på utøverens bekledning og /eller hjelm skal avgjøres ved teknisk kontroll, som kan, hvis de ønsker det, ta kontakt med produsenten før de tar avgjørelsen.

### 60.2.4 Teknisk kontroll

Utøveren er alltid ansvarlig for sin motorsykkel og sitt kjørestyr.

#### 60.2.4.1 Oppmøtte

Utøveren skal møte til teknisk kontroll iført kjørestyr sammen med motorsykkelen, senest til det tidspunktet som er oppgitt i tilleggsreglene. Maks antall personer som kan møte i teknisk kontroll er føreren samt to mekanikere. Dessuten kan teamsjefen være til stede.

60.2.4.2 Teknisk kontrollant skal være tilstede på baneområdet 1 time før teknisk kontroll. Han må informere stevneleder/juryleder/CT-delegat om at han er ankommet. Han må forsikre seg om at alle tekniske kontrollassistenter som er oppnevnt til løpet, utfører sine oppgaver på en skikkelig måte.

60.2.4.3 Teknisk kontrollant skal utnevne tekniske assistenter til individuelle oppgaver : Under løpet, under treningen og til sluttkontrollen.

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

60.2.4.5 Maks antall personer som kan møte i teknisk kontroll er føreren samt to mekanikere. Dessuten kan teamsjefen være tilstede.

#### 60.2.4.6 Hva skal kontrolleres

Til teknisk kontroll skal det medbringes motorsykkel, kjørestyr og hjelm.

#### 60.2.4.7 Ikke møtt til teknisk kontroll

Utøvere som ikke møter opp slik som angitt her, kan utelukkes fra løpet. Stevnelederen kan nekte et hvert team som ikke overholder disse bestemmelsene, eller utøvere som han anser å være en fare for andre deltakere eller tilskuere, å delta i treningen og/eller konkurransen.

#### 60.2.4.8 Tidspunkt for kontroll

Teknisk kontroll skal gjennomføres i henhold til det tidspunktet som er oppgitt i Spesialreglementet for roadracing eller i tilleggsreglene for løpet.

#### 60.2.4.9 Krav ved oppmøte

Utøveren og evt. mekaniker skal møte med renvasket sykkel, løs underkåpe (evt. Verktøy til å løsne den, samt kjørestyr. Det skal også medbringes kjøretøybevis, og annen nødvendig dokumentasjon.

#### 60.2.4.10

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

#### 60.2.4.11

Teknisk kontroll har rett til å kontrollere hva som helst på motorsykkelen, når som helst under stevnet.

#### 60.2.4.12

Utøvere som ikke møter opp slik som angitt her, kan utelukkes fra løpet. Stevnelederen kan nekte et hvert team som ikke overholder disse bestemmelsene, eller utøvere som han anser å være en fare for andre deltakere eller tilskuere, å delta i treningen og/eller konkurransen.

#### 60.2.4.13

Teknisk kontroll skal gjennomføres i henhold til det tidspunktet som er oppgitt i Spesialreglementet for roadracing eller i tilleggsreglene for løpet.

#### 60.2.4.14

Utøver eller hans mekaniker skal møte med renvasket sykkel i samsvar med bestemmelsene. Han må også vise fram et korrekt utfylt og bekrefte skjema med tekniske data.

#### 60.2.4.15

Teknisk kontrollant vil avvise motorsykler som ikke har festet transponderen korrekt. Transponderen må festes på motorsykkelen på en slik måte som beskrevet i tidtagerinformasjonen (eller bruksanvisningen). Anbefalt montering er på /eller i nærheten av forgaffelen. Riktig festing av transponderbraketten, består av minimum stripps, men det anbefales å fest den med skrue eller nagle.

Borrelås eller lim alene vil ikke bli godkjent. Transponderklipset må også sikres med stripps.

#### 60.2.4.16

Det skal gjennomføres en fullstendig kontroll av motorsykkelen, i samsvar med NMF RR Teknisk reglement. Godkjente sykler skal merkes med klistremerke. Merket skal settes på rammen i nærheten av styrekronen.

Det er ansvarlig for teknisk kontroll som bestemmer om det er spørsmål eller uklarheter.

#### 60.2.4.17

Før hvert treningspass må teknisk kontrollant forsikre seg om at motorsyklene har vært i teknisk kontroll. Dette gjøres ved å sjekke godkjenningsmerkene før motorsyklene kjører ut på banen.

#### 60.2.4.18

Kun godkjente motorsykler kan benyttes i løpet. Bytte av motorsykkel godkjennes i henhold til bestemmelsene i klassereglementene.

#### 60.2.4.19

Alle sykler skal være kontrollert før de plasseres i "ventesonen". Hver av de kvalifiserte teamene har kun tillatelse til å stille med en (1) motorsykkel i "ventesonen".

#### 60.2.4.20

Ca 30 minutter etter fullført teknisk kontroll skal teknisk kontrollant overlevere stevnelederen en liste for hver klasse over godkjente sykler og utøvere.

#### 60.2.4.21 Etter uhell

Hvis en motorsykkel er innblandet i et uhell, skal en teknisk kontrollant undersøke sykkelen (sammen med hjelmen og bekleddingen til føreren som har veltet) for å forvise seg om at ingen alvorlig skade har oppstått. Hvis en motorsykkel blir stoppet med svart flagg m/orange sirkel på, skal teknisk kontrollant sjekke motorsykkelen.

I begge tilfeller, er det teamet/utøverens ansvar å presentere sykkelen og kjørestyret til ny kontroll dersom utøveren ønsker å fortsette.

Hvis hjelmen er defekt, skal teknisk kontrollant beholde hjelmen som først kan tilbakeleveres etter at konkurransen eller treningen er avsluttet.

#### 60.2.4.22

Utøveren skal vise fram kjørestyret. Hjelmen skal være merket.

#### 60.2.4.23 Lyd

Lyd kan kontrolleres på tilfeldig valgte motorsykler under treninger så vel som etter løpet. På forespørsel fra utøver, team eller mekanikere, kan de få kontrollert lyden på deres egne motorsykler når som helst under stevnet.

#### 60.2.4.24 Vekt

Vekt kan kontrolleres på tilfeldig valgte motorsykler under trening, så vel som etter løpet.

Tilfeldig vektkontroll under trening skal foretas med minst mulig forstyrrelse for utøveren.

På forespørsel fra utøvere, team og mekanikere, skal de få kontrollert vekten på deres egne motorsykler når som helst under stevnet.

### 60.2.5 Lydkontroll

Grensene for lydnivå er endelige.

Lydnivå skal kontrolleres til:

Maks. 102 dB/A målt på en gjennomsnittlig stempelhastighet på 11 m/sek. Den fastsatte RPM spesifisert i pkt. 60.2.5.3 skal brukes.

#### 60.2.5.1 Måling av støy

Med mikrofonen plassert 500 mm fra eksosutløpet og i en 45 graders vinkel i forhold til eksosrøret. Målingen skal foregå i samme høyde som eksosutløpet, likevel minst 200 mm over bakken. Dersom dette ikke er mulig, kan målingen foretas i en 45 graders vinkel oppover. Lydmåling skal gjøres på ettsted hvor lyd ikke reflekteres fra bygninger osv. Underlag skal fortrinnsvis være på gress eller grus (hvor det er mulig).

Utøveren skal øke motorens turtall til den foreskrevne grense. Målingen skal foretas ved denne foreskrevne grense.



#### 60.2.5.2

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

#### 60.2.5.3 Turtall

RPM bestemmes av gjennomsnittlig stempelhastighet tilsvarende slaglengden på motoren.

Turtall er gitt ved formelen:

$$N = \frac{30.000 \times \text{cm}}{L}$$

N= foreskrevet motorturtall

cm = fastsatt gjennomsnittlig stempelhastighet i m/s

L = slaglengde i mm

#### Lydmåling:

På bakgrunn av likheten i slaglengde i forskjellige volumklasser, vil lydmålingen bli foretatt ved faste turtall (RPM). Som referanse er gjennomsnittlig stempelhastighet, som lydmålingen skal foretas ved, utregnet til 13 m/sek. (2-takts motorer) og 11 m/sek. (4-takts motorer).

	1 sylinder	2 sylindere	3 sylindere	4 sylindere
125 cc (2-takt)	7,000 RPM			
250 cc (2-takt)		7,000 RPM		
500 cc (2-takt)		5,500 RPM	7,000 RPM	7,000 RPM

Motorstørrelse	1 sylinder	2 sylindere	3 sylindere	4 sylindere
300 ccm	5500 rpm	7000 rpm		
400 ccm	5500 rpm	6500 rpm		
500 ccm	5000 rpm			
600 ccm	5000 rpm	5500 rpm	6500 rpm	7000 rpm
750 ccm	5000 rpm	5500 rpm	6000 rpm	7000 rpm
Over 750 ccm	4500 rpm	5000 rpm	5000 rpm	5500 rpm

#### 60.2.5.4 For høy lyd

En sykkel som ligger over lydnivågrensen kan framstilles for måling flere ganger. Dersom en sykkel ved gjentatte målinger ikke tilfredsstiller kravet til 102 DB vil det kunne gis mulighet til «fly by» måling ihht. banens miljøgodkjenning.

Dersom det er gitt lokale støykrav i banens miljøgodkjenning er det disse som er gjeldende.

#### 60.2.5.5 Bakgrunns støy

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

#### 60.2.5.6 Måleinstrumenter

Måleinstrumenter som skal måle lyd skal være av internasjonal standard IEC 651, type 1 eller type 2. Lydmåleren skal utrustes med en kalibrator for kontroll og justering (korrigering) av lydmåleren i den perioden den brukes.

#### 60.2.5.7 Lydkontroll etter konkurransen

I stevner der det kan kreves en kontroll av syklene etter konkurransen, men før resultatlisten blir offentliggjort, skal denne kontrollen også innbefatte støykontroll av minst tre av de første syklene på resultatlisten. Ved denne støymålingen tillates + 3 dB (A) i toleranse.

#### 60.2.5.8 Lydkontroll under konkurransen

Dersom støyen blir målt under konkurransen, skal den ligge innenfor de fastsatte grenser uten toleranse (se pkt. 60.2.5)

### 60.2.6 Retningslinjer for bruk av lydmåler

#### 60.2.6.1

Lydmålerfunksjonæren skal ankomme i god tid for å kunne konferere med stevnelederen og tekniske kontrollanter slik at man kan bli enige om et passende område og fremgangsmåte for kontrollen.

#### 60.2.6.2

Lydmålingsutstyret skal også innbefatte en passende kalibrator, som skal brukes rett før testingen begynner og alltid i forkant av en eventuell ny kontroll.

#### 60.2.6.3

Testene skal ikke foretas i regnvær eller ved ekstreme fuktige værforhold. Motorsykler som antas å ha særlig høy lyd bør bli testet individuelt dersom forholdene tillater det.

#### 60.2.6.4

Bortsett fra ved moderat vind, skal syklene stilles forover i vindretningen (peke med vindretningen). (Mekaniske lyder vil da blåse fremover, vekk fra mikrofonen).

#### 60.2.6.5

"Slow respons" skal alltid benyttes

#### 60.2.6.6

Lydmåleren skal settes på "A" måling

#### 60.2.6.7

Avlesningen avrundes alltid nedover.

#### 60.2.6.8 Korrigeringer

- Type 1 måler : toleransegrense 1 dB(A)
- Type 2 måler : toleransegrense 2 dB(A)

#### 60.2.6.9 Omgivelsenes temperatur

De angitte lydnivåene er korrekte ved + 20 grader Celsius. Ved temperaturer under +10 grader Celsius skal det fratrekkes 1 dB(A), under 0 grader Celsius skal det fratrekkes 2 dB(A).

Alle toleranser skal overholdes. Avgjørelser som tas skal i forkant drøftes med stevneleder.

## 70. TEKNISK REGLEMENT FOR NORGESMESTERSKAPSKLASSER (NM)

### 70.1 Teknisk reglement for NM-klassen Superbike

Fra og med 1. januar 2020 gjelder FIM-Europes Superstock 1000-reglement for klassen Superbike i Norge. Dette reglementet vil være gjeldende i Norge. Utøverne må til enhver tid forholde seg til FIM Europes regelside, se:

<https://www.fim-europe.com/road-racing/#1637570389793-9040871d-56e5>

Unntak fra tekniske regler i klassen superbike er nevnt under pkt 70.1.2

Alle sykler registrert i NMFs kjøretøyregister etter 1. november 2017 skal være i henhold til superstockreglementet.

Sykler med maskinkort fra før 1. nov 2017 kan benytte regelverk etter NMF-klassen Superbike reglement 2017 (IDM). Utøver skal melde fra hvilket regelverk som ønskes benyttet under innsjekk til hver konkurranse. Se regelverk 70.1B TEKNISK REGLEMENTFOR NM-KLASSEN SUPERBIKE (IDM).

#### 70.1.1 Publisering og gyldighet

Punkter som refererer til FIM, og funksjoner som «technical director» tolkes som NMF og deres funksjonærer.

Særnorske regler er gjengitt under pkt. 70.1.2

For øvrig minnes om SR pkt. 60 Teknisk reglement som også gjelder i tillegg til dette klassereglement.

#### 70.1.2 Særnorske avvik fra FIM Superstock 1000 reglement

Følgende punkter er særnorske tillegg som erstatter dette regelverket.

- Presisering: Sykler homologert i FIM for klassen Superstock 1000 er tillatt brukt i klassen.
- Dekk – Fritt dekkvalg, så lenge de kan kjøpes gjennom normale salgskanaler og er tilgjengelig for alle.
- Felger. Det er tillatt med ettermarkedsfelger og originalfelger fra tidligere årgang sykler. Felger i komposittmaterialer og magnesium er ikke tillatt. UNNTAK!! Dersom motorsykkelen er homologert med felger i komposittmateriale magnesium legering, så kan de homologerte felgene benyttes. Ettermarkedsfelger må tilfredsstille JASO T203-85 krav, W (MaximumDesign Load) 195kg på framfelg, og 195kg på bakfelg.
- Festebolter på kalippere skal låses med låsetråd.
- 2.16 Air box:  
For å dempe innsugsstøy, er det tillatt å isolere luftfilterboks med lyddeppe materiale type selvheftende butylgummi eller tilsvarende
- 2.17 Exhaust system  
Det er tillatt med flere lyddeppe(e) montert i serie. Eksosanlegg må ende ut på homologert side.
- 4.7 Brakes:
  - b) Det skal være godkjent låsetråd på festebolter til bremsecalipere.

- 4.11 Fairing / body work

- f) Det er tillatt å støyisolere innsugsrør med selvheftende butylgummi eller tilsvarende, for å redusere innsugsstøy. Form og toleranser på innsugsrør må likevel tilfredsstille toleransekrav.

Sykler med særegne fordeler kan tillegges vekt/tidstillegg. Gjelder alle status løp.

## 70.1B Teknisk reglement for NM-klassen Superbike (IDM)

Reglement under gjelder kun sykler registrert i NMF kjøretøyregister FØR 1. november 2017.

### 70.1B.1 Generelle bestemmelser for NM-klassen superbike

Motorsyklene som skal kjøres i NM-klassen Superbike må være FIM-typegodkjent i samsvar med artikkel 2.7 i kategorien Superbike – Superstock - Stocksport. Samtlige motorsykler må i et hvert henseende samsvare med det tekniske reglementet for Roadracing, med mindre den homologerte motorsykkelen leveres med slikt utstyr fra fabrikken.

En Superbike MC må være som original sett forfra, bakfra og i profil fra begge sider (som levert fra fabrikk), med mindre noe annet vedtas.

vil fjerne godkjenningssmerket fra den opprinnelige motorsykkelen. (se også pkt. 20.01.13.1) Teknisk kontrollant skal alltid informeres om motorbytte.

Brudd på denne regelen før trening vil føre til utelukkelse fra treningen, brudd på denne regelen før løpvil føre til utelukkelse fra løpet.

Førerens bekledning/kjørerutstyr skal være iht. SRRR pkt. 60.2.11 Førerens navn skal være merket på innsiden av høyre undererme.

### 70.1B.2 Inndeling i kategorier

Over 600 - 1000 cc, 4-takt,

4sylindere Over 750 - 1000 cc, 4-takt, 3sylindere Over 850 - 1200 cc, 4-takt, 2sylindere

Hver fører kan kun fremvise en motorsykel for teknisk kontroll. I tilfelle havari (ramme, gaffel, svingarm) eller skader forårsaket av uhell osv. er det tillatt å bruke reservemotorsykel. Det er ikke tillatt å bytte til reservemotorsykkelen under pågående /trening/løp. Avgjørelsen om å gi tillatelse til å bytte til reservemotorsykel skal tas av teknisk ansvarlig for den norske mesterskapsserien, eller teknisk ansvarlig ved det enkelte arrangement, hvis en slik er utnevnt. Begge motorsyklene må fremvises til teknisk kontrollant som da gjennomføre kontroller til enhver tid.

### 70.1B.3. Minimumsvekt

Minimumsvekt på motorsyklene er 168 kg

Tilleggsvekter er tillatt, men disse må være forsvarlig festet med skrueforbindelser. Motorsykkelen må samsvare med minimumskravet til vekt (inklusive bensintank) til enhver tid under stevnet.

Det må ikke legges noe til motorsykkelen før veiing, inklusive vann, olje, bensin og dekk.

Samtlige motorsykler kan veies i pitlane under trening. (Dette vil bli gjort på en slik måte at førere og team blir forstyrret minst mulig. Både førere og team må imidlertid være villig til å Alt som ikke eksplisitt er nevnt som tillatt, er forbudt!

#### 70.1B.4. Startnummer

Se Spesialreglement pkt. 60.2.3.12

#### 70.1B.5 Drivstoff

Alle motorsykler i NM Superbike må kjøres på ordinær blyfri bensin. FIMs bensinspesifikasjoner anvendes.

Hver deltager/team skal, i starten av sesongen, oppgi, på det tekniske passet/skjemaet, hvilken type drivstoff, fabrikant og spesifikasjon som skal brukes, i stevnet/serien. Eventuelle endringer skal rapporteres til teknisk ansvarlig før hvert stevne starter. Det kan foretas stikkprøver av drivstoffet når som helst under stevnet. (se også pkt. 60.2.10.5)

#### 70.1B.6. Beskrivelse av komponenter

Alle komponenter som ikke beskrives nedenfor må være originalkomponenter levert fra produsent og for bruk på den homologerte MC.

#### 70.1B.7. Hovedramme og bakramme

Rammen må være som levert fra fabrikk for bruk på den homologerte motorsykkelen.

Det er tillatt å montere beskyttelse av komposittmateriale på hovedrammen. Denne beskyttelsen må følge og passe til rammebjelkene.

Hovedrammen kan ikke endres med deler som påmonteres eller fjernes ved sveising eller annen form for maskinbearbeiding. Ingen del av rammen kan tas bort eller gjøres lettere, med hjelp av noen form for maskinering.

Alle motorsykler må ha VIN-nummer inngravert i hovedrammen (chassisnummer).

Hvis sykkelens rammenummer er uleselig, plikter føreren å fremskaffe bevis på originalt rammenummer. Kontrollanten skal så forsegle/merke hovedrammen med gjeldende rammenummer. Motorfester og oppheng skal være originalt produsert fra fabrikk for bruk på den homologerte MC. Det er tillatt å modifisere eller bytte bakrammen.

Ekstra setebrakett kan monteres, men ingen braketter skal fjernes. Bolt-on tilbehør til bakrammen kan fjernes.

Til tross for dimensjon på homologert totalhøyde, er høyden på fremre rammedel/bakdekselhøyde fritt. (se for øvrig pkt. 70.1B.1)

#### 70.1B.8. Forgaffel

Forgaffelens konstruksjon (spindel, krone, bein etc.) må være som levert fra fabrikk for bruk på homologert motorsykkel.

Kun innvendige standarddeler og gaffelolje kan modifiseres eller byttes.

Det er tillatt å endre eller erstatte loddene på gaffelbeina og/eller justeringsmekanisme, men kun for å tilrettelegge for utvendige justeringer.

Det er forbudt å bruke ettermarkeds- eller prototype av elektronisk styrt demping/fjæring om ikke dette leveres originalt på den homologerte motorsykkelen. Det monterte elektroniske systemet må være helt i henhold til produsentens spesifikasjoner. Software og de innvendige mekaniske komponenter er valgfritt.

