

## Arrangør og banebestemmelse

### Arrangørbestemmelser, bane- og sikkerhetsbestemmelser

#### NSR §§ 260 -267

##### § 701

###### **1. Banelisens – arrangørtillatelse inkl. forsikring. Se NSR**

~~Alle permanente baner skal ha banelisens utstedt av NBF. Før banelisens kan utstedes, skal banen være inspisert og godkjent (se pkt.3). Se NBFs hjemmesider, sikkerhet. Rutine for banegodkjenning og oppfølging.~~

~~For hvert løp kreves det arrangørlisens utstedt av NBF. For trening kreves det i tillegg til gyldig banegodkjenning, en forsikring tegnet gjennom NBF. Forsikringen kan tegnes for hele året.~~

~~Søknad om løp sendes på fastsatt skjema innen de til enhver tid fastsatte frister (§ 7032.2).~~

~~Arrangøren er forøvrig ansvarlig for at nødvendige tillatelser fra andre myndigheter som politi, grunneier osv. foreligger. Arrangøren er forpliktet til å akseptere og betale den arrangørforsikring som NBF tegner på arrangørens vegne.~~

###### **2. Baneprotokoll se § 261. NSR**

~~På samtlige permanente baner (gjelder også bilcrossbaner) skal det forefinnes baneprotokoll som skal inneholde følgende:~~

- ~~a) Kvittering på innbetalt banelisensavgift~~
- ~~b) Banegodkjenning~~
- ~~c) Mangelliste/påleggsliste~~
- ~~d) Kontrollrapport fra siste stevne (juryrapport)~~
- ~~e) Forsikringer~~
- ~~f) Polititillatelse~~
- ~~g) Andre pålegg/tillatelser (kommune/kirke/grunneier)~~
- ~~e) h) Baneinstruks~~
- ~~f) i) Tegning av banen~~
- ~~g) j) Beredskapsplan~~
- ~~h) k) Løpspapirer~~

###### **3. Retningslinjer for Banegodkjenning § 262. NSR**

~~Alle banetyper (også bakkeløpstraseer/motordager) må bygges og sikres i henhold til NSR § 265 og retningslinjer. Kartsportreglementet § 702. Alle nyanlagte eller endrede baner og bakker som skal brukes til løp og trening, må befares og godkjennes av representanter fra NBF.~~

~~Arrangøren skal i god tid (minst 2 måneder) før det planlagte arrangementet fremme ønske om banegodkjenning og sende NBF en beskrivelse av banen/bakken. Vedlagt skal det følge tegning i målestokk minst 1:1000, orientering om baneinstruksen og de sikkerhetstiltak man vil gjennomføre.~~

~~Tegningen og beskrivelsen av banen skal komplettere hverandre, og gi et klart bilde av de forhold som er av interesse for bedømmelse av publikums, førernes og funksjonærenes sikkerhet. Se § 263.~~

~~Følgende arbeidsordning er fastsatt~~

- ~~1. Befaringen utføres av NBF's oppnevnt baneinspektører.~~
- ~~2. Etter besiktigelse utarbeider baneinspektøren en liste omfattende mangler og krav for banegodkjenning som forelegges baneieier og NBF.~~

3. På basis av de krav som er stilt, skal arrangøren opparbeide banen og informere baneinspektøren som beslutter ny befaring eller om banelisens kan utstedes.
4. NBF kan gjøre utstedelsen av arrangørlisens avhengig av uttalelsen fra baneinspektørene.

5. Dersom banen skal benytte lysvarsling, må lys og merkeutstyr være tilgjengelig ved inspeksjonen. Baneinspektørene vil foreslå plassering og nødvendig merking av plass for den enkelte lyssøyle, personell og rescue team.

5. 6. NBFs utgifter dekkes av banelisenser. Besiktinger og rådgiving utover de periodebestemte besiktinger, koster av baneieier. Baneieier må også dekke utgifter hvis baneinspektør må besøke anlegget mer enn en gang pr. godkjenning.

Se NBFs hjemmesider, sikkerhet. Rutine for banegodkjenning og oppfølging.