Det er lov å endre høyde og plassering av forgaffelen (forstilling) i forhold til gaffelkronen. Den originale overflatebehandlingen på gaffelbeina (forstilling, gaffelrør) kan endres. Ekstra overflatebehandling er tillatt.

Øvre og nedre gaffelkrone (trebolts innfestninger) inkl. styrelager må være som levert fra fabrikk for bruk på homologert MC.

Styredemper kan påmonteres eller erstattes av uoriginal demper. Styredemperen skal ikke brukes som styrestopper eller noen form for begrensning på styreutslag.

Det er tillatt å forvarme gaffelen med dertil egnet utstyr.

På grunn av variable gaffelposisjoner og fritt valg av kåpeglass er totalhøyden fri. Uavhengig av total homologert høyde. (se pkt. 70.1B.1)

Det er tillatt å endre, erstatte eller fjerne støvringer/pakninger på forgaffelen

#### 70.1B.9 Svingarm

Alle komponentene i svingarmen må være som levert fra fabrikk for bruk på homologert motorsykkel. Anretning for kjedestramming er fritt.

Feste for bak- /depotstøtte kan monteres enten ved sveising eller skruer. Alle støtter som skal brukes må ha avrundede hjørner (med stor radius). Festene til støttene må sitte forsvarlig fast på svingarmen. En pivot/innsats kan monteres i rammen for kun å gi svingarmen en annen posisjon. Man må forsikre seg om at pivot/innsats er tilstrekkelig festet.

Akselen til svingarmen er fri, men må være laget i like sterkt eller sterkere materiale enn originalt. Vekten på akselen må ikke være mindre enn originalt. Lettvektsmetall som aluminium, magnesium og titan er forbudt.

Svingarm lager er fritt.

Det er tillatt å låse bremsekaliperen og braketten permanent i en posisjon på svingarmen, men bremsekaliperen i seg selv kan ikke endres. Det er tillatt og borre et hull på inntil 6,0mm på bremsekaliperen for tilpasning til sensorer.

Av sikkerhetsgrunner er det påbudt å montere kjedebeskyttelse for å redusere risikoen for at førerens kroppsdeler kan bli klemt mellom nedre del av kjedet og bakhjulsdrevet.

I tilfeller hvor svingarmen har lavere rør, kan den erstatte kjedebeskytterfunksjonen.

#### 70.1B.10. Bakre støtdemper

Bakre støtdemper, inklusiv fjær(er), er tillatt byttet i sin helhet.

Det er forbudt å bruke ettermarkeds- eller prototype av elektronisk styrt demping/fjæring om ikke dette leveres originalt på den homologerte motorsykkelen. Det monterte elektroniske systemet må være helt i henhold til produsentens spesifikasjoner. Software og de innvendige mekaniske komponenter er valgfritt.

De originale innfestningene i ramme og svingarm skal benyttes, samt originale linker og utvekslingen mellom disse.

### 70.1B.11. Hjul / felger

Hjul med tilhørende deler kan byttes. Det er ikke tillatt å benytte hjul av karbonfiber eller karbonfiberkompositt. Felger av magnesium er kun tillatt hvis motorsykkelen er homologert med dette, modellens homologiserte magnesium felger er tillatt.

Speedometerwire kan fjernes og speedometerdrevet erstattes av et distansestykke. Distanselysene kan byttes eller modifiseres. Modifiseringer som utføres for å holde distansestykkene på plass er tillatt. Det er ikke tillatt å modifisere akslinger eller innfestninger til bremsekalipere foran og bak.

Montering av veltebeskyttelse på hjulakslinger er tillatt.

Felgdiameter og bredde må være i henhold til typegodkjenning. Bruk av polerte/lakkerte felger er tillatt. Valg av lagertype i forhjul og bakhjul er fritt.

### 70.1B.12. Bremseser

Bremseskiver foran og bak, inklusive oppheng, kan erstattes, men det er ikke tillatt å modifisere originale bremsekalipere med tilhørende innfestninger. Utvendig diameter på bremseskiver og luftesystem må være som levert fra fabrikk for bruk på homologert MC. En toleranse på +/- 2,0 mm er tillatt på den utvendige diameteren.

Bremseskivenes tykkelse kan økes, men bremseskivene skal passe inn i de homologerte bremsekaliperene uten å gjøre endringer på dem.

Det kan ikke byttes til bremseskiver med innvendig ventilasjon. Bremseskivene må være produsert i stål. (se også pkt. 70.1B.9)

Fremre og bakre bremsekaliper og fester må være som levert fra fabrikk for bruk på homologert MC. Dekslene kan fjernes.

Mindre beskyttelsesdeksler for bremsekloss stempler og ettermarkedsbremsestempler inne i bremsekaliperne i fremre og bakre bremse er fritt.

Mindre spoilere for bremsekalipere og ettermarked stempler til bremsekalipere er valgfritt både foran og bak. Faste varmeskjold mellom bremseklossene og stempelet er tillatt. Bruk av fjær/klemme på låsepinnene mellom bremseklossen er kun tillatt på bakbremsen . Stålskiver, inntil 1,5 mm tykkelse, for bruk til justering av innfestningene av kalipperne er tillatt. Bakre bremsesylinder må være som levert fra fabrikk for bruk på homologert MC. Fremre bremsesylinder (hovedpumpe) kan byttes til en radial bremsesylinder av Brembo fabrikat. Spesifikasjon/type PR 19 x 18 Brembodelenr. 10476070. En tilsvarende komponent vil foreligge som referanse hos teknisk kontrollant. Plasseringen til bakre bremsesylinder med beholder er valgfri.

Fremre og bakre bremseslanger er valgfri. Hurtigkoblinger er tillatt. Bremseslangene til fremre bremsekalipere må deles over nedre gaffelbro. I spesielle tilfeller, kan en permanent, sikker festing, umiddelbart under den nedre gaffelbroen, godkjennes. Bremseklosser foran og bak kan byttes.

Bremseklossenes låsepinner kan modifiseres, for å gjøre det enklere å skifte bremseklosser. Ekstra luftkanaler er ikke tillatt. Det er tillatt med ekstra manuell bakbrems (tommeloperert). Begge systemer må operere uavhengig av hverandre. Bremsesystemet skal godkjennes av teknisk kontrollant.

### 70.1B.13. Dekk

Dekk kan modifiseres eller byttes. Det er tillatt å bruke dekkvarmere. Skårne dekk er ikke tillatt.



Dekkene må være tilgjengelige for allmennheten på det åpne markedet. Bruk av slicks/intermediate/regndekk er tillatt.

#### 70.1B.14 Fotpinner / fotpedaler

Fothvilere kan byttes, men brakettene må påmonteres rammen ved de originale innfestningspunktene. Girpedalen kan modifiseres for å endre girretningen. Innvendige girdeler (i girkasse/motor) kan kun modifiseres for endring av girretning. Fothvilere kan være av bevegelig (innfellbar) type, men i så fall må de utstyres med en innretning som automatisk returnerer dem til normalposisjon. Alle utsatte kanter må være avrundet.

Faste, "metalliske" fothvilere må være lukket i enden. Pluggen skal være permanent påmontert å være av plast, Teflon<sup>®</sup> eller tilsvarende materiale (min. Ø 8 mm).

#### 70.1B.15 Styre og hendler

Styre og hendler kan byttes (pkt. 70.1B.12 gjelder for forbremse sylindere) eller omplasseres. Clutch- og bremsehendel kan erstattes av uoriginale produkter, forutsatt at de kan justeres manuelt.

Styre laget av karbon eller karbon/kevlar eller andre legeringer er forbudt. Stoppbryter må monteres på styret.

Merk: Bremse/clutchsylinder må være som homologert.

#### 70.1B.16 Kåper / skjermer

- a) Kåper og kåpeglass må være utseendemessig lik de som leveres fra fabrikk for homologert MC i profil og silhuett.
- b) Kåper kan byttes og materialet kan endres.

Kåpa kan tilskjæres i fronten og nedover ved radiatoren, for å gi bedre lufttilførsel til denne. Det kan benyttes ekstra deler på innsiden av kåpa, under den nedre styrebroen, mellom kåpe og radiator, for å styre luften bedre gjennom radiator. Ikke for annet formål. Ved generator, girkasse og veivaksel kan kåpa være lukket.

- c) Størrelse, dimensjoner og form/utseende må være det samme som originaldelene uten annen typedesign (unntattvekt).
- d) Kåpeglasset kan erstattes med et duplikat av gjennomsiktig materiale. Formen kan endres til mer buet fasong. Opphenget/ innfestningen til kåpen må være som typegodkjent. Det er ikke tillatt med belegg/annen typeprofil.
- e) Motorsykler som originalt ikke leveres med kåpe fra fabrikk skal heller ikke utstyres med kåpe (med unntak av slik anordning som beskrives under punkt h). Innretningen kan ikke være større enn en horisontal linje trukket fra den ene akselen til den andre.
- f) Holder for kombinasjonsinstrument kan byttes ut. Samtlige andre kåpefester kan endres eller byttes. Hvert innfestningspunkt på for- og bakhjulsfjæringen må enten skrues fast i ramme eller motorblokk. Ingen deler kan stikke på utsiden av kåpa (med unntak av fothvilere). Det er kun tillatt å modifisere kåpa i den hensikt for å få montere fothvilere. Maksimum tillatt avstand mellom slik anordning og kåpe er 5mm.
- g) De originale luftkanalene mellom kåpe og luftboks kan endres eller byttes. Innsugsåpningene i kåpa må være som levert fra fabrikk. Ytterligere innsugsåpninger er tillatt. Original form/utseende, sett fra alle perspektiver må være som originalt.

- h) Underkåpa må ha en konstruksjon som, i tilfelle motorhavari, holder på minst halvparten av totalolje- og kjølevæskemengde i motoren (minimum 5 liter). Laveste åpning må være plassert minst 50mm over kåpasbunn.
- i) Underkåpa må være utrustet med to hull på 25 mm ved kåpas bunn. Disse hullene må være gjenplugget i tørrvær og kan bare åpnes når det er erklært Wet Race avstevnelederen.
- j) Forskjermen kan erstattes. Utseende skal være helt likt originaldelen. Bakskjermen kan modifieres, byttes eller tas av.
- k) Forskjermen er tillatt hevet for tilpasning til eventuell størredimensjon.
- l) Bakskjerm som er festet i svingarmen og med integrert kjedebeskytter kan modifieres/byttes for å tilpasses bakdrev med størrediameter.
- m) Alle eksponerte kanter må være avrundet.

#### 70.1B.17 Bensintank

Ingen modifiseringer er tillatt på bensintanken.

Bensinkran (hvis det finnes) må være som levert fra fabrikk til bruk på homologert MC. Dreneringshull/anordning for tømming av bensintank er tillatt, men de må være beskyttet på baksiden av chassis/rammen (ikke inne i rammen).

Tank lokket kan byttes, tank lokket må da monteres på en slik måte at det ikke stikker frem ut over bensintankens overflate, og at det ikke kan bli ødelagt ved et uhell.

Bensintanken kan byttes/modifieres i henhold til FIM SBK gjeldende reglement punkt 2.4.10.10.

Det skal benyttes tankskum.

Bensintanker med avluftingsslange skal ha returventil som leder til en oppsamlingstank med minimumsvolum på 250cc og som er produsert av et egnet materiale.

#### 70.1B.18 Sete

Setet og tilhørende kåpedeler kan byttes, men utseendet sett forfra, bakfra og i profil må prinsipielt samsvare med det som originalt leveres fra fabrikk for homologert MC. Øverste del av bakre kåpe rundt setet kan modifieres til enkeltsal og kan være lukket ned mot bakhjulet.

Alle eksponerte kanter må være avrundet. Bruk av karbon eller karbonkompositt er tillatt.

#### 70.1B.19 Kabelstamme

Kabelstammen kan modifieres eller byttes.

#### 70.1B.20 Batteri

Batteriets størrelse, type og plassering kan endres. Ekstra batterier er tillatt.

Hvis det brukes litium-ion batterier, skal det brukes en hensiktsmessig og velprøvd BMS elektronisk beskyttelse for kortslutning. (kortslutningsvern)

#### 70.1B.21 Radiator og oljekjøler

Radiatorlokk er fritt, men må sikres mot uforutsett åpning. (lekkasje) Eksisterende varmeveksler kan modifieres, byttes eller fjernes.

Kjølevæskeradiator, oljekjøler og tilbehør til disse er fritt.(men bestemmelsen i pkt. 70.1B.1 og 70.1 B.16 gjelder)Kjølevifter kan påmonteres.

Ekspansjonstanken til kjølesystemet kan modifiseres eller byttes.Kjøleslangene til og fra motor kan byttes.

Fleksible bølgeformede forbindelsesrør/slanger er tillatt men uten ekstra tilpassede kjøleribber. Termostaten kan fjernes eller modifiseres.

En forvarming av kjølevæsken på motoren, gjennom det eksisterende kjølesystemet er tillatt. Eneste formål er å forvarme kjølesystemet når motoren er slått av. Ingen andre anordninger for oppvarming eller som tilleggskjøling mens motor går, er tillatt.

Som alternativ er det lov å bruke et elektrisk styrt varmeelement.

Eneste tillatte kjølevæske er rent vann. Tilsetningsstoffer som forhindrer korrosjon, slitasje (kavitasjon)og tæring er tillatt, men det forutsetter at tilsetningene ikke inneholder MEG (mono etylen glykol).

#### 70.1B.22 Luftboks (airbox)

Luftboksen kan modifiseres (luftboksen kan ikke byttes.)

Hvis det er montert lyddempende materialer på/eller i luftfilterboksen originalt, kan dette fjernes. Luftfilterelementet kan modifiseres eller fjernes.

Luftboksen må være fullstendig lukket rundt innsugstraktene til forgasseren eller den direkte bensininnsprøytingen. Innsprøytingssystemet/spjeldhuset kan være totalintegret i luftboksen. Dreneringsslange fra luftboksen skal være plugget igjen.

Alle motorsykler skal ha lukket ventilasjonssystem med en oppsamlingsbeholder (catchtank). En kombinasjon med andre systemer er forbudt.

Ventilasjonssystemet (luftboks pluss eventuell oljeopsamlingsboks) må ha kapasitet til minimum 500cc oppsamlet væske i tilfelle det skjer et uhell.

Sensorer for datalogging kan monteres.

#### 70.1B.23 Forgassere

Utgår.

#### 70.1B.24 Innsprøyting

Ingen modifiseringer er tillatt.

Injektorene må være som levert fra fabrikk for homologert MC. Innsugstraktene og forbindelsene mellom injektor, spjeldhus og sylindertopp kan velges fritt. Modifiseringer på original bensinpumpe eller på original trykkregulator er tillatt. Elektroniske eller mekaniske anrikningsanordninger kan fjernes.

Ekstra klaffer med tilbehør og tilhørende komponenter, som ikke har noen direkte forbindelse med hastighetsreguleringen kan fjernes, skjæres av eller låses.

En kombinasjon med andre systemer er forbudt.

Variable innsugstrakter som fungerer mens motoren er i drift er kun tillatt hvis motorsykkelen er homologert med dette. Spjeldhuset kan ikke byttes eller modifiseres.

Computerstyrt drivstoffsinnspøyning er tillatt. Det kan påmonteres ekstra styreenhet for modifisering av drivstoffsblending. De originale kontaktene må brukes.

Den originale coilen skal ikke modifiseres.

Gass-spjeldene skal automatisk lukkes når føreren slipper gasshåndtaket (gassrullen). Det er tillatt å bytte bensininnspøyning og tenningsystem i henhold til FIM SBK VM reglementartikkel 2.4.9, 2.4.9.1 og 2.4.9.2

Gass-spjeldene skal automatisk lukkes når føreren slipper gasshåndtaket (gassrullen).

#### 70.1B.25 Bensintilførsel

Bensinslangene kan byttes. Det er tillatt med hurtigkoplere. Lufteslangene kan byttes. Bensinfilter kan påmonteres.

#### 70.1B.26 Sylindertopp (topplukk)

Ingen modifiseringer er tillatt.

Ingen materialer kan påmonteres eller fjernes.

Det er kun tillatt å planslipe sylindertoppen(e) for å reparere tetningsflaten, men maks - 0,1mm under homologert toleransegrense.

Toppakningen kan byttes.

Ventiler, ventilsete, ventilføringer, ventilfjærer og støtteanordninger må være som levert fra fabrikk for bruk på homologert motorsykel.

Bruk av ventilfjærer, retainere, shims, underlagskiver og ventillåser er fritt. Ventilfjærene må være i en jernlegering.

Reparasjoner av andre deler på motoren og på motordeler er tillatt, men enhver skade som har skjedd må kunne fremvises og må kunne dokumenteres og teknisk kontrollantsjef skal bli fullt informert for å kunne ta en avgjørelse på eller gi en tillatelse til reparasjonen.

Det er kun teknisk kontrollantsjefen som kan tillate at en reparasjon blir utført.

#### 70.1B.27 Kalmaksler

Kalmaksler er fritt, men de må være laget av en jernlegering.

Måten kamakslene drives på skal samsvare med homologeringen (kjede, tannrem, girdrev osv.) Kjeder/tannrem/kamkjeder eller kamkjedestrammer kan byttes eller modifiseres. Tannremstrammer er valgfri.

#### 70.1B.28 Kamdrev

Kamdrevene kan modifiseres eller byttes for annen timing.

#### 70.1B.29 Veivaksel

Veivakselen må være som homologert.

Det er ikke lov å polere eller redusere vekten på annen måte. Veivakselen kan avbalanseres, men kun ved nødvendig boring.

Som en følge av dette, godkjennes en vekt toleranse på inntil 3%. (Vektspesifikasjonen i homologeringspapirene legges til grunn). Modifisering av svinghjulets masse er ikke tillatt. Innvendig balanseaksel, inklusiv alle tilhørende deler som er direkte tilknyttet den, kan endres eller fjernes. (Hvis de finnes)

#### 70.1B.30 Oljepumpe og oljeslanger

Ingen modifisering av oljepumpe er tillatt. Oljeslanger kan modifiseres eller byttes.

Oljetrykkslanger må, hvis de byttes, være metallforsterkede med pressede eller gjengede forbindelser.

#### 70.1B.31 Råder

Rådene skal være som homologert.

#### 70.1B.32 Stempler

Stemplene skal være som homologert.

#### 70.1B.33 Stempelringer

Stempelringene skal være som homologert.

#### 70.1B.34 Stempelpinner og klips

Stempelpinner og klips skal være som homologert.

#### 70.1B.35 Sylindere

Sylindere skal være som homologert.

#### 70.1B.36 Veivhus og andre motorhus

(Tenning, clutch og beskyttende deksler) Ingen modifiseringer, inkludert polering og prosedyrer som letter vekten, er tillatt.

Oljeførende komponenter som kan bli ødelagt ved krasj (for eksempel motor og girhus, samt tenning, clutch og generatordeksler) må beskyttes med tilleggskomponenter av stål, lettvikts aluminium eller titan. Carbon og kompositt materialer er tillatt. Tilleggsdekselet må dekke minst 1/3 av det originale dekslet. FIM godkjente deksler vil bli godkjent.

#### 70.1B.37 Transmisjon / girkasse

Fordrev, bakdrev, antall kjedeled og størrelse er fritt.

#### 70.1B.38 Clutch

Ingen endringer/modifiseringer er tillatt; funksjon og virkemåte skal være som homologert. Lameller og stålplater, samt clutchfjærer kan endres og/eller byttes, men antall og funksjon må være som originalt.

Clutchvæskebeholderen kan modifiseres eller byttes.

#### 70.1B.39 Tenning / motorstyring

Tenningsboks og motorstyring/CDI kan modifiseres eller byttes i henhold til FIM SBK VM, 2.4.9, 2.4.9.1 og 2.4.9.2. (ART 70.1.24)

#### 70.1B.40 Vekselstrømsgenerator, generator, el.start

Ingen modifiseringer er tillatt. El. start (inklusive alle relaterte startsystemsdeler og koblinger) kan imidlertid fjernes.

Det må til enhver tid (treningspass og race) være mulig å starte motorsykkelmotoren med eksternhjelpstarter (eller el. start).

Vekselstrømsgeneratoren må supplere batteriet med målbar ladespenning mens motoren er i gang. Dynamoen/generatorens mekaniske deler (regulator, stator, rotor, magneter med viklinger etc) skal være originale og tilsvare fabrikantens homologerte modell.

Det er kun den ledningen som går til en spole/fase av dynamoen som kan frakobles.

#### 70.1B.41 Eksosystem

Eksosrør og lydpotter kan byttes eller modifiseres.

Plassering og feste av lydpotte må være som levert fra fabrikk for homologert MC. Antall rør og design i enden av eksosanlegget er valgfritt, men det må ikke være noen skarpe kanter. Eksosystemet skal ikke tildekkes.

Maksimum tillatt støynivå er 102 dB/A (med en toleranse etter målgang på 3 dB/A).  
Dennestøygrensen må respekteres gjennom hele stevnet.

Tildekking av avgassystemet er ikke tillatt med unntak av området hvor førerens fot er eller i områder med kontakt med kåpen for å beskytte mot varme eller andre utsatte komponenter.

#### 70.1B.42 Fester / koblinger

Standard fester/koblinger (f.eks. skruer, bolter etc.) kan erstattes. Titanfester kan ikke brukes. Det kan bores hull i festene for bruk av låsetråd, men forsettlige vektbesparende modifiseringer er ikketillatt.

Kåpefester kan endres til hurtigfestetype.

Aluminiumsfester/skruer kan bare brukes på ikke-bærende konstruksjoner.

#### 70.1B.43

Følgende detaljer kan endres eller byttes i forhold til de som er påmontert/benyttet på homologert MC:

- Alle typer smøring, bremse- eller dempervæske kan brukes.
- Alle typer tennplugger kan brukes.
- Alle typer slanger (hvis påmontert) eller påfyllingsventiler kan brukes.
- Hjulenes balansevekter kan fjernes, byttes eller suppleres.
- Pakninger og pakningsmaterialer.
- Eksterne lakkerte flater, finish og dekaleringer.
- Varmebeskyttende matter kan monteres eller fjernes, med unntak av eksosystemet. (se pkt.41)

#### 70.1B.44

a) Følgende detaljer kan fjernes/erstattes:

- Instrumenter, inklusive kabler og instrumentbraketter.
- Turtellerm/drivverk

- Speedometer
- Radiatorvifte ogkabling
- Kjedebeskytter så lenge den ikke er integrert ibakskjermen
- Komponenter påmontert nedreramme
- Tenningslås ogkabler
- Utslippskontrollkomponenter montert i eller nærluftboksen
- Kontrollmotorer og tilhørende kontrollkabler vedeksosanlegget
- Lambdasonde
- Sekundært ventilasjonssystem
- Luftkanaler ikåpe-/kjølevifteområdet

b) Følgende detaljer skal fjernes/erstattes:

- Speil
- Lys og reflekser
- Horn
- Skiltbrakett
- Verktøyboks
- Fothvilere forpassasjer
- Passasjerhåndtak
- Vernebøyler, hovedstøtte og sidestøtte

70.1B.45 De følgende detaljene må modifiseres eller erstattes:

- Motorsyklene må være utstyrt med en stoppbryter eller knapp på styret som kan nås uten at hånden løftes fra styret, montert enten på høyre eller venstre side, og som kan stoppe en motor i drift.
- Gasshåndtak og gasspjeld må være av typen som automatisk går tilbake.
- Veltesensor (for EFI) er påbudt.

Denne må kutte bensintilførsel minimum 15 sekunder etter at sykkelen har veltet

- Vernebøyler, midt- og sidestøtte må fjernes, men fastsveisede braketter skal fortsatt være påmontert.
- Alle tappepluggen må ha låsetråd. Eksterne skruer og bolter i forbindelse med oljegenomstrømming må være forsvarlig festet med låsetråd.

Utvendig oljefilter skal også sikres med låsetråd.

- Det anbefales at motorsykkelen utstyres med en rød lampe på instrumentpanelet.

Lyset skal blinke hvis oljetrykket synker.

- Hvis lufter- eller dreneringsslang er påmontert, må de ha sitt avløp gjennom eksisterende åpninger. De originale lukkede systemene må opprettholdes, det er ikke tillatt med direkte utslipp.
- Når oljelufteslange er påmontert, må denne ha sitt utløp i en oppsamlingsbeholder som er plassert lett tilgjengelig og som må tømmes før racet starter.

Minimums størrelse for oppsamlingsbeholdere er 500 cc for lufteslanger til motoren. Se også pkt.70.1B.17)

- Alle motorsykler må ha et lukket ventilasjonssystem.
- Blinklysåpningene, hvis disse er integrert i kåpa, må opprettholdes. Åpningene må tildekkes med passende materiale.
- Baklykt.

Motorsyklene skal være utstyrt med en funksjonell bakovervendt rød lykt fortrinnsvis av LED type. Den skal kun brukes (være tent) når det er erklært «wet race» eller når stevneleder krever det. Brudd på denne bestemmelsen vil medføre straff.

Lyset skal monteres på setekåpen minimum 600mm over bakkenivå, og i område mellom bakhjul og setekåpe.

Lykten må ikke skjermes av noen komponenter eller av fører. Lyset må rettes bakover i en vinkel på 5grader i forhold til motorsykkelens horisontale lengdeakse. Lyset må heller ikke ha en blendende virkning.

#### 70.1B.46 Tilleggsutstyr

Elektronisk tilleggsutstyr som ikke er montert direkte fra fabrikk på den originalt typegodkjente motorsykkel kan påmonteres (datautstyr, computer, opptaksutstyr osv.) Det kan bores nødvendige monteringshull opp til Ø 6 mm for dette formålet. Traction kontroll er tillatt.



## 70.2 Teknisk reglement for NM-klassen Superstock 600

Fra og med 1.januar 2021 gjelder Alpe Adria superstock 600-reglement for klassen Superstock 600 i Norge. Det til enhver tid gjeldende reglement vil være gjeldende i Norge. Utøverne må til enhver tid forholde seg til de regler som forefinnes på følgende nettside, se:

<https://www.alpeadriamotorcycleunion.com/category/aaimc/aaimc-regulations/> -> Sporting and technical regulations

Unntak fra tekniske regler i klassen superstock 600 er nevnt under pkt 70.2.3

Vi gjør oppmerksom på at tilleggsregler og endringer kan vedtas og må varsles så raskt som mulig.

### 70.2.1 Publisering og gyldighet

For øvrig minnes om SR pkt 60 Teknisk reglement som også gjelder i tillegg til dette klassereglement.

### 70.2.2. Generelle bestemmelser for superstock 600

Motorsyklene som skal kjøres i klassen Superstock 600 må til enhver tid være FIM-homologert ihht klassereglement. Samtlige motorsykler må i ethvert henseende samsvare med det tekniske reglementet for Roadracing, med mindre de er utstyrt som typegodkjent modell levert fra fabrikk. En Superstock motorsykel, sett forfra, bakfra og i profil, må være i samsvar med typegodkjent modell fra fabrikk, med mindre noe annet vedtas. Utøvere med norsk lisens skal kjøre sykkel bygget etter norsk reglement. Alt som ikke eksplisitt er oppgitt som tillatt, er forbudt!

Motorsykler som tillates fra 2021-sesongen:

Kawasaki Ninja ZX-6R 2020->, 636ccm. Da med ett vekt-tillegg på 8 kg. Minimums vekt 170 kg  
Honda CBR650R 2019-> 649ccm

Sykler med særegne fordeler kan tillegges vekt/tidsstraff. Gjelder alle status løp

### 70.2.3 Særnorske avvik fra superstock 600 reglement

Følgende punkter er særnorske tillegg som erstatter dette regelverket.

- 2.3 Starting Numbers and background: ihht spesialreglement
- 2.4 Fuel: ihht FIM spesifikasjoner
- 2.5 Tyres: Slicks tillates i tillegg til mønstrede dekk. Mønstrede dekk skal ha DOT og/eller E merking.  
Regndekk/intermediate trenger ingen DOT og/eller E merking, men skal være merket «Not For Highway Use» og være fullt mønstret. Bruk av hånd kuttete slicks er forbudt.  
Alle dekk skal være kommersiell handelsvare.
- 2.6.12 Air Box d) det er tillatt å isolere luftfilterboks med lyd-dempende materiale type selvheftende butylgummi el. For å dempe innsugsstøy.
- 2.6.18 Exhaust system:  
b) det er tillatt med flere lydtemper(e) montert i serie. Eksosanlegg må ende ut på homologert side.  
e) 102 dB/A
- 2.6.19 Sound level control: ihht spesialreglement

- 2.8.10 Fairing/Body Work: Det er tillatt å støyisolere innsugningrør med selvheftende butylgummi eller tilsvarende i hensikt å redusere innsugsstøy, men form og toleranse på innsugsrør må likevel tilfredsstillende kravene som tidligere nevnt.
- 2.8.13 Fuel: Rear Safety Light: Ihht spesialreglement
- 2.13 Timekeeping instruments: Ihht spesialreglement
- 2.14 Onboard cameras: Ihht spesialreglement
- **2.6.14: Additiver som "waterwetter" ol. Er tillatt**
- **2.8.10 d): Det er ikke påbudt med frontlyskaler**

## 80. Teknisk reglement for 300-klassene

### 80.3 Teknisk reglement Supersport 300

Fra og med 1.januar 2021 gjelder FIME supersport 300-reglement for klassen Supersport 300 i Norge. Det til enhver tid gjeldende reglement i FIME vil være gjeldende i Norge. Utøverne må til enhver tid forholde seg til de regler som forefinnes på følgende nettside, se:

<https://www.fim-europe.com/road-racing/#1637570389793-9040871d-56e5>

Klassereglementet tar utgangspunkt i "2021European Supersport 300 Cup technical regulations" <http://www.fim-europe.com/road-racing/> Ved klarhet i forståelse av reglementet så er det fim-europe Supersport 300 sin tolkning av punktene som gjelder.

#### ALT SOM IKKE ER NEVNT I DETTE REGLEMENT ER FORBUDT

Dersom endring av en del eller system ikke er spesifisert tillatt i dette reglement, så er det forbudt!

Forbehold om skrivefeil.

#### 80.3.1 Generelle bestemmelser for Supersport 300

##### 80.3.1.1 Motorsykkelen

Reglene har til hensikt å tillate begrensede endringer på de homologerte motorsyklene med tanke på sikkerhet og konkurransevilkår mellom de ulike konseptene. NMF forbeholder seg retten til å endre reglementet underveis i sesongen.

Motorsyklene som skal kjøres i klassen Super Sport 300 må til enhver tid være FIM-homologert ihht klassereglement. Oversikt finnes på [www.fim-live.com](http://www.fim-live.com)

Samtlige motorsykler må i ethvert henseende samsvare med det tekniske reglementet for Roadracing (SR pkt. 60)

En Super Sport 300 motorsykel, sett forfra, bakfra og i profil, må være i samsvar med typegodkjent modell fra fabrikken, med mindre noe annet vedtas. Dette gjelder ikke for eksosanleggets utseende.

##### 80.3.1.2 Nasjonale unntaksbestemmelser

De nasjonale unntaksbestemmelser viser til den bestemmelse det er unntak fra i forhold til

2021European Supersport 300 Cup technical regulations.

- 1.5 Number plates / startingnumbers: Ihht spesialreglement
- 1.6 Fuel: Ihht spesialreglement
- 1.8.19 Exhaustsystem:
  - a) Katalysator kan erstattes med en ekstra lydpotte
  - d) 102 dB/A
- **4.11: det er ikke påbudt med frontlys-dekaler**

## 80.4 Teknisk reglement Norges Cup klassen Juniorsport

Klassen er åpen for utøvere fra det året man fyller 13 år til og med det året man fyller 19 år.

Klasse er åpen for MC som oppfyller kravene for førerkortklassen A2 med begrensninger. Det vil si maks 2 sylindere, maks 250cc 2-takt eller maks 500cc 4-takt.

Eventuell montert effektreduserende utstyr for å tilfredsstille klassen motormessig skal være tilgjengelig igjennom MC-forhandlere. Maksimum tillatt effekt 35 kilowatt

### 80.4.1 Motorsykkelen

I Junior Sport er det kun tillatt med serieproduserte motorsykler som selges eller har blitt solgt i Sverige, Danmark, Finland og Norge og som man kan kjøpes eller var å få kjøpt gjennom forhandlere eller importører og er tilgjengelig via alminnelige salgskanaler.

Motorsyklene skal kunne typegodkjennes i Sverige, Danmark, Finland og Norge. Utøveren må kunne framlegge nødvendig dokumentasjon på dette.

Importøren skal informere om spesifikasjonene på de motorsyklene som er tenkt brukt i denne klassen.

### 80.4.2 Drivstoff

Motorsykkelen skal kjøres på alminnelig tilgjengelig blyfri bensin, d.v.s. bensin som selges av vanlige bensinstasjoner til normalt innregistrerte kjøretøy.

### 80.4.3 Som original

Motorsykkelen skal fremstå som original, slik som den leveres til alminnelig landeveiskjøring. Dette skal kunne bekreftes, av utøveren, ved en medbrakt reservedelskatalog, typegodkjenning, verkstedhåndbok eller lignende.

#### 80.4.3.1 Elektronikk

Det skal kun brukes original homologert ECU med std homologert software uten noen som helst endringer.

Det kan i tillegg brukes en tredjepart tilleggsunit til å endre bensinmengde (Feks. Powercommander, Bazzaz el.). Ingen andre endringer er tillatt.

Det er tillatt å montere såkalte eliminatorer for å hindre feilkoder som kan oppstå når man fjerner ABS, PAIR(Sekunder) system eller lambdasonde.

### 80.4.4 Eksos system

Det er tillatt å bytte til uoriginalt eksos-system. Katalysator skal fjernes. Katalysator kan erstattes med en ekstra lyddemper.

Lyddemper(e) skal komme ut på samme side(r) som homologert.

### 80.4.5 Dekk

Det er tillatt med slicks, mønstrede dekk og regndekk. Slicks og regndekk skal være merket med "not for highwayuse".

Mønstrede dekk skal ha en "E" og/eller "DOT"-godkjenning og skal være merket på dekkensiden.

#### 80.4.6 Motor og ramme

Det er forbudt å bearbeide noen del på motor eller ramme.

Ved en reparasjon skal sveising av ramme være utført på en fagmessig måte. Dette skal godkjennes av sjefen for teknisk kontroll

#### 80.4.7 Følgende kan forandres/byttes:

- Styredemper kan monteres.
- Armerte bremseslanger kan brukes.
- Bremseskiver kan byttes
- Bremseskiver kan byttes til uoriginale faste eller flytende.
- Fram og bakdrev kan byttes til andre størrelser. Kjedet skal være i samme dimensjon som originalt kjede.
- Olje, oljemengde og fjær kan byttes i både framgafler og bakdemper.
- Baskjermen kan kortes av, men ikke fjernes.
- Kåpe, sete og bakstuss kan byttes, under forutsetning av at disse framstår som tilnærmet original profil, som homologert. Ettermarkeds- tanklokk kan benyttes. Det må være av en slik konstruksjon at det ikke løsner lett.
- Tennplugg kan byttes.
- Munnstykker og nåler kan byttes. Kun originaldeler kan benyttes.
- Brytere (eks. lysbryter, blinklysbyter, bremselysbryter) på styret kan demonteres. Rele og kabler til disse kan demonteres.
- Brems- og clutch-hendler samt styret kan modifiseres dersom dette er nødvendig for fører å kunne kjøre på en sikker måte. Gass-rullens utveksling kan ikke modifiseres/endes,
- Girpedalretning kan forandres. Girpedal kan byttes.
- På 2-taktsmotorer kan oljeinnsprøytingen kobles fra men ikke demonteres.
- Styret kan byttes, endres eller flyttes fra original innfestning.
- Fothvilere og fothvilerset kan byttes. Original innfestning i rammen må benyttes ved skifte av fothvilerset.
- ABS kan kobles ut eller demonteres

#### 80.4.8 Følgende skal forandres:

- Katalysator skal fjernes
- Brems hendelbeskyttelse skal være montert
- Blinklys og speil demonteres. Rele og kabler kan demonteres.
- Hoved- og sidestøtte demonteres. Evt rele og kabler til disse kan demonteres.
- Bremselys frakobles. Rele og kabler kan demonteres.

- Horn fra kobles eller demonteres. Rele og kabler kan demonteres.
- Alle lykter demonteres. Rele og kabler kan demonteres.
- Passasjerfotpinner, skilt og skiltholder skal demonteres. Rele og kabler kan demonteres.
- Stoppkontakt skal være montert slik at den kan nås uten at hånden må flyttes fra styret.
- NMFs sikkerhetsregler i henhold til SR skal overholdes. Eks. låsing av olje- påfylling, tapping og filter, bremskalipper bolter, og baklykt.
- Strupebrikke i henhold til FIME skal brukes på Kawasaki Ninja 400. Godkjente strupebrikker deles ut av teknisk koordinator.
- Sekundær-luftsystem (pair-system) skal plugges. Kan eventuelt demonteres.

Alle forandringer utover det som er nevnt ovenfor er forbudt.

#### 80.4.9 Minumums vekt

Motorsykkkel	Motorsykkkel HardMinimum vekt	MotorsykkkelSoft Maksimumvekt	Kombinert Minimumvekt (Motorsykkkel+ fører)
Honda CBR 500R	147,0 kg	160,0 kg	210,0 kg
Kawasaki Ninja 300	133,0 kg	146,0 kg	200,0 kg
Kawasaki Ninja 400	137,0 kg	150,0 kg	210,0 kg
KTM RC 390 / 390R	133,0 kg	146,0 kg	202,0 kg
Yamaha YZF-R3 (all)	137,0 kg	150,0 kg	204,0 kg

1. Kombinert vekt er vekten av føreren (i fullt racing utstyr) pluss motorsykkkel som brukes på banen.
2. Hard minimum vekt er vekt av motorsykkkel inkl. alle væsker.
3. Soft maksimum vekt er hard vekt + vekt av ballast.
4. Hvis motorsykkelen har oppnådd eller overskredet "Soft Maksimum vekt", er det ikke nødvendig å nå "kombinert minimum vekt".
5. Motorsykkelen alene kan aldri på noe tidspunkt være under "Hard Minimum vekt". Dette begrenser den maksimale mengden ballast som kan legges til motorsykkelen.
6. Når som helst av konkurransen, må ikke vekten av hele motorsykkelen (inkludert tanken og innholdet) være lavere enn den angitte minimumsvekten.
7. Det er ingen toleranse på minimumsvekten.
8. Førere kan når som helt under konkurransen bli innkalt til vektkontroll.

Ballast skal festes forsvarlig og innfesting må godkjennes på teknisk kontroll.

## 90. Teknisk reglement for klassen Free For All

(Åpen klasse uten status)

90.1 Klassen er åpen for utøvere med minimum nasjonal konkurranselisens.

Man kan IKKE delta i NM klasser under samme arrangement som man deltar i FFA.

Klassen er åpen for alle sykler over 550ccm som oppfyller kravene i pkt. 60 TEKNISK REGLEMENT.

**Det er tillatt med turbo og eller kompressor.**

VED TILFREDSSTILLENDE DELTAGERANTALL KAN KLASSEN DELES INN I OVER/UNDER 601 CCM.

REGLEMENTET KAN ENDRES/MODIFISERES UNDERVEIS I SESONGEN.

### 90.2 NUMMERSKILT

Se Spesialreglementet pkt. 60.2.3.20.

### 90.3 Teknisk

Punkt 60 Teknisk reglement i dette spesialreglementet gjelder.

### 90.4 Dekk

Det er fritt dekkvalg så lenge dekkene er tilgjengelig igjennom normale salgskanaler. Regndekk er tillatt.

For øvrig se pkt. 60.2.3.5

### 90.5 Følgende gjelder for deltagelse med gateregistrert motorsykkel:

Registrerte-/gatesykler må fremvise vognkort.

Følgende skal endres/fjernes:

- Oljefilter, bremses m.m. skal låses med låsetråd ihht Spesialreglement Roadracing pkt 60 Teknisk reglement
- pinner under fothvilere skal fjernes
- speil, blinklys og skilt skal demontere
- Lykter må tape eller fjernes
- Støtter og fothvilere bak skal festes godt
- Bremseshendelbeskytter må monteres
- Kjedebeskytter (haifinne) må monteres
- Motordeksler om tilgjengelig for modellen
- Det gis dispensasjon for åpen underkåpe

## 100. Elektriske Motorsykel

For 2023 sesongen gis det dispensasjon fra SR til utprøving av elektriske motorsykler i forbindelse med trening og oppvisnings arrangement.

Grenleder og Varagrenleder skal kontaktes for utsteding av dispensasjon i samarbeid med arrangørklubben.