#### **4. Baneinstruks § 263. NSR**

For enhver bane eller bakke skal det være utstedt baneinstruks som inneholder:

a) Tegning av banen og banens område, målestokk 1:1000, som skal inneholde følgende:

- Banens lengde og bredde samt start og mållinjens plassering. (For bakker må også stigningsgraden angis). Lengde måles langs senterlinjen.
- Prosentvis stigning opp og ned
- kurvers radius
- flaggpostens plassering
- plassering av ambulanse, brannbil, tauebiler, vedlikeholdsmaskiner
- inntegning av rømningsveier
- publikumsområde m/inntegning av sperringer (avstand fra banen må oppgis)
- depoplan (inn- og utkjøring, plassering av biler, rømningsveier)
- parc fermé
- alle faste gjenstander som ligger inntil banen (hus, gjerder, stolper, ledninger, fjell, stein osv.) og planlagte beskyttelsesanordninger rundt disse
- landingsplass for legehelikopter
- 

b) Publikums plass, antall vakter og beskrivelse av sperringer

c) Beskrivelse av den organisasjon arrangøren vil benytte under trening og løp

d) Plan for kommunikasjon med regler for bruk av radio. (Jury, løpsledelse og baneobservatør skal ha egen kanal tilgjengelig) —

e) Beskrivelse av opplæring av funksjonærer

f) Liste over nødnummer og andre viktige telefonnummer

g) Kartkoordinater for banen (til hjelp for legehelikopter)

Se NBF's hjemmesider, klubbnytt.

#### **§ 702. Banebestemmelser**

Se NBF's hjemmesider, Sikkerhet, Retningslinjer for Formel-K baner.

##### **1. Permanente konkurransebaner**

Enhver bane skal være godkjent av NBF. Banen skal være en asfaltert rundbane med vekslende høyre- og venstrekurver. Banens lengde bør være min. 500 m og maks. 1500 m. Banens bredde bør være min. 6 m og maks. 12 m. Banegodkjenningen er gyldig i tre år. Banen skal ha samme bredde på hele rettstrekningen, men med en utvidelse på min. 2,5 m ved banedepoet. Banens helling i lengderetningen skal ikke overskride 5 % og i sideretningen (dosering) ikke overskride 10 %. Start/mållinjen og 25 meterlinjen skal være tydelig merket. Banen skal merkes med en rød linje i passende avstand før startlinjen, for eksempel 2 svinger i forkant av startlinjen (se § 750 pkt. 4.1 A). Det skal være en heltrukket hvit linje 40 m. etter oppstillingsplass. (§ 750 pkt. 4.2)

## **1. Banekapasitet**

Maks. antall startende i hvert heat, angis i baneprotokollen. Følgende gjelder for beregning av banekapasitet:

Banelengde t.o.m. 600 meter = 26 karter

Banelengde t.o.m. 700 meter = 28 karter

Banelengde over 700 meter = 30 karter

Alle startende må få plass på startstrekningen. NBF kan begrense antall startende dersom man mener at det er riktig. [Gjelder for banegodkjenninger etter 1/1 2008.](#)

## **2. Pit/Pitline**

Under konkurransen kan føreren motta hjelp fra mekanikeren som oppholder seg i pit. Kun mekanikere fra heatets deltakere har adgang til pit.

Følgende hjelp kan mottas i pit:

- påfylling av bensin, olje og luft
- skifte av reservedeler
- reparasjon og justeringer
- starthjelp

~~Innerkurvene skal markeres ihht. CIK spec. Bruk av dekk til markering langs banekanten er forbudt.~~

~~Flaggpostene skal være merket med nummer.~~

## **2. Provisoriske baner**

~~Ethvert baneområde skal godkjennes av NBF i god tid før løpsdagen. Baneinspektørene skal spesielt ha sin oppmerksomhet rettet mot banetrasséen, sikringstiltakene og publikumssperringene. Antall deltakere må begrenses og nøye tilpasses banens størrelse og utforming. Banetrasséen skal sikres med fleksible barrierer, f.eks bildekk.~~

~~Avstanden til publikumssperringene skal være min. 10 m ved kritiske punkter i kurvene. Publikum må ikke plasseres på steder hvor det er fare for avkjøringer.~~

## **3. Lysanlegg**

~~Kun lysanlegg godkjent og homologert av NBF kan benyttes. Det må være radiokommunikasjon mellom racecontrol og løpsleder. Flagg må tas i bruk umiddelbart dersom lyset settes ut av funksjon. Det må foretas ny baneinspeksjon, utarbeides ny baneinstruks og utstedes ny banegodkjenning for de baner som tar i bruk lysanlegg.~~