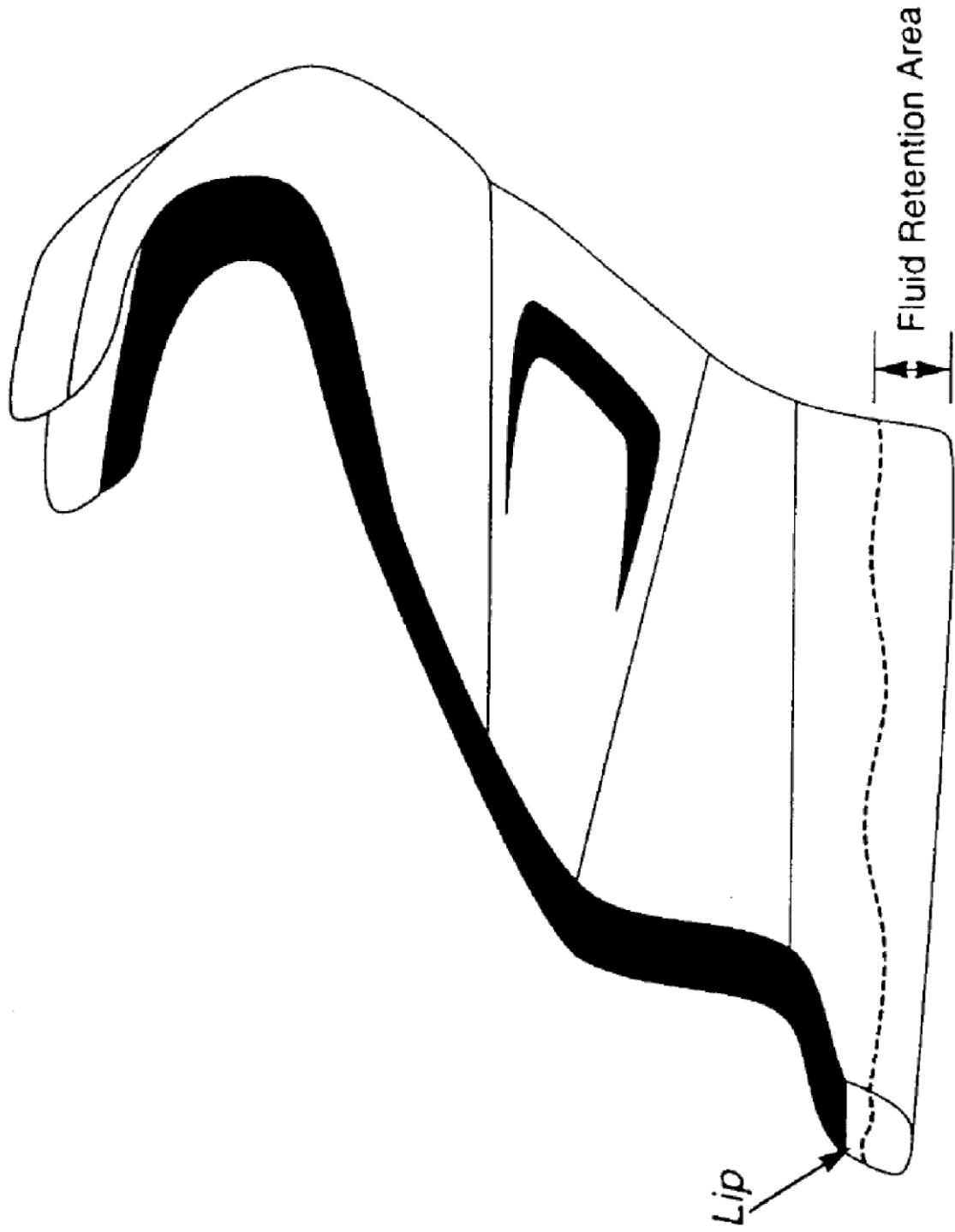
Stevneleder har ansvaret for hvilken klasse utøveren skal stille i med at det ikke er egen klasse for elektriske motorsykler.

Teknisk reglement for Moto-E jobbes med i sesongen 2023



ROAD/ROUTE

C



Futura Heavy

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Futura Heavy Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Univers Bold

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Univers Bold Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Oliver Med.

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Oliver Med. Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

Franklin Gothic

**0 1 2 3 4 5 6 7 8 9**

Franklin Gothic Italic

***0 1 2 3 4 5 6 7 8 9***

## TI PUNKTER FOR TESTING AV HJELM

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



5. Kontroller at du uten vanskelighet 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 tørkler under hakeremmen.
8. Kontroller at visiret kan åpnes med en hånd, og med hanske på hånden.
9. Forsikre deg om at hjelmens bakkant vil beskytte nakken.
10. Kjøp alltid den beste hjelmen du har råd til.

BANEREGLEMENT  
ROADRACING



## 107. Banereglement Roadracing

RR BANEREGLEMENTER FOR A+, A, B, C OG D BANER.

- A+ ER BANER GODKJENT AV FIM/UEM.
- A ER BANER GODKJENT AV NMF HVOR DET KAN KJØRES NM. KRAV OM STEVNELEDER UNDER TRENING.
- B ER NEDSKALERT A BANER GODKJENT AV NMF, MEN IKKE GODKJENT FOR NM. SE RR 2.1, 2,32.4, 2.7, 3.1, 7.1 OG 10.  
  
KRAV OM STEVNELEDER UNDER TRENING.
- C ER LAVHASTIGHETS BANER GODKJENT AV NMF IKKE GODKJENT FOR NM RR. MED MEDISINSK KRAV OM P1-A1-U2 PÅ TRENING, LUKKET OG BEGRENSET LØP.  
KRAV OM AKTIVITETSLEDER UNDER TRENING.
- D BANER ER OMRÅDER ELLER STREKNINGER BEREGNET FOR SPESIFIKKE ØVELSER UNDER TRENING. GODKJENT AV NMF.  
  
MED MEDISINSK KRAV OM P1-A1-U2.  
  
KRAV OM AKTIVITETSLEDER UNDER TRENING.

## 107. Internasjonalt banereglement, RR A+ baner

Godkjent etter: RR07UEM BANEREGLEMENT FOR ROADRACING (SRRC)

### 107.1 Generelt for FIME godkjenninger

#### 107.1.1 Formål

UEMs banereglement for roadracing (SR RC) setter betingelsene for hvilke egenskaper et baneanlegg må ha for å kunne godkjennes av UEM.

Etter å ha undersøkt hvert tilfelle individuelt og å ha tatt tidligere erfaringer i betraktning, skal alternative løsninger og unntak bare godtas for eksisterende baneanlegg.

#### 107.1.2 Gyldighet

Reglementet gjelder alle nye baneanlegg og modifiseringer av eksisterende baneanlegg. En bane kan være permanent, delvis permanent eller midlertidig.

### 107.2 Baneanlegget

#### 107.2.1 Generelle prinsipper

Banens utforming både layout- og lengdemessig må i prinsippet være slik at gjennomsnittsfarten ikke kan overskride 200 km/t.

Idealsporet (her konkurransemotorsyklusens bane) og ikke anlegges geometriske utforming – er faktoren som benyttes når standardene refererer til rette strekninger og svinger, og i særdeleshet for å regne ut gjennomsnittshastigheten på banen og å utforme dens layout.

### 107.2.2 Hastighetsdiagram

Et hastighetsdiagram er en grafisk fremstilling av variasjonene i maksimumshastighet på en spesifikk banelayout.

Disse diagrammene tegnes basert på de følgende hypoteser:

Maksimumshastigheten som oppnås i en SVING som ikke har noen lengdegradient, avhenger av radiusen til det korresponderende idealsporet.

Maksimumshastigheten som oppnås på en RETT STREKNING avhenger av akselerasjonsstrekningen.

### 107.2.3 Banelengde

Banelengden skal i prinsippet være mellom 2 og 6 kilometer.

### 107.2.4 Startsoner

Startsonen skal være i en rett strekning på minimum 250 meter. Startlinjen skal være minimum 200 meter fra den første svingen.

### 107.2.5 Svinger

Forbindelsen mellom en rett strekning og en sving eller to svinger med forskjellig radius, behøver ikke ha noen overgangssving med mindre man ønsker å øke hastigheten ved inngangen eller utgangen til en bestemt sving.

### 107.2.6 Lengdeprofil

De maksimale lengdegradienter er som følger:

Oppover 20%

Nedover 10%

Enhver konkav eller konveks helning (hump/dump) må ha en buet overgang der radiusen er tilnærmet uendelig.

Lengdegradienten oppover ved startlinjen må ikke overskride 2%.

### 107.2.7 Banebredde

Banebredden kan ikke være mindre enn 9 m.

Hvis banen har bredere partier, må breddeendringen være gradvis og ikke overskride en proporsjon på 1 m per 20 m.

Hvis banen har smalere partier, må breddeendringen være gradvis og i en proporsjon på 1 m per 40 m.

### 107.2.8 Dosering

Dosering er den tverrgående gradienten eller helningen på banen som måles vinkelrett mot banens midtlinje.

### 107.2.9 Dosering av en rett strekning

På en rett strekning må banen være dosert slik at den muliggjør drenering av overflatevann. Den kan enten være konstant (ensidig) eller svakt buet.

### 107.2.10 Dosering i svinger

En svinges dosering (ytre bane er dosert i forhold til indre) bestemmes av denne svingens basisradius og må ikke overskride 10%.

Et unntak er permanente høyfartsbaner.

En motsatt gradient er ikke tillatt med mindre inngangshastigheten ikke overskrider 125 km/t.

### 107.2.11 Doseringsovergang

Overgangen til doserte banedeler må tas spesielt i betraktning for å:

- Sørge for tilfredsstillende drenering av vann
- Forhindre brå endringer i tverrgående akselerasjon som ikke lenger kompenseres av doseringen (dynamisk).
- Sørge for god sikt

## 107.3 Ytterrander, avkjøringssoner og kerbs

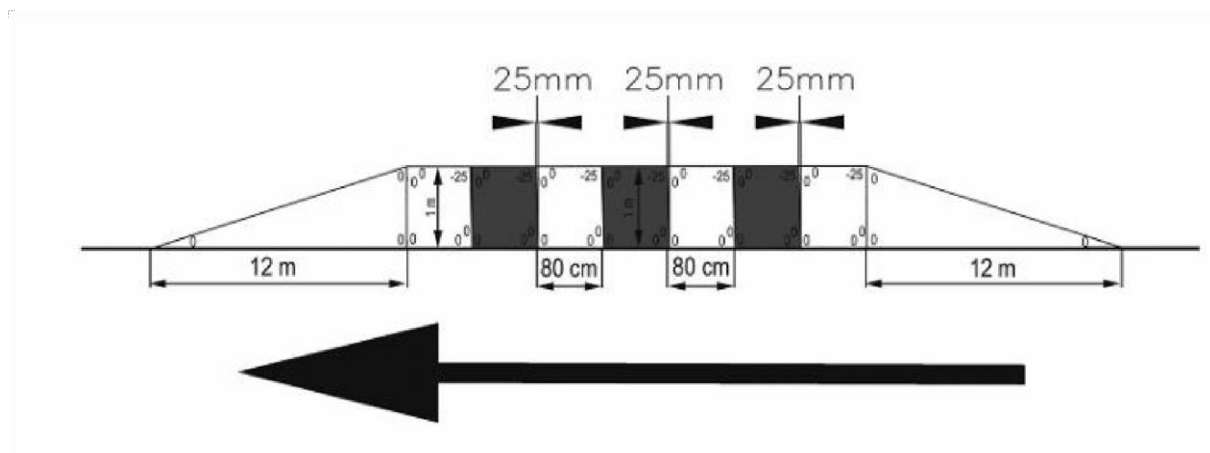
### 107.3.1 Definisjoner og formål

Ytterranden (og ytter- og/eller innersvinger, kerbs og avkjøringssoner) representerer de ytre delen av banens tverrgående profil.

Disse er absolutt nødvendige fra et konstruksjonssynspunkt, siden de tjener som grenser og skuldre for banens overordnede struktur.

De bidrar til høyere sikkerhet ved å bedre sikten og at banen kan brukes over hele dens bredde. Hvis de har tilstrekkelig areal, vil det være plass til at et kjøretøy kan stoppe.

Kerbsen skal legges i inner- og yttersvinger der føreren kan treffe ytterranden. For kerbs anbefaler man Vallelunga-typen.



### 107.3.2 Karakteristika

Ytter-rander og avkjøringssoner har en overflate som er mindre jevn enn selve banen. De må holdes fri for alle typer avfall og steiner som har større diameter enn grusen i grusfeltene og bør i prinsippet være dekket av gress. Overflaten på ytterranden må være på nivå med baneprofilen eller kerbsens overflate.

### 107.3.3 Grusfelt

Overflaten på grusfeltene må være helt plan og bør være på samme nivå som avkjøringssonene. For at grusfeltene skal tjene sin hensikt, bør disse siktes og etterfylles på nytt før hvert UEMarrangement, og alt avfall og steiner med større diameter enn grusen må fjernes.

## 107.4 Drenering av overflatevann

Dreneringen skal sørge for at bane, ytter-rander, avkjøringssoner og grusfelt er fri for overflatevann. Når man beregner mulig vanntilførsel (avhengig av regnskurenes intensitet, varighet og flytkoeffisient), må lokale klimaforhold tas i betraktning.

Trenger man å lage en type rennestein mellom banen og første sikkerhetssone, må denne konstrueres på en slik måte at det ikke dannes noen ujevnheter på overflaten av ytterranden eller avkjøringssonen. For eksempel kan man dekke den med jevn metallnetting, eller man benytter en type absorberende brønn som opprettholder den ordinære overflaten til ytterranden eller avkjøringssonen til enhver tid.

## 107.5 Andre sikkerhetsinnretninger

### 107.5.1 Generelt

Andre sikkerhetsinnretninger kan brukes permanent eller provisorisk for å dekke ikke flyttbare hindringer. Disse innretningene må være typegodkjent av CCR/FIM eller RRC/UEM. De følgende systemene er typegodkjent (se produsentenes og/eller distributørens kontaktinformasjon i Tillegg A):

#### **Type A**

Airfence Type I S

Airfence IIS og Airfence Bike

Alpina Air-Module, Alpina Air-Module AA, Alpina Super Defender og Alpina Super Defender 2

Bridgestone Module 1000 og Bridgestone Module 1300

PKS Modele 1

Recticel Safeguard barrier 1 og Recticel Safeguard RR

SPM AirPADS og SPM Energy Absorber Type A

Trackcare Hi-Lite og Trackcare Inflatable Barrier

#### **Type B**

Airfence Type I og Airfence Bike B

Alpina Defender Barrier

Recticel Safeguard Barrier 2

#### **Type C**

Høyballer i brannsikker sekk (grå farge anbefales)

Filling Italiano Protection System (ONDA 27/33 - 20/26),

Alpina Synthetic bales,

Godkjente skumgummiballer

PKS Modele 5



Recticel Safeguard Barrier 3 og Safeguard barrier 4  
Trackcare barrier

Merk: Opplysninger om produsenter og/eller distributører av brannsikre sekker fås hos FIM/CCRsekretariatet

#### **Type D**

Bildekk festet med gummireimer

#### **Type E**

Bildekk

Alle ekstra sikkerhetsinnretninger må dekke harde gjenstander i sin helhet (ingen glipper).

#### **Reservelager**

Det kan pålegges at et reservelager med type C sikkerhetsinnretninger må være tilgjengelig ved hvert UEM-arrangement.

#### [107.5.2 Godkjenningsprosedyre for nye tilleggssikkerhetsinnretninger](#)

Beskrivelse av påkrevet prosedyre kan fås hos CCR/FIMs eller UEM/RRCs sekretariat.

## 107. Signaler og merking

### [107.6.1 Avstandsmerking](#)

Inngangen til en sving må indikeres av et avstandsskilt som skal plasseres 50 meter før den geometriske svingen begynner.

Maksimumsmål for skiltet, lengde x bredde (cm): 30 x 40

Farger: Sorte eller mørkeblå tall på hvit bakgrunn.

ELLER:

Hvit merking i utkanten av selve banen, 1 meter bred eller minst 3 meter lang, er også tillatt.

Plasseringen til denne typen merking er den samme som skiltene. Ved kvelds/nattrace må skilt i selvlysende materiale monteres.

### [107.6.2 Startlys](#)

En installasjon av to lys, f.eks. rødt og gult. Følgende kombinasjoner må være mulig:

- Rødt lys for seg
- Gult, blinkende lys for seg
- Begge lys samtidig

På motsatt side av pit lane ved stargrinden, må rødt lys være koblet sammen med startlysene på hver rekke.

### 107.6.3 Rødt lys rundt banen

Et system med rødt lys rundt banen som tennes av stevneansvarlig for å signalisere at en trening eller et race er stoppet, anbefales montert. Lyset skal kompletteres av flaggvaktenes røde flagg.

### 107.6.4 Pit Lane-utslippslys

Utslippslyset i pit lane er rødt, blinkende blått og grønt. Utslippet må styres av disse lysene, og dette må kontinuerlig følges opp av en funksjonær.

Det må være en hvit linje (10 cm bred) over hele bredden av pit lane, en på høyde med lysene og en linje 10 meter før lysene.

### 107.6.5 Gult, blinkende lys rundt banen

På baner der det arrangeres kvelds/nattrace, må det være lyssignal ved hver flaggpost. Signalene må kunne styres av posten de er montert på, samt den påfølgende posten. Installasjonen kan bestå av blinkende lys, for eksempel to lamper som veksler på å tennes.

### 107.6.6 Merking

På hver side av banen må det males en sammenhengende hvit linje med bredde mellom 8 og 10 cm ved enden av ytterranden eller kerbsen, med unntak av inngangen og ved utslippet i pit lane, der det må males en stiplet, hvit linje.

Retningsvisende linjer på selve banen må unngås.

Malingen som skal benyttes for de hvite linjene og kerbsen langs banen, på startgrinden og all annen merking på banen, i pit lane og de asfalterte avkjøringssonene, må godkjennes av CCR/FIM. Åpningen i første sikkerhetslinje som gir adgang til avkjøringssonen må markeres med en grønn, vertikal linje på minimum to meters bredde og med hvite, diagonale striper, malt på selve sikkerhetsinnretningen.

## 107.7 Baneinstallasjoner og fasiliteter

### 107.7.1 Depot

Dekket i depotet må være beregnet for tunge kjøretøy.

Enhver merking av kjørebane, uautoriserte soner og parkeringsplasser må ta høyde for at kjøretøy som har adgang til depotet blir parkert på en hensiktsmessig måte.

Hvis depotet er på innsiden av banen, må det til en hver tid være tilgang via en bro eller tunnel (4,5 meters klaring) for privatbiler, ambulanser etc.

Det stilles følgende minimumskrav til installasjoner:

- Toaletter: 20, 5 av dem for damer
- Dusj med varmt vann: 10, 3 av dem for damer
- Telefon: Et rom med to telefonapparater man kan benytte mot evt. betaling
- Førerinformasjon
- Førstehjelpspost

- Sykestue
- Kiosker med salg av drikke, catering eller bar/restaurant
- Depotet må ha 220V strømuttak
- Brannslukningsutstyr i depotet (se RR 07.9.2.)

Denne listen er kun til veiledning, siden det er så å si umulig å regne ut og bruke hver eneste kvadratmeter i et depot.

Jo større depot, jo mer profesjonelt vil det fremstå.

### **Strømuttak**

Minimum antall strømuttak bør være:                    220v (16 amp)    380v (32 amp)

Depotets arbeidsområde                                    50                    10

Også disse tallene er veiledende; jo flere strømuttak, jo enklere tilgang. Det er ønskelig at ingen kjøretøy befinner seg lenger fra et strømuttak enn 50 m. Jo lengre ledninger gjennom depotet, jo mer energitap gjennom kablene, og større sjanse for skader og ulykker.

Totalbehovet for KVA er vanskelig å fastsette, men gjennomsnittlig sett bør man beregne minimum 5KVA per kjøretøy i depotet. (Strømforbruk i pitbokser ikke medberegnet.)

### **Beholdere for olje- og bensinavfall**

Slike beholdere skal stå jevnt fordelt i arbeidsområdet og lett tilgjengelig for de ulike team.

### **Søppelcontainere**

Må stå jevnt fordelt i området.

### **Vedlikehold**

Beholdere for olje- og bensinavfall og søppelcontainere må tømmes og erstattes minst én gang per dag. Toaletter og dusjer må holdes rene og etterfylles med rekvisita under hele stevnet. En teknisk ansvarlig for alle serviceanlegg bør være til stede og være lett tilgjengelig under hele stevnet.

### **1017.7.2 Teknisk kontroll**

I eller nær førerdepotet må et område reserveres for personell som utfører administrativ sjekk og teknisk kontroll. Dette området må oppfylle følgende krav:

- Være inngjerdet og under tak
- Underlaget må være jevnt
- Det må være tilgang på veieutstyr
- Adgang må være underlagt streng kontroll

En tavle med offisiell informasjon må settes opp i utkanten av området. Tavlen må ha en overflate på minst 2m<sup>2</sup> (2x1m). Alle offisielle beskjeder må være bestandige mot vær og vind.

### 107.7.3 Pit Lane-utslipp

Lengdeprofiler og tverrgående profiler må være de samme som for selve banen. Et skilt med fartsgrense 60km/t skal være plassert 50 m foran første pitboks.

### 107.7.4 Signalplattform

En signalplattform skal bygges mellom pit lane og ytterranden av banen. Krav til dimensjoner:

- Bredden på ytterranden: 2 m
- Bredden på plattformen 1,2 m
- Lengde: Pit lane må strekke seg ytterligere 25 m før den første og etter den siste pitboksen.
- Beskyttende betongvegg mot banen

Det må være en åpning på minst 2 meter i veggen og i hele infrastrukturen til signalplattformen. Denne åpningen må være på nivå med start/mållinjen. Inngangen bør i prinsippet være utstyrt med en skyvedør som er festet til veggen.

### 107.7.5 Pit Lane-utslipp

Pit lane-utslipp skal styres med et sett signallys (se RR 07.6.4.)

Et skilt med fartsgrense 60 km/t skal plasseres tvers overfor lysene ved pit lane-utslippet.

### 107.7.6 Startgrid

Posisjonene på startgriden må vises i form av en hvit linje malt på banen (dimensjoner 80 x 8 cm). Startgriden skal tegnes opp på følgende måte:

- Bredden på startlinjen skal deles inn i felt som tar høyde for antall førere per rekke og avstanden til førerne i neste rekke.
- Minimum bredde per fører er:
  - For ordinære løpsykler: 3 meter
  - For motorsykler med sidevogn: 4 meter
- Pole position: 1 m bak startlinjen, vil fastsettes av inspektøren ved typegodkjenning av banen - Banelengde mellom hver rekke: 9 m
- Løpsyklene skal plasseres i formasjon på griden, i sikk-sakk-mønster, slik at det er fri bane til foregående rekke foran hver motorsykel. ("korridor"). Avstanden kan være 1 eller 2 meter mellom hver fører i samme rekke.

### 107.7.7 Park Ferme

Et område på minimum 200 m<sup>2</sup>. Park Ferme bør om mulig plasseres nærmest mulig teknisk kontroll. Park Ferme må være inngjerdet og kun ha en innkjørsel/utkjørsel med vakt.

### 107.7.8 Stevneledelse

Racekontrollposten er senter for overvåking og kontroll.

Denne posten må være plassert nær startlinjen og må ha separat utgang mot banen eller pit lane. Rommet skal kun ha adgang for autorisert personell.

En radiosender/mottaker for det interne nettverket må være montert i denne kontrollposten.

#### 107.7.9 Racekontroll og sikkerhetssenter

Senteret opererer under stevneleders ansvar, men gir funksjonærene handlefrihet.

En funksjonær utpekes som stevneleder. Denne personen må være spesialist på telekommunikasjon. Det er svært viktig at senteret kjenner alle banens detaljer, den eksakte plasseringen til hver flaggpost, utrykningskjøretøy og ambulanser.

I tillegg skal senteret ha kontroll på:

- Telekommunikasjon med flaggpostene
- Rekvirering av utrykningskjøretøy
- Rekvirering av ambulanse
- Forbindelsen til sykestua
- Forbindelsen med stevneleder

#### 107.7.10 Kommunikasjonsservice

Følgende kommunikasjonsnettverk må være på plass:

- Telefon: Det må være ekstern telefonforbindelse fra racekontroll og fra presserommet
- Radio: Det må være intern nettverkslink mellom ambulanser og sykestue.
- Høytalere: Publikum og førerdepot må kunne nås via høytaler. All informasjon som gis via høytalere må være flerspråklig og på minst to offisielle UEM-språk.

#### 107.7.11 Tidtaking og resultatservice

Tidtakingsutstyret må kunne vise tider runde for runde med en nøyaktighet på 1/100-sekund. Resultatservice må arrangeres på en slik måte at tiden til hver fører for hver runde kan regnes ut umiddelbart.

Resultatservice skal, hvis mulig, være plassert i et nærliggende, men separat rom fra tidtakerposten og må inneholde skrivemaskiner (PC/skriver) og kopimaskin (med backup).

#### 107.7.12 Juryrom

Et rom må avsettes for møter i den internasjonale juryen. Rommet må ligge i nærheten av racekontrollen.

Juryrommet må være tilgjengelig for førere som vil stille spørsmål eller legge inn protester overfor de ansvarlige for stevnet, eventuelt overfor juryen.

Følgende utstyr må være tilgjengelig:

- En monitor tilknyttet tidtakingen
- Et telefonapparat (direktelinje for nasjonale og internasjonale samtaler)
- Et bord med stoler for minst 12 personer
- Minst 12 innskuffer merket med navnet til hver funksjonær

- Kjøleskap med kald drikke
- Tilstrekkelig oppvarming, evt. air condition, anbefales.

#### 107.7.13 Tilskuerfasiliteter

Tilskuerfasilitetene må være i samsvar med nasjonale lover og forskrifter og lokal byggestandard med hensyn til:

- Tribuner (kapasitet, utganger)
- Parkering
- Førstehjelp
- Toaletter
- Brannberedskap
- Restauranter

Soner i nærheten av banen der tilskuere har god utsyn over banen, må sikres forsvarlig og ikke ligge i områder som medfører fare, for eksempel innersvinger.

#### 107.7.14 Banevedlikehold

Forsvarlig banevedlikehold er påkrevet av sikkerhetshensyn og for at banen skal kunne typegodkjennes.

Det følgende skal kontrolleres regelmessig:

- At banen er ren og fri for fremmedlegemer, samt banedekkets tilstand.
- Alle ender og ytterkanter skal være på nivå med enden på banedekket, og alle områder utenfor kerbsen skal fylles og jevnes ut. Gresset må være kortklipt, og alt tørt gress skal fjernes. All vegetasjon skal fjernes, spesielt i avkjøringssonene, foran rekkverk og vegger, samt i grusfeltene.
- Stramming av bolter på rekkverk
- Reparere skadde sikkerhetsinstallasjoner
- Reparere, erstatte eller fjerne kerbs
- Inspisere og rense dreneringssystemene
- Holde serviceveier i god stand
- Vedlikeholdsmale linjene på banen og i pit lane
- Sørge for god synlighet ved å skjære ned trær og annen vegetasjon
- Kontrollere at telefonlinjer og TV-signaler er i orden
- Vedlikehold av bygninger som tilhører banens infrastruktur
- Et kjøretøy må alltid stå klar for å rykke ut med nødvendig materiale for å reparere sikkerhetsinstallasjoner under stevnet eller etter en ulykke

### 107.7.15 Podium

Podiet må være synlig og avskjermet under premieutdelingen ved å trekke en midlertidig sperrelinje i god avstand fra podiet, slik at en større mengde fotografer kan få arbeide problemfritt.

## 107.8 Flaggposter

### 107.8.1 Antall og plassering

Antall og plassering av flaggposter skal avgjøres i henhold til banens særskilte karakteristika og følgende punkter:

- Ingen banedel skal være uobservert.
- Hver post må kunne ha visuell kommunikasjon med forrige og neste post. Hvis dette ikke er mulig, må man sette opp tilleggsposter med ekstra funksjonærer for å møte dette kravet.
- Avstanden mellom to påfølgende flaggposter må ikke overskride 300 m (ikke inklusive tilleggsposter)
- Hver post må kunne kommunisere med racekontroll.
- Hver post må vises med et skilt nummerert i stigende rekkefølge fra post én etter startlinjen. Nummeret må være godt synlig fra banen.
- Alle poster må være plassert nær en åpning i sikkerhetsinstallasjonene.

### 107.8.2 Beskyttelse

Flaggpostene ved banen må, i enkleste utførelse, bestå av et fast og stabilt område beskyttet fra kjøretøyene på banen, og må beskytte funksjonærer og utstyr mot vær og vind.

Flaggvaktene må være plassert bak første sikkerhetslinje, og annet personell må stå bak en tilleggslinje.

### 107.8.3 Utstyr

På hver flaggpost må det være følgende utstyr:

#### a) Generelt utstyr

Et sett med offisielle flagg:

Alle flagg må ha følgende størrelse: 100 cm horisontalt x 80 cm vertikalt Pantone fargesystemer (i parentes) skal ligge til grunn:

1 grønt (348 C)

1 gult med røde vertikale striper (Gul C, Rød 186 C)

1 blått (286 C)

1 hvitt

1 gult (C)

1 rødt (186 C)

1 sort flagg

1 sort flagg med oransje sirkel 40 cm Ø

1 sett med tall som kan danne 1 til 99.

2 Koster med stiv bust og spader

En 15-liters og to 4-liters beholdere fylt med kalsiumkarbonat eller en lignende substans som kan absorbere olje.

Brannslukningsutstyr, fortrinnsvis 2 kontrollerte brannslukningsapparater på 5 til 6 kg, klare til bruk. Hvis avstanden mellom 2 poster er 300 m, må et brannslukningsapparat være plassert halvveis mellom disse postene.

Stropper for å løfte motorsykler. Et solid rør, cirka 1,5 meter langt med en veivakselkonstruksjon i midten, sammen med et nylonbelte (for å tre beltet gjennom et av hjulene) anbefales.

Et utvalg av type C ekstra sikkerhetsinnretninger (minimum 6 enheter). (Se også artikkel RR07.5.1 etter type E).

#### **b) Tilleggsutstyr for Endurance-løp**

1 rødt flagg med diagonalt hvitt kors

1 gult skilt med påskriften "Push" i sort (sort C, gul C). For løp som kjøres delvis om kvelden og natten, må dette skiltet være selvlysende.

#### **c) Tilleggsutstyr for løp som kjøres delvis om kvelden og natten**

- Gule, blinkende lys (RR07.6.5).
- Et sett med offisielle, selvlysende skilt

Alle skilt må ha følgende størrelse: 100 cm horisontalt x 80 cm vertikalt.

Pantone fargesystemer (i parentes) skal ligge til grunn:

- 1 grønt (348 C)
- 1 gult med vertikale røde striper (gul C, rød 186 C)
- 1 hvitt
- 1 rødt (186 C)
- 1 hvitt med diagonalt rødt kors (rød 186 C)

## 107.9 Nødutstyr

### 107.9.1 Medisinsk utstyr og personell

Denne tjenesten anbefales å være i samsvar med FIM- og UEM-reglementet, Men skal til enhver tid være i tråd med det nasjonale medisinske reglement.

### 107.9.2 Brannslukningsutstyr

Brannslukningsutstyr må være tilgjengelig på banen, I pitboksene og i førerdepotet. Hver flaggpost langs banen må ha bærbare brannslukningsapparater (ref. RR07.8.3.).



I pitboksene må hver separat avdeling være utstyrt med bærbart brannslukningsapparat med 5 kg kapasitet.

Det må være et tilstrekkelig antall bærbare brannslukningsapparater i førerdepotet. Området må ha fri bane for brannbiler.

Når man velger brannslukningsmiddel, må følgende faktorer tas i betraktning: effekt, hurtighet, unngå avfallsstoffer som gir glatt banedekke, minimal påvirkning av sikt, innhold av giftstoffer og innkjøpspris. Bruk av DTE anbefales.

## 107.10 Antall tillatte kjøretøy

Maksimum antall ordinære løpsmotersyklar som kan starte per race skal regnes ut i henhold til følgende formel:

$$N = V \cdot 100 \cdot B \cdot T$$

N = maksimalt tillatt antall motorsyklar (For trening: N + 20 %) B = minimum banebredde i meter

T = beste tid i minutter (eksempel: 1.30 minutter = 1,5; 45 sekunder = 0,75 {T = X sekunder})

For sidevogn er maksimalt tillatt antall 60 % av maksimalantallet utregnet for enkeltmotersyklar. For endurance-løp er maksimalt tillatt antall maksimalantallet utregnet for enkeltmotersyklar + 40%.

## 107.11 INSPEKSJONS- OG GODKJENNINGSPROSEDYRE

### 107.11.1 Inspeksjon

En inspeksjon er et besøk av en delegat fra UEM som skal:

- Fastsette det permanente sikkerhetsnivået på en bane og dens samsvar med SRRC, og foreta eventuelle anbefalinger påkrevet for godkjenning.
- Enten verifisere alle tilstander av permanent og provisorisk sikkerhet, i tillegg til servicefunksjoner påkrevet for forsvarlig gjennomføring av et arrangement.
- Eller utstedegodkjenningslisens.

Om nødvendig vil medisinske hjelpemidler bli inspisert av *International medical panel*.

### 107.11.2 Obligatoriske betingelser for inspeksjon og godkjenning

UEM-mesterskap/stevner må arrangeres på baner typegodkjent av FIM/CCR eller UEM/RRC, som oppgitt i reglementet for hvert mesterskap.

Inspeksjon er obligatorisk for:

- a) Alle nye baner som skal brukes til mesterskap/premiestevner.
- b) Eksisterende baner som har eller ikke har blitt benyttet de tre foregående år.
- c) Eksisterende baner som allerede har blitt benyttet til mesterskap/premiestevner, men har gjennomgått endringer som påvirker banen eller sikkerhetsinstallasjonene på vesentlig måte.
- d) Eksisterende baner der typegodkjenningslisensen er blitt trukket tilbake.
- e) Baner der nåværende typegodkjenning er i ferd med å utløpe.

f) Baner der man har arrangert lastebilløp.

### 107.11.3 Krav om inspeksjon

- Alle inspeksjoner skal anmodes av det respektive FMN.
- UEMs roadracingskommisjon vil utpeke inspektøren.
- Inspeksjonen skal finne sted så snart som mulig.
- Basert på viktigheten av arbeidet som skal utføres, kan inspektøren bestemme seg for å utføre en eller flere midlertidige inspeksjoner.
- Typegodkjenningen trer i kraft etter siste inspeksjon.

### 107.11.4 Dokumenter som skal oversendes ved anmodning om inspeksjon

Krav om inspeksjon inkluderer hele banen og alle dens tilknyttede bygg. Dermed må de utnevnte inspektører kunne studere dette i detalj før inspeksjonen.

Banemappen må inneholde de følgende dokumenter og informasjon:

1. Tegning av banen, inkludert plassering, racekontroll, bygninger, fasiliteter, tilførselsveier, pitbokser, depot og plassering av startlinjen, ambulanser, sykestue, helikopterlandingsplass, brannbiler og flaggposter.
2. Tegning av pitbokser, sykestue og depotområde.
3. Baneprofil.
4. Tverrsnitt av banen og laterale soner (minst så langt som til annen sikkerhetslinje), på nivå med startlinjen og i midt i de vesentligste svingene.
5. Tilleggsinformasjon:
  - a. Systemer for intern og ekstern kommunikasjon.
  - b. Avstand til nærliggende sykehus og dets/deres spesialkompetanse.
  - c. Beskrivelse av medisinsk service, utstyr og personale.
  - d. Beskrivelse av brannsløkningsmuligheter, service og utstyr.
6. Skjemaet "Circuit Homologation Report" må fylles ut og gis til inspektørene når disse ankommer banen.

Merk: Alle tegninger må være godt synlige og i A3-format (297x429mm).

### 107.11.5 Inspeksjonsutgifter

Det respektive FMNR vil dekke utgiftene via betalingsbetingelsene som er fastsatt av UEM.

### 107.11.6 Inspeksjonsprosedyre

Ved alle inspeksjoner skal inspektøren undersøke samtlige installasjoner og alt sikkerhetsutstyr på banen og gjøre anbefalinger der påkrevet for å sørge for at dette og de nødvendige serviceanlegg er i overensstemmelse med UEM SRRC.

Under inspeksjonen må de ansvarlige for baneanlegget sørge for at inspektøren ikke møter hindringer i form av personer hvis nærvær ikke er av viktighet.

Ingen kjøretøy må ferdes på banen under inspeksjonen, unntatt når dette ikke er til å unngå, når det gjelder offentlig vei eller hvis arbeid pågår på banen eller dens omgivelser.

#### 107.11.7 Typegodkjenningsrapport

En rapport vil bli utarbeidet etter siste inspeksjon. Den vil inneholde arbeidet som skal utføres og sikkerhetstiltakene som skal iverksettes før hvert UEM-arrangement.

#### 107.11.8 Innvendinger mot inspektørens anbefalinger

Når en inspeksjonsrapport fra en bane offisielt blir sendt til FMNs hovedsekretariat med inspektørens samtykke, vil FMN ha maksimum tre uker på seg til å kommentere rapporten. Hvis det ikke kommer noen kommentarer, vil rapporten bli ansett som endelig.

Skulle det fortsatt være uenighet mellom inspektøren og FMN på noe punkt i rapporten, vil RRC presidenten undersøke og avgjøre saken.

#### 107.11.9 Modifisering av inspeksjonsrapporten

Under et UEM-stevne må enhver forespørsel om modifiseringer av inspeksjonsrapporten godkjennes av juryformannen i samråd med baneansvarlig.

Før et UEM-stevne må alle forespørsler om modifiseringer av inspeksjonsrapporten godkjennes av UEM-funksjonæren med ansvar for baneinspeksjoner.

#### 107.11.10 Typegodkjenningslisens for en bane

En typegodkjent bane vil motta en UEM-banelisens. Gyldighetsperioden bestemmes av inspektøren og vil stå skrevet i den siste inspeksjonsrapporten, samt på lisensen. Den kan aldri overskride 3 år. Det er underforstått at UEMs typegodkjenningslisens for en bane gjelder 2- og 3-hjuls motorsykler. Den er ikke gyldig for biler eller karting.

#### 107.11.11 Tilbaketrekking av typegodkjenningslisensen

UEM-funksjonæren med ansvar for baneinspeksjoner kan trekke tilbake en typegodkjenningslisens i de følgende tilfeller:

- Forfall av permanente sikkerhetsinstallasjoner
- Forfall av banedekke
- Utilstrekkelige eller dårlig fungerende ekstra sikkerhetsinstallasjoner
- Forfall av banefasiliteter
- Manglende banevedlikehold

## 111. Nasjonalt banereglement RR A og B baner

### 111.1 Generelt

#### 111.1.1 Formål

NMFs banereglement for rodracing (SR RR) setter betingelsene for hvilke egenskaper et baneanlegg må ha for å kunne godkjennes av NMF.

A og A- baner er godkjent etter samme standard som A+ baner men av nasjonal godkjenner. B baner er godkjente etter samme standard som A baner med unntak for:

111.2.1 maks snitt hastighet 130 km/t.

111.2.3 banelengde mellom 1.5 og 2 km.

111.2.4 Start strekke 200m og start linje 150 m.

111.2.7 Banebredde min 8 m.

111.3.1 Avkjøringssone formell.  $V \times 2 \times 0,00355$ .

111.5.1 Type c , d og e .

111.7.1 Toaletter , dusj og tlf..

111.10 75 % av antall maks mc godkjent for A baner.

Etter å ha undersøkt hvert tilfelle individuelt og å ha tatt tidligere erfaringer i betraktning, skal alternative løsninger og unntak bare godtas for eksisterende baneanlegg.

#### 111.1.2 Gyldighet

Reglementet gjelder alle nye baneanlegg og modifiseringer av eksisterende baneanlegg. En bane kan være permanent, delvis permanent eller midlertidig.

## 111.2 Baneanlegget

### 111.2.1 Generelle prinsipper

Banens utforming både layout- og lengdemessig må i prinsippet være slik at gjennomsnittsfarten ikke kan overskride 200 km/t for A baner og 130 km/t for B baner.

Idealsporet (her konkurransemotorsyklusenes bane) og ikke anlegges geometriske utforming er faktoren som benyttes når standardene refererer til rette strekninger og svinger, og i særdeleshet for å regne ut gjennomsnittshastigheten på banen og å utforme dens layout.

### 111.2.2 Hastighetsdiagram

Et hastighetsdiagram er en grafisk fremstilling av variasjonene i maksimumshastighet på en spesifikk banelayout for A baner.