## **4. Publikumsavsperring**

~~Sikkerheten overfor publikum må være fullt betryggende. Sperringen bør bestå av flettverksgjerde med min. 1 m høyde. Såfremt bare flettverksgjerde finnes som beskyttelse mot publikum, skal avstanden være min. 10 m i kurvene og min. 6 m på rettstrekningene. Kun funksjonærer har adgang til indre bane. Barn under 12 år har aldri adgang til indre bane. Brudd på denne bestemmelsen kan medføre straffereaksjoner.~~

## **5. 3. Parkeringsdepot**

~~I parkeringsdepot skal det avsettes plass med en størrelse på 6 x 4 meter til hver deltaker, med tilstrekkelig plass for brann- og redningskjøretøys fremkommelighet.~~

~~Det skal det være satt av tilstrekkelig plass til at deltakerne kan samles utenfor banen etter endt heat, slik at banen er klar for start av neste heat. Innkjøringsveien fra banen skal legges slik at det ikke lar seg gjøre å kjøre direkte inn i depoet. Både inn- og utkjøring skal tydelig merkes.~~

~~I parkeringsdepoet skal det finnes sveiseutstyr, høytalere og tydelig merkede brannslukkere. Det bør finnes vann for vasking av karter og utstyr, samt egnet område for dette.~~

**ALL KJØRING I PARKERINGSDEPOET ER FORBUDT!**

Brudd på denne bestemmelsen kan medføre utelukkelse.

En fører som kjører inn i parkeringsdepoet under kjøringen bryter heatet.

All overnatting i depoet er forbudt, og arrangøren må ha adskilt parkeringsdepoet og camping-/overnattingsområde. All form for bruk av åpen flamme i parkeringsdepoet er forbudt, dette gjelder også grilling eller annen form for matlaging hvor det benyttes åpen flamme.

## **6. Startgård:**

~~Ved innkjøring til banen skal det avsettes plass for oppstilling av neste heat, med plass til det antall startende banen er godkjent for. Området skal være inngjerdet og er kun åpent for fører og mekaniker. All rusing/varmkjøring av motor er forbudt. Dette er kun tillatt på plass angitt av arrangør.~~

## **7. Pitlane**

~~Pitlane bør etableres. Avstanden mellom banen og pitlane skal være min. 2 m. Inn- og utkjøring skal være tydelig merket. Bredden på pitlane bør være min 4 m. Flaggvakt skal være plassert ved utkjøring fra pitlane.~~

~~Under konkurransen kan føreren motta hjelp fra mekanikeren som oppholder seg i pitlane.~~

~~Kun mekanikere fra heatets deltakere har adgang til pitlane.~~

~~Følgende hjelp kan mottas i pitlane:~~

- ~~–påfylling av bensin, olje og luft~~
- ~~–skifte av reservedeler~~
- ~~–reparasjon og justeringer~~
- ~~–starthjelp~~

## **8. Startgrid**

~~På permanente baner skal det være oppmerkede startfelt for klasser med stående start.~~

~~Mellom kartenes sentrumslinje skal det være halve banebredden og mellom rekkene 4 meter.~~

~~Starteren eller lyssignalet skal være plassert ca. 10 m etter startlinjen, og må være godt synlig for startfeltet.~~

## **§ 703**

### **1. Organisering**

~~Et Formel-K løp organiseres etter samme prinsipp som øvrige hastighetsløp. Tilleggsreglene skal i henhold til NSR § 31 inneholde supplerende bestemmelser for den enkelte konkurranse, og skal alltid være i overensstemmelse med NSR.~~

~~NSR §§26-33~~

### **2. Arrangør- og banelisens**

~~A. Ordinær konkurranse~~

~~Arrangørlisens utstedes etter søknad til NBF. NBFs søknadsskjema skal benyttes, og dette skal være NBF i hende senest 1. oktober året før konkurransen skal avholdes (NSR §§ 1094–1140).~~

~~Søknader om Norgescup og Norgesmesterskap skal være NBF i hende innen 1. september året før. Søknader om øvrige mesterskap og euper skal være NBF i hende senest 1. oktober året før.~~

Arrangørlisens utstedes kun i de tilfeller det forefinnes gyldig banelisens for den banen som skal benyttes (~~se § 701~~). **NSR §§ 260 -267**