Disse diagrammene tegnes basert på de følgende hypoteser:

Maksimumshastigheten som oppnås i en SVING som ikke har noen lengdegradient, avhenger av radiusen til det korresponderende idealsporet.

Maksimumshastigheten som oppnås på en RETT STREKNING avhenger av akselerasjonsstrekningen.

For B baner brukes nedskalering av A bane diagram med henhold til farts beregning.

### 111.2.3 Banelengde

Banelengden skal være mellom 2 og 6 kilometer for A baner , 1,5 og 2 kilometer for B baner.

### 111.2.4 Startsoner

Startsonen skal være i en rett strekning på minimum 250 meter for A baner . For B baner 200 meter. Startlinjen skal være minimum 200 meter fra den første svingen, for A baner . For B baner 150 meter.

### 111.2.5 Svinger

Forbindelsen mellom en rett strekning og en sving eller to svinger med forskjellig radius, behøver ikke ha noen overgangssving med mindre man ønsker å øke hastigheten ved inngangen eller utgangen til en bestemt sving.

### 111.2.6 Lengdeprofil

De maksimale lengdegradienter er som følger:

Oppover 20%

Nedover 10%

Enhver konkav eller konveks helning (hump/dump) må ha en buet overgang der radiusen er tilnærmet uendelig. Lengdegradienten oppover ved startlinjen må ikke overskride 2%.

### 111.2.7 Banebredde

Banebredden kan ikke være mindre enn 9 m for A baner, 8 meter for B baner.

Hvis banen har bredere partier, må breddeendringen være gradvis og ikke overskride en proporsjon på 1 m per 20 m.

Hvis banen har smalere partier, må breddeendringen være gradvis og i en proporsjon på 1 m per 40 m.

### 111.2.8 Dosering

Dosering er den tverrgående gradienten eller helningen på banen som måles vinkelrett mot banens midtlinje.

### 111.2.9 Dosering av en rett strekning

På en rett strekning må banen være dosert slik at den muliggjør drenering av overflatevann. Den kan enten være konstant (ensidig) eller svakt buet.

### 111.2.10 Dosering i svinger

En svings dosering (ytte bane er dosert i forhold til indre) bestemmes av denne svingens basisradius og må ikke overskride 10%.

Et unntak er permanente høyfartsbaner.

En motsatt gradient er ikke tillatt med mindre inngangshastigheten ikke overskrider 125 km/t.

### 111.2.11 Doseringsovergang

Overgangen til doserte banedeler må tas spesielt i betraktning for å:

- Sørge for tilfredsstillende drenering av vann
- Forhindre brå endringer i tverrgående akselerasjon som ikke lenger kompenseres av doseringen (dynamisk).

- Sørge for god sikt

## 111.3 Ytter-rander, avkjøringssoner og kerbs

### 111.3.1 Definisjoner og formål

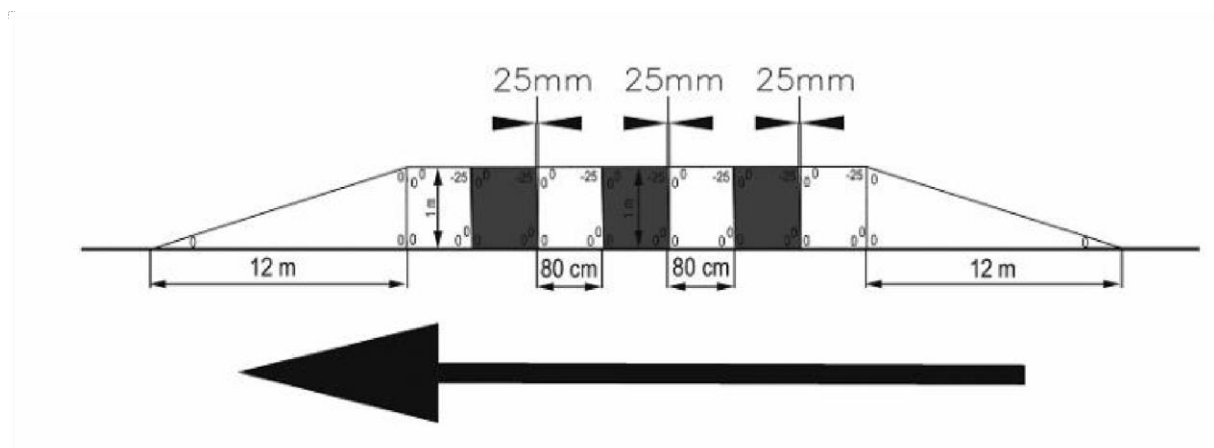
Ytter-randen (og ytter- og/eller innersvinger, kerbs og avkjøringssoner) representerer de ytre delen av banens tverrgående profil.

Disse er absolutt nødvendige fra et konstruksjonssynspunkt, siden de tjener som grenser og skuldre for banens overordnede struktur.

De bidrar til høyere sikkerhet ved å bedre sikten og at banen kan brukes over hele dens bredde. Hvis de har tilstrekkelig areal, vil det være plass til at et kjøretøy kan stoppe.

Kerbsen skal legges i inner- og yttersvinger der føreren kan treffe ytter-randen. For kerbs anbefaler man Vallelunga-typen.

For B baner skal avkjøringssonen størrelse beregnes etter følgende formel :  $V \times 2 \times 0,00355$ .



### 111.3.2 Karakteristika

Ytter-rander og avkjøringssoner har en overflate som er mindre jevn enn selve banen. De må holdes fri for alle typer avfall og steiner som har større diameter enn grusen i grusfeltene og bør i prinsippet være dekket av gress. Overflaten på ytterranden må være på nivå med baneprofilen eller kerbsens overflate.

### 111.3.3 Grusfelt

Overflaten på grusfeltene må være helt plan og bør være på samme nivå som avkjøringssonene. For at grusfeltene skal tjene sin hensikt, bør disse siktes og etterfylles på nytt før hvert NMFarrangement, og alt avfall og steiner med større diameter enn grusen må fjernes.

## 111.4 DRENERING AV OVERFLATEVANN

Dreneringen skal sørge for at bane, ytter-rander, avkjøringssoner og grusfelt er fri for overflatevann. Når man beregner mulig vanntilførsel (avhengig av regnskurenes intensitet, varighet og flytkoeffisient), må lokale klimaforhold tas i betraktning.

Trenger man å lage en type rennestein mellom banen og første sikkerhetssone, må denne konstrueres på en slik måte at det ikke dannes noen ujevnheter på overflaten av ytterranden eller avkjøringssonen. For eksempel kan man dekke den med jevn metallnetting, eller man benytter en

type absorberende brønn som opprettholder den ordinære overflaten til ytter-randen eller avkjøringssonen til enhver tid.

## 111.5 Andre sikkerhetsinnretninger

### 111.5.1 Generelt

Andre sikkerhetsinnretninger kan brukes permanent eller provisorisk for å dekke ikke flyttbare hindringer. Disse innretningene må være typegodkjent av CCR/FIM, RRC/UEM eller NMF/RR. De følgende systemene er typegodkjent (se produsentenes og/eller distributørens kontaklinformasjon i Tillegg A): For B baner godkjennes type c ,d og e.

#### **Type A**

Airfence Type I S

Airfence IIS og Airfence Bike

Alpina Air-Module, Alpina Air-Module AA, Alpina Super Defender og Alpina Super Defender 2

Bridgestone Module 1000 og Bridgestone Module 1300

PKS Modele 1

Recticel Safeguard barrier 1 og Recticel Safeguard RR

SPM AirPADS og SPM Energy Absorber Type A

Trackcare Hi-Lite og Trackcare Inflatable Barrier

#### **Type B**

Airfence Type I og Airfence Bike B

Alpina Defender Barrier

Recticel Safeguard Barrier 2

#### **Type C**

Høyballer i brannsikker sekk (grå farge anbefales)

Filling Italiano Protection System (ONDA 27/33 - 20/26),

Alpina Synthetic bales,

Godkjente skumgummiballer

PKS Modele 5

Recticel Safeguard Barrier 3 og Safeguard barrier 4

Trackcare barrier

Merk: Opplysninger om produsenter og/eller distributører av brannsikre sekker fåes hos FIM/CCRsekretariatet.

#### **Type D**

Bildekk festet med gummireimer

#### **Type E**

Bildekk

Alle ekstra sikkerhetsinnretninger må dekke harde gjenstander i sin helhet (ingen glipper).

Reservelager

Det kan pålegges at et reservelager med type C sikkerhetsinnretninger må være tilgjengelig ved hvert NMF-arrangement.

### 111.5.2 Godkjenningsprosedyre for nye tilleggssikkerhetsinnretninger

Beskrivelse av påkrevet prosedyre kan fås hos CCR/FIMs, UEM/RRCs eller NMF/RRs sekretariat.

## 111.6 Signaler og merking

### 111.6.1 Avstandsmerking

Inngangen til en sving må indikeres av et avstandsskilt som skal plasseres 50 meter før den geometriske svingen begynner.

Maksimumsmål for skiltet, lengde x bredde (cm): 30 x 40 Farger: Sorte eller mørkeblå tall på hvit bakgrunn.

ELLER:

Hvit merking i utkanten av selve banen, 1 meter bred eller minst 3 meter lang, er også tillatt.

Plasseringen til denne typen merking er den samme som skiltene. Ved kvelds/nattrace må skilt i selvlysende materiale monteres.

### 111.6.2 Startlys

En installasjon av to lys, f.eks. rødt og gult. Følgende kombinasjoner må være mulig:

- Rødt lys for seg
- Gult, blinkende lys for seg
- Begge lys samtidig

På motsatt side av pit lane ved startgrinden, må rødt lys være koblet sammen med startlysene på hver rekke.

### 111.6.3 Rødt lys rundt banen

Et system med rødt lys rundt banen som tennes av stevneansvarlig for å signalisere at en trening eller et race er stoppet, anbefales montert. Lyset skal kompletteres av flaggvaktenes røde flagg.

### 111.6.4 Pit Lane-utslippslys

Utslippslyset i pit lane er rødt, blinkende blått og grønt. Utslippet må styres av disse lysene, og dette må kontinuerlig følges opp av en funksjonær.

Det må være en hvit linje (10 cm bred) over hele bredden av pit lane, en på høyde med lysene og en linje 10 meter før lysene.

### 111.6.5 Gult, blinkende lys rundt banen

På baner der det arrangeres kvelds/nattrace, må det være lyssignal ved hver flaggpost. Signalene må kunne styres av posten de er montert på, samt den påfølgende posten. Installasjonen kan bestå av blinkende lys, for eksempel to lamper som veksler på å tennes.

### 111.6.6 Merking

På hver side av banen må det males en sammenhengende hvit linje med bredde mellom 8 og 10 cm ved enden av ytterranden eller kerbsen, med unntak av inngangen og ved utslippet i pit lane, der det må males en stiplet, hvit linje.

Retningsvisende linjer på selve banen må unngås.

Malingen som skal benyttes for de hvite linjene og kerbsen langs banen, på startgrinden og all annen merking på banen, i pit lane og de asfalterte avkjøringssonene, må være godkjent av CCR/FIM.



Åpningen i første sikkerhetslinje som gir adgang til avkjøringssonen må markeres med en grønn, vertikal linje på minimum to meters bredde og med hvite, diagonale striper, malt på selve sikkerhetsinnretningen.

## 111.7 Baneinstallasjoner og fasiliteter

### 111.7.1 Depot

Dekket i depotet må være beregnet for tunge kjøretøy.

Enhver merking av kjørebaner, uautoriserte soner og parkeringsplasser må ta høyde for at kjøretøy som har adgang til depotet blir parkert på en hensiktsmessig måte.

Hvis depotet er på innsiden av banen, må det til en hver tid være tilgang via en bro eller tunnel (4,5 meters klaring) for privatbiler, ambulanser etc.

Det stilles følgende minimumskrav til installasjoner:

- Toaletter: 20, 5 av dem for damer for A baner. 10, 2 av dem for damer for B baner.
- Dusj med varmt vann: 10, 3 av dem for damer for A baner. 5, 1 av dem for damer b baner.
- Telefon: Et rom med to telefonapparater man kan benytte mot evt. betaling. For B baner 1 tlf
- Førerinformasjon
- Førstehjelpspost
- Sykestue
- Kiosker med salg av drikke, catering eller restaurant
- Depotet må ha 220V strømuttak
- Brannslukningsutstyr i depotet (se 111.9.2.)

Denne listen er kun til veiledning, siden det er så å si umulig å regne ut og bruke hver eneste kvadratmeter i et depot.

Jo større depot, jo mer profesjonelt vil det fremstå.

#### **Strømuttak**

Minimum antall strømuttak bør være:                    220v (16 amp) 380v (32 amp)

Depotets arbeidsområde                                    50                    10

Også disse tallene er veiledende; jo flere strømuttak, jo enklere tilgang. Det er ønskelig at ingen kjøretøy befinner seg lenger fra et strømuttak enn 50 m. Jo lengre ledninger gjennom depotet, jo mer energitap gjennom kablene, og større sjanse for skader og ulykker.

Totalbehovet for KVA er vanskelig å fastsette, men gjennomsnittlig sett bør man beregne minimum 5KVA per kjøretøy i depotet. (Strømforbruk i pitbokser ikke medberegnet.)

#### **Beholdere for olje- og bensinavfall**

Slike beholdere skal stå jevnt fordelt i arbeidsområdet og lett tilgjengelig for de ulike team.

## Søppelcontainere

Må stå jevnt fordelt i området.

## Vedlikehold

Beholdere for olje- og bensinavfall og søppelcontainere må tømmes og erstattes minst én gang per dag. Toaletter og dusjer må holdes rene og etterfylles med rekvisita under hele stevnet. En teknisk ansvarlig for alle serviceanlegg bør være til stede og være lett tilgjengelig under hele stevnet.

### 111.7.2 Teknisk kontroll

I eller nær førerdepotet må et område reserveres for personell som utfører administrativ sjekk og teknisk kontroll. Dette området må oppfylle følgende krav:

- Være inngjerdet og under tak
- Underlaget må være jevnt
- Det må være tilgang på veieutstyr
- Adgang må være underlagt streng kontroll

En tavle med offisiell informasjon må settes opp i utkanten av området. Tavlen må ha en overflate på minst 2m<sup>2</sup> (2x1m). Alle offisielle beskjeder må være bestandige mot vær og vind.

### 111.7.3 Pit Lane-utslipp

Lengdeprofiler og tverrgående profiler må være de samme som for selve banen. Et skilt med fartsgrense 60km/t skal være plassert 50 m foran første pitboks.

### 111.7.4 Signalplattform

En signalplattform skal bygges mellom pit lane og ytter-randen av banen. Krav til dimensjoner:

- Bredden på ytterranden: 2 m
- Bredden på plattformen 1,2 m
- Lengde: Pit lane må strekke seg ytterligere 25 m før den første og etter den siste pitboksen.
- Beskyttende betongvegg mot banen

Det må være en åpning på minst 2 meter i veggen og i hele infrastrukturen til signalplattformen. Denne åpningen må være på nivå med start/mållinjen. Inngangen bør i prinsippet være utstyrt med en skyvedør som er festet til veggen.

### 111.7.5 Pit Lane-utslipp

Pit lane-utslipp skal styres med et sett signallys (se 111.6.4.)

Et skilt med fartsgrense 50 km/t skal plasseres tvers overfor lysene ved pit lane-utslippet.

### 111.7.6 Startgrid

Posisjonene på startgrinden må vises i form av en hvit linje malt på banen (dimensjoner 80 x 8 cm). Startgrinden skal tegnes opp på følgende måte:

- Bredden på startlinjen skal deles inn i felt som tar høyde for antall førere per rekke og avstanden til førerne i neste rekke.

- Minimum bredde per fører er:
  - For ordinære løpssykler: 3 meter
  - For motorsykler med sidevogn: 4 meter
- Pole position: 1 m bak startlinjen, vil fastsettes av inspektøren ved typegodkjenning av banen  
- Banelengde mellom hver rekke: 9 m
- Løpssyklene skal plasseres i formasjon på grinden, i sikk-sakk-mønster, slik at det er fri bane til foregående rekke foran hver motorsykkel. ("korridor"). Avstanden kan være 1 eller 2 meter mellom hver fører i samme rekke.

#### 111.7.7 Park Ferme

Et område på minimum 200 m<sup>2</sup>. For B baner 100 m<sup>2</sup>. Park Ferme bør om mulig plasseres nærmest mulig teknisk kontroll. Park Ferme må være inngjerdet og kun ha en innkjørsel/utkjørsel med vakt.

#### 111.7.8 Stevneledelse

Racekontrollposten er senter for overvåking og kontroll.

Denne posten må være plassert nær startlinjen og må ha separat utgang mot banen eller pit lane. Rommet skal kun ha adgang for autorisert personell.

En radiosender/mottaker for det interne nettverket må være montert i denne kontrollposten.

#### 111.7.9 Racekontroll og sikkerhetscenter

Senteret opererer under stevneleders ansvar, men gir funksjonærene handlefrihet.

En funksjonær utpekes som stevneleder. Denne personen må være spesialist på telekommunikasjon. Det er svært viktig at senteret kjenner alle banens detaljer, den eksakte plasseringen til hver flaggpost, utrykningskjøretøy og ambulanser.

I tillegg skal senteret ha kontroll på:

- Telekommunikasjon med flaggpostene
- Rekvirering av utrykningskjøretøy
- Rekvirering av ambulanse
- Forbindelsen til sykestua
- Forbindelsen med stevneleder

#### 111.7.10 Kommunikasjonsservice

Følgende kommunikasjonsnettverk må være på plass:

- Telefon: Det må være ekstern telefonforbindelse fra racekontroll og fra presserommet
- Radio: Det må være intern nettverkslink mellom ambulanser og sykestue.
- Høytalere: Publikum og førerdepot må kunne nås via høytalere.

#### 111.7.11 Tidtaking og resultatservice

Tidtakingsutstyret må kunne vise tider runde for runde med en nøyaktighet på 1/100-sekund. Resultatservice må arrangeres på en slik måte at tiden til hver fører for hver runde kan regnes ut umiddelbart.

Resultatservice skal, hvis mulig, være plassert i et nærliggende, men separat rom fra tidtakerposten og må inneholde skrivemaskiner (PC/skriver) og kopimaskin (med backup).

#### 111.7.12 Juryrom

Et rom må avsettes for møter i den internasjonale juryen. Rommet må ligge i nærheten av racekontrollen.

Juryrommet må være tilgjengelig for førere som vil stille spørsmål eller legge inn protester overfor de ansvarlige for stevnet, eventuelt overfor juryen. Følgende utstyr må være tilgjengelig:

- En monitor tilknyttet tidtakingen Et telefonapparat .
- Et bord med stoler for minst 12 personer
- Minst 12 innskuffer merket med navnet til hver funksjonær
- Kjøleskap med kald drikke
- Tilstrekkelig oppvarming, evt. air condition, anbefales.

#### 111.7.13 Tilskuerfasiliteter

Tilskuerfasilitetene må være i samsvar med nasjonale lover og forskrifter og lokal byggestandard med hensyn til:

- Tribuner (kapasitet, utganger)
- Parkering
- Førstehjelp
- Toaletter
- Brannberedskap
- Restauranter

Soner i nærheten av banen der tilskuere har god utsyn over banen, må sikres forsvarlig og ikke ligge i områder som medfører fare, for eksempel innersvinger.

#### 111.7.14 Banevedlikehold

Forsvarlig banevedlikehold er påkrevet av sikkerhetshensyn og for at banen skal kunne godkjennes. Det følgende skal kontrolleres regelmessig:

- At banen er ren og fri for fremmedlegemer, samt banedekket tilstand.
- Alle ender og ytterkanter skal være på nivå med enden på banedekket, og alle områder utenfor kerbsen skal fylles og jevnes ut. Gresset må være kortklipt, og alt tørt gress skal fjernes. All vegetasjon skal fjernes, spesielt i avkjøringssonene, foran rekkverk og vegger, samt i grusfeltene.
- Stramming av bolter på rekkverk

- Ev. reparere skadde sikkerhetsinstallasjoner
- Ev. reparere, erstatte eller fjerne kerbs
- Inspisere og rense dreneringssystemene
- Holde serviceveier i god stand
- Vedlikeholdsmale linjene på banen og i pit lane
- Sørg for god synlighet ved å skjære ned trær og annen vegetasjon
- Kontrollere at telefonlinjer og TV-signaler er i orden
- Vedlikehold av bygninger som tilhører banens infrastruktur
- Et kjøretøy må alltid stå klar for å rykke ut med nødvendig materiale for å reparere sikkerhetsinstallasjoner under stevnet eller etter en ulykke

#### 111.7.15 Podium

Podiet må være synlig og avskjermet under premieutdelingen ved å trekke en midlertidig sperrelinje i god avstand fra podiet, slik at en større mengde fotografer kan få arbeide problemfritt.

### 111.8 Flaggposter

#### 111.8.1 Antall og plassering

Antall og plassering av flaggposter skal avgjøres i henhold til banens særskilte karakteristika og følgende punkter:

- Ingen banelinje skal være uobservert.
- Hver post må kunne ha visuell kommunikasjon med forrige og neste post. Hvis dette ikke er mulig, må man sette opp tilleggsposter med ekstra funksjonærer for å møte dette kravet.
- Avstanden mellom to påfølgende flaggposter bør ikke overskride 300 m (ikke inklusive tilleggsposter). I alle tilfeller må postene kunne se hverandre.
- Hver post må kunne kommunisere med racekontroll.
- Hver post må vises med et skilt nummerert i stigende rekkefølge fra post én etter startlinjen. Nummeret må være godt synlig fra banen.
- Alle poster må være plassert nær en åpning i sikkerhetsinstallasjonene.

#### 111.8.2 Beskyttelse

Flaggpostene ved banen må, i enkleste utførelse, bestå av et fast og stabilt område beskyttet fra kjøretøyene på banen, og må beskytte funksjonærer og utstyr mot vær og vind.

Flaggvaktene må være plassert bak første sikkerhetslinje, og annet personell må stå bak en tilleggslinje.

#### 111.8.3 Utstyr

På hver flaggpost må det være følgende utstyr:

## 1. Generelt utstyr

Et sett med offisielle flagg:

Alle flagg må ha følgende størrelse: 100 cm horisontalt x 80 cm vertikalt Pantone fargesystemer (i parentes) skal ligge til grunn:

- 1 grønt (348 C)
- 1 gult med røde vertikale striper (Gul C, Rød 186 C)
- 1 blått (286 C)
- 1 hvitt
- 1 gult (C)
- 1 rødt (186 C)
- 1 sort flagg
- 1 sort flagg med oransje sirkel 40 cm Ø
- 1 sett med tall som kan danne 1 til 99.
- 2 koster med stiv bust og spader

En 15-liters og to 4-liters beholdere fylt med kalsiumkarbonat eller en lignende substans som kan absorbere olje.

Brannslukningsutstyr, fortrinnsvis 2 kontrollerte brannslukningsapparater på 5 til 6 kg, klare til bruk. Hvis avstanden mellom 2 poster er 300 m, må et brannslukningsapparat være plassert halvveis mellom disse postene.

Stropper for å løfte motorsykler. Et solid rør, cirka 1,5 meter langt med en veivakselkonstruksjon i midten, sammen med et nylonbelte (for å tre beltet gjennom et av hjulene) anbefales.

Et utvalg av type C ekstra sikkerhetsinnretninger (minimum 6 enheter). (Se også artikkel 111.5.1 etter type E).

## 2. Tilleggsutstyr for Endurance-løp

- 1 rødt flagg med diagonalt hvitt kors
- 1 gult skilt med påskriften "Push" i sort (sort C, gul C). For løp som kjøres delvis om kvelden og natten, må dette skiltet være selvlysende.

## 3. tilleggsutstyr for løp som kjøres delvis om kvelden og natten

- Gule, blinkende lys (111.6.5).
  - Et sett med offisielle, selvlysende skilt
- Alle skilt må ha følgende størrelse: 100 cm horisontalt x 80 cm vertikalt.

Pantone fargesystemer (i parentes) skal ligge til grunn:

- 1 grønt (348 C)
- 1 gult med vertikale røde striper (gul C, rød 186 C)
- 1 hvitt
- 1 rødt (186 C)
- 1 hvitt med diagonalt rødt kors (rød 186 C)

## 111.9 Nødutstyr

### 111.9.1 Medisinsk utstyr og personell

Denne tjenesten må være i samsvar med NMF løps og medisinsk reglement.

### 111.9.2 Brannslukningsutstyr

Brannslukningsutstyr må være tilgjengelig på banen, I pitboksene og i førerdepotet. Hver flaggpost langs banen må ha bærbare brannslukningsapparater (ref. 111.8.3.).

I pitboksene må hver separat avdeling være utstyrt med bærbart brannslukningsapparat med 5 kg kapasitet.

Det må være et tilstrekkelig antall bærbare brannslukningsapparater i førerdepotet. Området må ha fri bane for brannbiler.

Når man velger brannslukningsmiddel, må følgende faktorer tas i betraktning: effekt, hurtighet, unngå avfallsstoffer som gir glatt banedekke, minimal påvirkning av sikt, innhold av giftstoffer og innkjøpspris. Bruk av DTE anbefales.

## 111.10 Antall tillate kjøretøy

Maksimum antall ordinære løpsmotosykler som kan starte per race skal regnes ut i henhold til følgende formel:

$$N = V \cdot 100 \cdot B \cdot T$$

N = maksimalt tillatt antall motorsykler (For trening: N + 20 %) B = minimum banebredde i meter

T = beste tid i minutter (eksempel: 1.30 minutter = 1,5; 45 sekunder = 0,75 {T = X sekunder})

For B baner er maksimalt tillatt antall 75% av maksimalantallet utregnet for A baner.

For sidevogn er maksimalt tillatt antall 60 % av maksimalantallet utregnet for enkeltmotosykler. For endurance-løp er maksimalt tillatt antall maksimalantallet utregnet for enkeltmotosykler + 40%.

## 111.11 Inspeksjons- og godkjenningsprosedyre

### 111.11.1 Inspeksjon

En inspeksjon er et besøk av en delegat fra NMF som skal:

- Fastsette det permanente sikkerhetsnivået på en bane og dens samsvar med SR RR, og foreta eventuelle anbefalinger påkrevet for godkjenning.
- Enten verifisere alle tilstander av permanent og provisorisk sikkerhet, i tillegg til servicefunksjoner påkrevet for forsvarlig gjennomføring av et arrangement.
- Eller utstede godkjenninglisens.

Om nødvendig vil medisinske hjelpemidler bli inspisert av Nasjonalt medisinsk utvalg i NMF.

### 111.11.2 Obligatoriske betingelser for inspeksjon og godkjenning

Nasjonale mesterskap/stevner må arrangeres på baner godkjent av NMF, som oppgitt i reglementet for hvert mesterskap.

Inspeksjon er obligatorisk for:

- a) Alle nye baner som skal brukes til mesterskap/stevner.
- b) Eksisterende baner hvor banegodkjenningen har utløpt. En banegodkjenning har normalt en tre års gyldighet fra forrige godkjenningsinspeksjon.
- c) Eksisterende baner som allerede har blitt benyttet til mesterskap/stevner, men som har gjennomgått endringer som påvirker banen eller sikkerhetsinstallasjonene
- d) Eksisterende baner der typegodkjenningens lisens er blitt trukket tilbake.
- e) Baner der nåværende typegodkjenning er i ferd med å utløpe.
- f) Baner der man har arrangert lastebilløp.

#### 111.11.3 Krav om inspeksjon

- Alle inspeksjoner skal bestilles av de respektive baneiere.
- NMF vil utpeke inspektøren.
- Inspeksjonen skal finne sted så snart som mulig.
- Basert på viktigheten av arbeidet som skal utføres, kan inspektøren bestemme seg for å utføre en eller flere midlertidige inspeksjoner.
- Godkjenningen trer i kraft etter siste inspeksjon.

#### 111.11.4 Dokumenter som skal oversendes ved anmodning om inspeksjon

Krav om inspeksjon inkluderer hele banen og alle dens tilknyttede bygg. Dermed må de utnevnte inspektører kunne studere dette i detalj før inspeksjonen.

Banemappen må inneholde de følgende dokumenter og informasjon:

1. Tegning av banen, inkludert plassering, racekontroll, bygninger, fasiliteter, tilførselsveier, pitbokser, depot og plassering av startlinjen, ambulanser, sykestue, helikopterlandingsplass, brannbiler og flaggposter.
2. Tegning av pitbokser, sykestue og depotområde.
3. Baneprofil.
4. Tverrsnitt av banen og laterale soner (minst så langt som til annen sikkerhetslinje), på nivå med startlinjen og i midt i de vesentligste svingene.
5. Tilleggsinformasjon:
  - a. Systemer for intern og ekstern kommunikasjon.
  - b. Avstand til nærliggende sykehus og dets/deres spesialkompetanse.
  - c. Beskrivelse av medisinsk service, utstyr og personale.
  - d. Beskrivelse av brannsløkningsmuligheter, service og utstyr.
6. Skjemaet " Banegodkjenning RR må fylles ut og gis til inspektørene når disse ankommer banen.

Merk: Alle tegninger må være godt synlige og i A3-format (297x429mm).



#### 111.11.5 Utgifter til inspeksjon

Den respektive Baneieier vil dekke utgiftene ihht betalingsbetingelsene fastsatt av NMF.

#### 111.11.6 Inspeksjonsprosedyre

Ved alle inspeksjoner skal inspektøren undersøke samtlige installasjoner og alt sikkerhetsutstyr på banen og gjøre anbefalinger der påkrevet for å sørge for at dette og de nødvendige serviceanlegg er i overensstemmelse med NMF SR RR.

Ingen kjøretøy må ferdes på banen under inspeksjonen, unntatt når dette ikke er til å unngå, når det gjelder offentlig vei eller hvis arbeid pågår på banen eller dens omgivelser.

#### 111.11.7 Typegodkjenningssrapport

En rapport vil bli utarbeidet etter inspeksjonen. Den vil eventuelt også inneholde arbeidet som skal utføres og sikkerhetstiltakene som skal iverksettes før hvert NMF- arrangement.

#### 111.11.8 Innvendinger mot inspektørens anbefalinger

Når en inspeksjonsrapport fra en bane offisielt blir sendt til Baneieier, vil Baneieier ha maksimum tre uker på seg til å kommentere rapporten. Hvis det ikke kommer noen kommentarer, vil rapporten bli ansett som endelig.

Skulle det fortsatt være uenighet mellom inspektøren og Baneieier på noe punkt i rapporten, vil NMF undersøke og avgjøre saken.

#### 111.11.9 Modifisering av banen eller fasiliteter tilhørende banen

Før et NMF- stevne må alle forespørsler om modifiseringer av banen eller fasiliteter tilhørende banen godkjennes av NMFs banegodkjenner.

Under et NMF- stevne må enhver forespørsel om modifiseringer av banen eller fasiliteter tilhørende banen godkjennes av juryformannen i samråd med baneansvarlig.

#### 111.11.10 Godkjenningsslisens for en bane

En godkjent bane vil motta en NMF banegodkjenningsslisens. Gyldighetsperioden bestemmes av inspektøren og vil stå skrevet i den siste inspeksjonsrapporten, samt på lisensen. Den kan aldri overskride 3 år.

Det er underforstått at NMF banegodkjenning for en bane gjelder 2- og 3-hjuls motorsykler. Den er ikke gyldig for biler eller karting.

#### 111.11.11 Tilbaketrekking av typegodkjenningsslisensen

NMF banegodkjenner kan trekke tilbake en Banegodkjenningen i de følgende tilfeller:

- Forfall av permanente sikkerhetsinstallasjoner
- Forfall av banedekke
- Utilstrekkelige eller dårlig fungerende ekstra sikkerhetsinstallasjoner
- Forfall av banefasiliteter
- Manglende banevedlikehold

## 113. Nasjonalt banereglement RR c baner

### 113.1 Generelt

#### 113.1.1 Formål

NMFs banereglement for rodracing (SR RR) setter betingelsene for hvilke egenskaper et C baneanlegg må ha for å kunne godkjennes av NMF.

Etter å ha undersøkt hvert tilfelle individuelt og å ha tatt tidligere erfaringer i betraktning, skal alternative løsninger og unntak bare godtas for eksisterende baneanlegg.

#### 113.1.2 Gyldighet

Reglementet gjelder alle nye baneanlegg og modifiseringer av eksisterende baneanlegg.

En bane kan være permanent, delvis permanent eller midlertidig. Banegodkjenning kan bare gis for permanente baner når godkjenningen skal gjelde for mer enn en dag. Midlertidig banegodkjenning kan bare gis for en dag av gangen.

### 113.2 Baneanlegget

#### 113.2.1 Bane spesifikasjoner

Banens utforming både layout- og lengdemessig skal være slik at gjennomsnittsfarten ikke kan overskride 100 km/t for C Baner.

#### 113.2.2 Banelengde

Banelengden skal ikke være lengre enn 1750 meter.

#### 113.2.3 Avkjøringssoner

Avkjøringssonene skal være etter formel nedskalert etter A bane standard.

Formel:  $V$  (fart i km/t)  $\times 2 \times 0,00266$  ved maks 75 maks strekke .  
 $V$   $\times 2 \times 0.00310$  ved maks 150 maks strekke.  
 $V$   $\times 2 \times 0.00355$  ved over 150 maks strekke og sjikane.

#### 113.2.4 akselasjons strekke

En akslerasjonsstrekke regnes fra utgang av sving til 50 meter merket før neste svings begynnelse. Maks akslerasjons strekke uten sjikane for C bane er 150 meter.

Slutt på akslerasjonsstrekke skal være skiltet med antall meter til sving .

Hvis banen har mer en 150 meters akslerasjonsstrekke skal 150, 100 , 75 og 50 meter før sving skiltes.

Hvis banen har maks 150 meter akslerasjonsstrekke skal 100, 75 og 50 meter før sving skiltes. Hvis banen har maks 75 meter akslerasjonsstrekke skal 75 og 50 meter før sving skiltes. Under 75 meters akslerasjonsstrekke skal skiltes med 50 meter til sving.

#### 113.2.5 Banebredde og fri høyde

Banebredde 8 meter maks 16 førere.

Banebredde 7 meter maks 12 førere.

Banebredde 6 meter maks 8 førere.

Banebredden regnes på det smaleste punktet.

Hvis banen har bredere partier, må breddeendringen være gradvis og ikke overskride en proporsjon på 1 m per 20 m.

Hvis banen har smalere partier, må breddeendringen være gradvis og i en proporsjon på 1 m per 40 m.

Det skal være en fri høyde på 3 meter over banen.

Det skal males en hvit linje på hver side av banen. Denne skal være heltrukket og ha en bredde på mellom 8-10 cm ved enden av ytterranden eller kerbsen, med unntak av inngangen og ved utslippet i pit lane, der det skal være en stiplet linje.

#### 113.2.6 Skilting sjikane

Hvis banegodkjenningsdokumentene beskriver det i godkjeningspapirene skal det settes opp et skilt med BREMS der banegodkjenner finner dette nødvendig av sikkerhetsmessige hensyn.

Der banegodkjenner vil ha en bredde-ending ,sjikane skal dette gjøres i henhold til **113.2.5** .

#### 113.2.7 Sikkerhet på banen

Startområdet, målområdet, depoet og alle omkringliggende plasser hvor det oppholder seg publikum, skal være sikret med gjerde eller annet naturlig hinder. På hver side av banen skal det være en sikkerhetssone mellom banen og sikkerhetsgjerdet. Banen skal ha sikkerhetssoner for å forhindre at publikum blir truffet av motorsykkel eller fører.

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

Bane traseene skal sikres slik at motorsykkel ikke skal kunne komme over i motgående kjøreretning. Banegodkjenningdokumentene vil beskrive dette for hver bane hvordan den skal sikres før hver kjøring.

Ytter-rander og avkjøringssoner har en overflate som er mindre jevn enn selve banen. De må holdes fri for alle typer avfall og steiner som har større diameter enn grusen i grusfeltene og bør i prinsippet være dekket av gress. Overflaten på ytterranden må være på nivå med baneprofilen eller kerbsens overflate.

#### 113.2.8 Grusfelt

Overflaten på grusfeltene må være helt plan og bør være på samme nivå som avkjøringssonene. For at grusfeltene skal tjene sin hensikt, bør disse siktes og etterfylles på nytt før hvert NMFarrangement, og alt avfall og steiner med større diameter enn grusen må fjernes.

#### 113.2.9 Sikringsutstyr

Banen kan sikres med 1.Gjerder, 2 Tregjerder med hel dekking, 3 Høyballer, 4 Bildekk festet med gummireimer eller plastikk. Eller annet sikrings materiale.

Hva som er sikret og hvor, skal stå i banegodkjennings papirer og tegning.

Alle ekstra sikkerhetsinnretninger må dekke harde gjenstander i sin helhet (ingen glipper).

### 113.2.10 Inn og avkjøring

Innkjøring og avkjøring av banen skal skiltes/ markeres.

### 113.2.11 Rødt lys/ flagg rundt banen

Et system med rødt lys rundt banen som tenkes av aktivitetsleder for å signalisere at en trening eller et race er stoppet, anbefales montert. Lyset skal kompletteres av flaggvaktenes røde flagg.

### 113.2.12 Flaggposter

Det må være tilstrekkelig antall flaggposter rundt banen. Flagg postene må være godt synlig for deltagerne og være plassert best mulig egnet for god oversikt frem til neste flaggpost.

Sikkerhetshensyn til både fører og flaggpostpersonell må ivaretas ved plassering av flaggpost. Hvis det er lys regulering rundt banen kan dette brukes som et tillegg til flaggpostene..

Flaggposter skal nummereres og tegnes inn på banekartet. Flaggposter skal ha følgende utstyr:

- 1 brannslukkings apparat
- 1 gult flagg
- 1 rødt flagg
- 1 kost
- Sanerings sand

## 113.3 Banens installasjoner og fasiliteter

### 113.3.1 Depot

Dekket i depotet må være beregnet for tunge kjøretøy.

Enhver merking av kjørebane, uautoriserte soner og parkeringsplasser må ta høyde for at kjøretøy som har adgang til depotet blir parkert på en hensiktsmessig måte. Et skilt med fartsgrense gangfart må stå etter avkjøring til depotet.

Det stilles følgende minimumskrav til installasjoner:

- Toaletter for dame og herrer
- Førerinformasjon skilt for banens trenings reglement.
- Førstehjelps utstyr :Plaster, Min 4 kompresser. Min 4 isposer, Nakkekrage. Båre i hardt materiale. 2 pledd. Saks til å klippe i skinn.
- Sykerom for å behandle skadde.
- Fast tlf hvis ikke garantert mobil dekning.
- Depotet må ha 220V strømuttak
- Brannslukningsutstyr i depotet min 6 kg pr to førere.

Denne listen er kun til veiledning, siden det er så å si umulig å regne ut og bruke hver eneste kvadratmeter i et depot.

Jo større depot, jo mer profesjonelt vil det fremstå.

### **Strømuttak**

Minimum antall strømuttak bør være: 220v (16 amp) 380v (32 amp)

25                      4

### **Beholdere for olje- og bensinavfall**

Slike beholdere skal stå jevnt fordelt i arbeidsområdet og lett tilgjengelig for de ulike team.

### **Søppelcontainere**

Må stå jevnt fordelt i området.

#### **113.3.2      Teknisk kontroll**

I eller nær førerdepotet må et område reserveres for personell som utfører administrativ sjekk og teknisk kontroll. Dette området må oppfylle følgende krav:

- Være inngjerdet og under tak
- Underlaget må være jevnt
- Det må være tilgang på veieutstyr
- Adgang må være underlagt streng kontroll

En tavle med offisiell informasjon må settes opp i utkanten av området. Tavlen må ha en overflate på minst 2m<sup>2</sup> (2x1m). Alle offisielle beskjeder må være bestandige mot vær og vind.

#### **113.3.3      Inn- og avkjøring av banen**

Innkjøring og avkjøring av banen skal være merket. Aktivitetsleder har her ansvaret for å slippe inn førere på banen.

#### **113.3.4. Tidtaking**

Tidtakingsutstyret må kunne vise tider runde for runde med en nøyaktighet på 1/100-sekund. Resultatservice må arrangeres på en slik måte at tiden til hver fører for hver runde kan regnes ut umiddelbart.

Resultatservice skal, hvis mulig, være plassert i et nærliggende, men separat rom fra tidtakerposten og må inneholde skrivemaskiner (PC/skriver) og kopimaskin (med backup).