### ~~B.~~ Klubblop **Formel-K**

- Løpet må anmeldes til NBF på eget skjema senest 3 uker før løpsdato.
- Kun godkjente baner får benyttes.
- Sikkerhetskrav som i Formel-K løp med unntak av at lege må være tilstede. Dette forutsetter at kvalifisert førstehjelpspersonell med nødvendig utstyr, sykebil og tilgjengelig telefon til legevakt finnes.
- Min. ett autorisert jury medlem (JMA) med rapportplikt til NBF må overvære konkurransen.  
Denne kan være fra egen klubb.
- Inngangsbilletter, program, parkeringsbilletter o.l. tillates ikke solgt.
- Krav til kart, lisenser etc. skal være i henhold til kartreglementet. Kun medlemmer med gyldig medlemskort i arrangørklubben kan delta.
- Kjøres løpet på andre dager enn lørdag og søndag (eller andre helligdager), kan medlemmer fra andre klubber delta.
- Forsikringer og øvrige tillatelser i henhold til reglementet.
- Løpet skal organiseres som et Formel-K løp. ~~med bl.a. sekretariat, teknisk kontroll, flaggvakter, brannslukningsutstyr etc.~~
- Arrangører som ikke følger disse bestemmelsene kan miste retten til å arrangere løp.

### **3. Offisielle funksjonærer**

**Se NSR §267**

~~For ethvert løp skal følgende offisielle funksjonærer med spesifisert ansvarsområde oppnevnes:~~

- ~~a) — Stevnets jury som har de plikter og den myndighet som er fastsatt i NSR §§ 73 og 74. Jurylederen oppnevnes av NBF. De øvrige jury medlemmene (minimum 2) oppnevnes av arrangøren. Disse må være autoriserte av NBF. Alle løpspapirer skal på forhånd sendes til samtlige jury medlemmer.~~
- ~~b) — Stevneleder som er ansvarlig for gjennomføringen av løpet (NSR § 75). Stevnelederen må alltid ha en assistent som om nødvendig kan fungere som stedfortredende stevneleder. Stevnelederen skal være autorisert av NBF  
Ved bruk av lys er det ass. Løpsleder/Racecontroller som skal betjene Racecontroll.  
Se NBFs hjemmesider, sikkerhet Retningslinjer for lysanlegg.~~
- ~~c) — Stevnesekretær som assisterer stevnelederen og spesielt er ansvarlig for løpets organisasjon og for alle nødvendige beskjeder i forbindelse med dette (NSR § 76).~~
- ~~d) — Tidtaker. Antall er avhengig av tidtakersystemet som benyttes. Leder for tidtakerne er tidtakersjefen som samtidig også er sjef for rundetellerne. Han/hun er ansvarlig for korrekt tidtaking og rundetelling, og hans/hennes avgjørelse er endelig (inappellabel). jfr. øvrig §243~~
- ~~e) — Rundeteller. Det skal føres rundeprotokoll. Enten manuelt eller elektronisk, for eksempel ved bruk av videokamera.~~
- ~~f) — Rundeansviser, som under ledelse av tidtakingssjefen og i samråd med rundeteller, har ansvar for rundeanvisningen.~~
- ~~g) — Starter. Funksjonen kan ivaretas av stevnelederen.~~

- ~~Hh) — Start og måldommer som oppnevnes som faktadommer.~~
- ~~i) — Baneobservatører som plasseres rundt på banen med det oppdrag å rapportere til stevnelederen, eventuelt juryen, ethvert brudd på bestemmelsene om korrekt kjøring og kjøre disiplin.~~
- ~~j) — Flaggvakter som plasseres i henhold til baneforskriftene. Vaktene må ha god kjennskap til flaggreglementet.~~
- ~~k) — Teknisk sjef som er ansvarlig for den tekniske kontrollen av kartene. Denne må være autorisert av NBF.~~
- ~~l) — Depotsjef som er ansvarlig for organiseringen av depotet, samt inn- og utkjøringen til banen.~~
- ~~m) — Assistenten som oppnevnes for samtlige funksjonærer. Ved forfall overtar de ansvaret for vedkommende funksjon.~~

~~I tillegg til ovennevnte offisielle funksjonærer, som bare kan ha ett verv, skal arrangøren oppnevne personer til å ta seg av alle sider av arrangementet utenom konkurransen (speaker, ordensvern, kontorhold, billettsalg osv.). Av spesiell betydning er etablering og betjening av kommunikasjonsmidlene til og fra stevneleder slik at han/hun raskt kan motta rapporter og bringe videre meldinger og ordre til funksjonærer, depot, speaker osv.~~

~~Forøvrig gjennomføring henvises til Nasjonalt konkurransereglement.~~

# Krav til førstehjelpstjeneste ved konkurranse løp og trening

## § 704

### 1. Førstehjelpstjeneste ved trening

Det er ikke krav om medisinsk ansvarlig på trening, men det skal

~~Ved trening skal det~~ forefinnes førstehjelpsutstyr og bære. Det skal tydelig merkes hvor dette står.