#### **113.3.5 Banevedlikehold**

Forsvarlig banevedlikehold er påkrevd av sikkerhetshensyn og for at banegodkjenningen skal være gjeldende.

Det følgende skal kontrolleres regelmessig:

- At banen er ren og fri for fremmedlegemer, samt banedekkets tilstand.
- Alle ender og ytterkanter skal være på nivå med enden på banedekket, og alle områder utenfor kerbsen skal fylles og jevnes ut. Gresset må være kortklipt, og alt tørt gress skal fjernes. All vegetasjon skal fjernes, spesielt i avkjøringssonene, foran rekkverk og vegger, samt i grusfeltene.
- Stramming av bolter på rekkverk

- Ev. reparere skadde sikkerhetsinstallasjoner
- Ev. reparere, erstatte eller fjerne kerbs
- Inspisere og rense dreneringssystemene
- Holde serviceveier i god stand
- Vedlikeholdsmale linjene på banen og i pit lane
- Sørg for god synlighet ved å skjære ned trær og annen vegetasjon
- Kontrollere at telefonlinjer er i orden
- Vedlikehold av bygninger som tilhører banens infrastruktur
- Et kjøretøy må alltid stå klar for å rykke ut med nødvendig materiale for å reparere sikkerhetsinstallasjoner under trening eller etter en ulykke.

## 113.4 Inspeksjons- og godkjenningsprosedyre

### 113.4.1 Inspeksjon

En inspeksjon skal foretas av en delegat fra NMF som skal:

- Fastsette det permanente sikkerhetsnivået på en bane og dens samsvar med SR RR og foreta eventuelle anbefalinger påkrevet for godkjenning.
- Enten verifisere alle tilstander av permanent og provisorisk sikkerhet, i tillegg til servicefunksjoner påkrevet for forsvarlig gjennomføring av et arrangement.
- Eller utstede banegodkjenninglisens.

Krav i NMFs medisinske reglement i forhold til aktiviteten skal til enhver tid være oppfylt. Om nødvendig vil medisinske hjelpemidler bli inspisert av medisinsk utvalg i NMF.

**113.11.2 Obligatoriske betingelser for inspeksjon og typegodkjenning** Nasjonale mesterskap/stevner må arrangeres på baner typegodkjent av NMF, som oppgitt i reglementet for hvert mesterskap.

Inspeksjon er obligatorisk for:

1. Alle nye baner som skal brukes til mesterskap/stevner.
2. Eksisterende baner hvor banegodkjenningen har utløpt. En banegodkjenning har normalt en tre års gyldighet fra forrige godkjenningsinspeksjon.
3. Eksisterende baner som allerede har blitt benyttet til mesterskap/stevner, men som har gjennomgått endringer som påvirker banen eller sikkerhetsinstallasjonene.
4. Eksisterende baner der typegodkjenninglisensen er blitt trukket tilbake.
5. Baner der nåværende typegodkjenning er i ferd med å utløpe.
6. Baner der man har arrangert lastebilløp.

### 113.11.3 Krav om inspeksjon

- Alle inspeksjoner skal bestilles av de respektive baneiere.

- NMF vil utpeke inspektøren.
- Inspeksjonen skal finne sted så snart som mulig.
- Basert på viktigheten av arbeidet som skal utføres, kan inspektøren bestemme seg for å utføre en eller flere midlertidige inspeksjoner.
- Godkjenningen trer i kraft etter siste inspeksjon.

#### 113.11.4 Dokumenter som skal oversendes ved anmodning om inspeksjon

Krav om inspeksjon inkluderer hele banen og alle dens tilknyttede bygg. Dermed må de utnevnte inspektører kunne studere dette i detalj før inspeksjonen.

Banemappen må inneholde de følgende dokumenter og informasjon:

1. Tegning av banen, inkludert plassering, racekontroll, bygninger, fasiliteter, tilførselsveier, pitbokser, depot og plassering av startlinjen, ambulanser, sykestue, helikopterlandingsplass, brannbiler og flaggposter.
2. Tegning av pitbokser, sykestue og depotområde.
3. Baneprofil.
4. Tverrsnitt av banen og laterale soner (minst så langt som til annen sikkerhetslinje), på nivå med startlinjen og i midt i de vesentligste svingene.
5. Tilleggsinformasjon:
  - a. Systemer for intern og ekstern kommunikasjon.
  - b. Avstand til nærliggende sykehus og dets/deres spesialkompetanse.
  - c. Beskrivelse av medisinsk service, utstyr og personale.
  - d. Beskrivelse av brannslukningsmuligheter, service og utstyr.
6. Skjemaet " Banegodkjenning RR må fylles ut og gis til inspektørene når disse ankommer banen.

Merk: Alle tegninger må være godt synlige og i A3-format (297x429mm).

#### 113.11.5 Utgifter til Inspeksjon

Det respektive Baneieier vil dekke utgiftene ihht betalingsbetingelsene fastsatt av MNF.

#### 113.11.6 Inspeksjonsprosedyre

Ved alle inspeksjoner skal inspektøren undersøke samtlige installasjoner og alt sikkerhetsutstyr på banen og gjøre anbefalinger der påkrevet for å sørge for at dette og de nødvendige serviceanlegg er i overensstemmelse med NMF SR RR.

Ingen kjøretøy må ferdes på banen under inspeksjonen, unntatt når dette ikke er til å unngå, når det gjelder offentlig vei eller hvis arbeid pågår på banen eller dens omgivelser.

#### 113.11.7 Godkjenningsrapport

En rapport vil bli utarbeidet etter inspeksjonen. Den vil eventuelt også inneholde arbeidet som skal utføres og sikkerhetstiltakene som skal iverksettes før hvert NMF- arrangement.

#### 113.11.8 Innvendinger mot inspektørens anbefalinger

Når en inspeksjonsrapport fra en bane offisielt blir sendt til Baneier, vil Baneier ha maksimum tre uker på seg til å kommentere rapporten. Hvis det ikke kommer noen kommentarer, vil rapporten bli ansett som endelig.

Skulle det fortsatt være uenighet mellom inspektøren og Bane eier på noe punkt i rapporten, vil NMF undersøke og avgjøre saken.

#### 113.11.9 Modifisering av banen eller fasiliteter tilhørende banen

Før et NMF- stevne må alle forespørsler om modifiseringer av banen eller fasiliteter tilhørende banen godkjennes av NMFs banegodkjenner.

Under et NMF- stevne må enhver forespørsel om modifiseringer av banen eller fasiliteter tilhørende banen godkjennes av juryformannen i samråd med baneansvarlig.

#### 113.11.10 Godkjenninglisens for en bane

En godkjent bane vil motta en NMF banegodkjenninglisens. Gyldighetsperioden bestemmes av inspektøren og vil stå skrevet i den siste inspeksjonsrapporten, samt på lisensen. Den kan aldri overskride 3 år.

Det er underforstått at NMF banegodkjenning for en bane gjelder 2- og 3-hjuls motorsykler. Den er ikke gyldig for biler eller karting.

#### 113.11.11 Tilbaketrekking av typegodkjenninglisensen

NMF banegodkjenner kan trekke tilbake en Banegodkjenningen i de følgende tilfeller:

- Forfall av permanente sikkerhetsinstallasjoner
- Forfall av banedekke
- Utilstrekkelige eller dårlig fungerende ekstra sikkerhetsinstallasjoner
- Forfall av banefasiliteter
- Manglende banevedlikehold

## 114. Nasjonale banereglement RR D baner/områder

### 114.1 Generelt

#### 114.1.1 Formål

NMFs banereglement for roadracing (SR RR) setter betingelsene for hvilke egenskaper et D baneanlegg må ha for å kunne godkjennes av NMF.

Etter å ha undersøkt hvert tilfelle individuelt og å ha tatt tidligere erfaringer i betraktning, skal alternative løsninger og unntak bare godtas for eksisterende baneanlegg.



### 114.1.2 Gyldighet

Reglementet gjelder alle nye baneanlegg og modifiseringer av eksisterende baneanlegg. En bane kan være permanent, delvis permanent eller midlertidig.

## 114.2 Baneanlegget

### 114.2.1 Banespesifikasjoner

Banens utforming både layout- og lengde må tilrettelegges til den øvelsen det skal godkjennes for.

### 114.2.2 Avkjøringssoner

Avkjøringssonene skal være etter formel nedskalert etter A bane standard.

Formel :  $V$  (fart i km/t)  $\times 2 \times 0,00266$  ved maks 75 m aks strekke .  
 $V$   $\times 2 \times 0,00310$  ved maks 150 m aks strekke.  
 $V$   $\times 2 \times 0,00355$  ved over 150 m aks strekke.

### 114.2.3 Akslerasjonsstrekke

En akslerasjons strekke regnes fra utgang av sving til 50 meter merket før neste svings begynnelse. Maks akslerasjons strekke for d bane/ område er 50 % av tilgjengelig rett strekke.

### 114.2.4 Banebredde og fri høyde

Banebredden på D baner/ områder skal alltid være 50 % av tilgjengelig bredde Det skal være en fri høyde på 3 meter over banen. Bane bredde og lengde skal være markert.

### 114.2.5 Skilting brems

Hvis banegodkjenning tilsier det i godkjenning skal det settes opp et skilt med BREMS der banegodkjenner finner dette nødvendig av sikkerhetsmessige hensyn.

### 114.2.6 Sikkerhet på banen

Startområdet, målområdet, depoet og alle omkringliggende plasser hvor det oppholder seg publikum, skal være sikret med gjerde eller annet naturlig hinder. På hver side av banen skal det være en sikkerhetssone mellom banen og sikkerhets gjerdet. Banen skal ha sikkerhetssoner for å forhindre at publikum blir truffet av motorsykel eller fører.

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

Bane traseene skal sikres slik at motorsykel ikke skal kunne komme over i mot gående kjøreretning. Banegodkjenning vil tilsa dette for hver bane hvordan den skal sikres før hver kjørring.

Ytter rander og avkjøringssoner har en overflate som er mindre jevn enn selve banen. De må holdes fri for alle typer avfall og steiner som har større diameter enn grusen i grusfeltene og bør i prinsippet være dekket av gress. Overflaten på ytter randen må være på nivå med baneprofilen eller kerbsens overflate.

### 114.2.7 Grusfelt

Overflaten på grusfeltene må være helt plan og bør være på samme nivå som avkjøringssonene. For at grusfeltene skal tjene sin hensikt, bør disse siktes og etterfylles på nytt før hvert NMFarrangement, og alt avfall og steiner med større diameter enn grusen må fjernes.

### 114.2.8 Sikrings utstyr

Banen kan sikres med 1.Gjerder, 2 Tregjerder med hel dekking, 3 Høyballer, 4B bildekk festet med gummireimer eller plastikk. Eller annet sikrings materiale.

Hva som er sikret og hvor skal stå i banegodkjennings papirer og tegning

Alle ekstra sikkerhetsinnretninger må dekke harde gjenstander i sin helhet (ingen glipper)

### 114.2.9 Inn og avkjøring

Innkjøring og avkjøring av banen skal skiltes.

### 114.2.10 Flaggposter

Det skal være flaggvakt i begynnelse og i ende av øvingsområdet.

Flaggposter skal ha følgende utstyr:

- brannslukkings apparat
- 1 gult flagg
- 1 rødt flagg
- 1 kost
- Sanerings sand

## 114.3 Baneinstallasjoner og fasiliteter

### 114.3.1 Depot

Dekket i depotet må være beregnet for tunge kjøretøy.

Enhver merking av kjørebaner, uautoriserte soner og parkeringsplasser må ta høyde for at kjøretøy som har adgang til depotet blir parkert på en hensiktsmessig måte. Et skilt med fartsgrense gangfart må stå etter avkjøring til depoet.

Det stilles følgende minimumskrav til installasjoner:

- Toaletter for dame og herrer
- Førerinformasjon skilt for banens trenings reglement.
- Førstehjelps utstyr :Plaster, Min 4 kompresser. Min 4 isposer, Nakkekrage. Båre i hardt materiale. 2 pledd. Saks til å klippe i skinn.
- Rom for å behandle skadde.
- Fast tlf hvis ikke garantert mobil dekning.
- Depotet må ha 220V strømmuttak
- Brannslukningsutstyr i depotet min 6 kg pr to førere.

Denne listen er kun til veiledning, siden det er så å si umulig å regne ut og bruke hver eneste kvadratmeter i et depot.

Jo større depot, jo mer profesjonelt vil det fremstå.

## **Strømuttak**

Minimum antall strømuttak bør være: 220v (16 amp)

10

## **Beholdere for olje- og bensinavfall**

Slike beholdere skal stå jevnt fordelt i arbeidsområdet og lett tilgjengelig for de ulike team.

## **Søppelcontainere**

Må stå jevnt fordelt i området.

### **114.3.2 Teknisk kontroll**

I eller nær førerdepotet må et område reserveres for personell som utfører administrativ sjekk og teknisk kontroll. Dette området må oppfylle følgende krav:

- Være inngjerdet og under tak
- Underlaget må være jevnt
- Det må være tilgang på veieutstyr
- Adgang må være underlagt streng kontroll

En tavle med offisiell informasjon må settes opp i utkanten av området. Tavlen må ha en overflate på minst 2m<sup>2</sup> (2x1m). Alle offisielle beskjeder må være bestandige mot vær og vind.

### **114.3.3 Banevedlikehold**

Forsvarlig banevedlikehold er påkrevet av sikkerhetshensyn og for at banen skal kunne typegodkjennes.

Det følgende skal kontrolleres regelmessig:

- At banen er ren og fri for fremmedlegemer, samt banedekkets tilstand.
- Alle ender og ytterkanter skal være på nivå med enden på banedekket, og alle områder utenfor kerbsen skal fylles og jevnes ut. Gresset må være kortklipt, og alt tørt gress skal fjernes. All vegetasjon skal fjernes, spesielt i avkjøringssonene, foran rekkverk og vegger, samt i grusfeltene.
- Stramming av bolter på rekkverk
- Reparere skadde sikkerhetsinstallasjoner
- Reparere, erstatte eller fjerne kerbs
- Inspisere og rense dreneringssystemene
- Holde serviceveier i god stand
- Vedlikeholdsmale linjene på banen og i pit lane
- Sørge for god synlighet ved å skjære ned trær og annen vegetasjon
- Kontrollere at telefonlinjer og TV-signaler er i orden
- Vedlikehold av bygninger som tilhører banens infrastruktur

- Et kjøretøy må alltid stå klar for å rykke ut med nødvendig materiale for å reparere sikkerhetsinstallasjoner under trening eller etter en ulykke.

## 114.4 Inspeksjons- og godkjenningsprosedyre

### 114.4.1 Inspeksjon

En inspeksjon skal foretas av en delegat fra NMF som skal:

- Fastsette det permanente sikkerhetsnivået på en bane og dens samsvar med SR RR og foreta eventuelle anbefalinger påkrevet for godkjenning.
- Enten verifisere alle tilstander av permanent og provisorisk sikkerhet, i tillegg til servicefunksjoner påkrevet for forsvarlig gjennomføring av et arrangement.
- Eller utstede banegodkjenninglisens.

Krav i NMFs medisinske reglement i forhold til aktiviteten skal til enhver tid være oppfylt. Om nødvendig vil medisinske hjelpemidler bli inspisert av medisinsk utvalg i NMF.

### 114.4.2 Obligatoriske betingelser for inspeksjon og typegodkjenning

Nasjonale mesterskap/stevner må arrangeres på baner typegodkjent av NMF, som oppgitt i reglementet for hvert mesterskap.

Inspeksjon er obligatorisk for:

1. Alle nye baner som skal brukes til mesterskap/stevner.
2. Eksisterende baner hvor banegodkjenningen har utløpt. En banegodkjenning har normalt en tre års gyldighet fra forrige godkjenningsinspeksjon.
3. Eksisterende baner som allerede har blitt benyttet til mesterskap/stevner, men som har gjennomgått endringer som påvirker banen eller sikkerhetsinstallasjonene.
4. Eksisterende baner der typegodkjenninglisensen er blitt trukket tilbake.
5. Baner der nåværende typegodkjenning er i ferd med å utløpe.
6. Baner der man har arrangert lastebilløp.

### 114.4.3 Krav om inspeksjon

- Alle inspeksjoner skal bestilles av de respektive baneiere.
- NMF vil utpeke inspektøren.
- Inspeksjonen skal finne sted så snart som mulig.
- Basert på viktigheten av arbeidet som skal utføres, kan inspektøren bestemme seg for å utføre en eller flere midlertidige inspeksjoner.
- Godkjenningen trer i kraft etter siste inspeksjon.

### 114.4.4 Dokumenter som skal oversendes ved anmodning om inspeksjon

Krav om inspeksjon inkluderer hele banen og alle dens tilknyttede bygg. Dermed må de utnevnte inspektører kunne studere dette i detalj før inspeksjonen.

Banemappen må inneholde de følgende dokumenter og informasjon:

1. Tegning av banen, inkludert plassering, racekontroll, bygninger, fasiliteter, tilførselsveier, pitbokser, depot og plassering av startlinjen, ambulanser, sykestue, helikopterlandingsplass, brannbiler og flaggposter.
2. Tegning av pitbokser, sykestue og depotområde.
3. Baneprofil.
4. Tverrsnitt av banen og laterale soner (minst så langt som til annen sikkerhetslinje), på nivå med startlinjen og i midt i de vesentligste svingene.
5. Tilleggsinformasjon:
  - a. Systemer for intern og ekstern kommunikasjon.
  - b. Avstand til nærliggende sykehus og dets/deres spesialkompetanse.
  - c. Beskrivelse av medisinsk service, utstyr og personale.
  - d. Beskrivelse av brannslukningsmuligheter, service og utstyr.
6. Skjemaet " Banegodkjenning RR må fylles ut og gis til inspektørene når disse ankommer banen.

Merk: Alle tegninger må være godt synlige og i A3-format (297x429mm).

#### 114.4.5 Utgifter til inspeksjon

Det respektive Baneier vil dekke utgiftene ihht betalingsbetingelsene fastsatt av MNF.

#### 114.4.6 Inspeksjonsprosedyre

Ved alle inspeksjoner skal inspektøren undersøke samtlige installasjoner og alt sikkerhetsutstyr på banen og gjøre anbefalinger der påkrevet for å sørge for at dette og de nødvendige serviceanlegg er i overensstemmelse med NMF SR RR.

Ingen kjøretøy må ferdes på banen under inspeksjonen, unntatt når dette ikke er til å unngå, når det gjelder offentlig vei eller hvis arbeid pågår på banen eller dens omgivelser.

#### 114.4.7 Godkjenningsrapport

En rapport vil bli utarbeidet etter inspeksjonen. Den vil eventuelt også inneholde arbeidet som skal utføres og sikkerhetstiltakene som skal iverksettes før hvert NMF- arrangement.

#### 114.4.8 Innvendinger mot inspektørens anbefalinger

Når en inspeksjonsrapport fra en bane offisielt blir sendt til Baneier, vil Baneier ha maksimum tre uker på seg til å kommentere rapporten. Hvis det ikke kommer noen kommentarer, vil rapporten bli ansett som endelig.

Skulle det fortsatt være uenighet mellom inspektøren og Bane eier på noe punkt i rapporten, vil MNF undersøke og avgjøre saken.

#### 114.4.9 Modifisering av banen eller fasiliteter tilhørende banen

Før et NMF- stevne må alle forespørslers om modifiseringer av banen eller fasiliteter tilhørende banen godkjennes av NMFs banegodkjenner.

Under et NMF- stevne må enhver forespørsel om modifikasjoner av banen eller fasiliteter tilhørende banen godkjennes av juryformannen i samråd med baneansvarlig.

#### 114.4.10 Godkjenningslisens for en bane

En godkjent bane vil motta en NMF banegodkjenningslisens. Gyldighetsperioden bestemmes av inspektøren og vil stå skrevet i den siste inspeksjonsrapporten, samt på lisensen. Den kan aldri overskride 3 år.

Det er underforstått at NMF banegodkjenning for en bane gjelder 2- og 3-hjuls motorsykler. Den er ikke gyldig for biler eller karting.

#### 114.4.11 Tilbaketrekking av typegodkjenningslisensen

NMF banegodkjenner kan trekke tilbake en Banegodkjenningen i de følgende tilfeller:

- Forfall av permanente sikkerhetsinstallasjoner
- Forfall av banedekke
- Utilstrekkelige eller dårlig fungerende ekstra sikkerhetsinstallasjoner
- Forfall av banefasiliteter
- Manglende banevedlikehold