Treningsansvarlig skal forvise seg om at det er personer tilstede som kan betjene førstehjelpsutstyret. Utstyret skal som til enhver tid skal kontrolleres og være komplett.

Telefon og nummer til nærmeste AMK- eller legevaktsentral skal være lett tilgjengelig.

NBF kan kreve medisinsk beredskap i hht. NSR § 266 der de måtte mene dette er nødvendig.

### 2. Førstehjelpstjeneste ved konkurranse. NSR § 266, A

Førstehjelpstjenesten ved en konkurranse omfatter lege, førstehjelpere og ambulanser. Minst en lege må være til stede, samt et tilstrekkelig antall førstehjelpere avhengig av banestørrelsen.

Plassering av lege og ambulanse / førstehjelpere skjer i samråd med løpsledelsen. Alt ambulanse- og sanitetspersonell skal være synlig merket. Lege / medisinsk ansvarlig skal benytte NBFs ID-merke. Minst 1 ambulanse må være tilgjengelig på banen så lenge stevnet pågår. Såfremt stevneambulansen(e) må forlate banen for transportoppdrag, skal stevnet stoppes inntil beredskapen er i henhold til disse krav.

Ved større arrangementer eller av andre årsaker, kan NBF kreve høyere beredskap enn det som er beskrevet som minimumskrav. For kompetansekrav til førstehjelper, se NBFs hjemmesider under punktet sikkerhet.

### 2. 3. Alternativ medisinsk tjeneste ved løp konkurranse. NSR §266, C.

~~Lege kan erstattes av offentlig godkjent sykepleier, fortrinnsvis intensiv eller anestesisykepleier, eller ambulansearbeider (fagarbeider)/ambulansepersonell (autorisert) utdannet etter NOU 76/2 som driver med dette i sitt daglige virke. Annen kompetanse enn ambulansearbeider (fagarbeider)/ ambulansepersonell (autorisert) skal dokumenteres og godkjennes av NBF før disse benyttes.~~

~~Uansett hvilke av ovennevnte som erstattes av lege, skal vedkommende være godt kvalifisert for å ivareta akutt førstehjelp og gjenopplivning. Vedkommende skal i tillegg kunne betjene det utstyr som finnes i ambulansen, samt være kvalifisert til å foreta en helhetsvurdering av den som undersøkes. Skaderapportskjema skal fylles ut og overleveres juryleder.~~

~~Skaderapportskjema skal føres for alle som har vært til lege/medisinsk ansvarlig for behandling eller kontroll. Den medisinske ansvarlige skal skriftlig bekrefte at han/hun kjenner de prosedyrer og retningslinjer som er utarbeidet av NBF. Han/hun skal også bekrefte å inneha den nødvendige kompetanse for å utføre en tilfredsstillende jobb. Juryleder er ansvarlig for at slik bekreftelse foreligger før løpet starter.~~

#### For Formel-K

Lege kan erstattes av intensiv- eller anestesisykepleier, eller ambulansearbeider (fagarbeider) / ambulansepersonell (autorisert) eller annet kvalifisert personell utdannet etter NOU 76/2 som driver med dette i sitt daglige virke. Annen kompetanse enn ambulansearbeider (fagarbeider) / ambulansepersonell (autorisert) skal dokumenteres og godkjennes av NBF før disse benyttes.

Uansett hvilke av ovennevnte som erstattes av lege, skal vedkommende være godt kvalifisert for å ivareta akutt førstehjelp og gjenoppliving. Vedkommende skal i tillegg kunne betjene det

utstyr som finnes i ambulansen, samt være kvalifisert til å foreta en helhetsvurdering av den som undersøkes. Skaderapport-skjema skal fylles ut og overleveres jurylederen. Skaderapportskjema skal føres for alle som har vært til lege / medisinsk ansvarlig for behandling eller kontroll. Den medisinsk ansvarlige skal skriftlig bekrefte at han/hun kjenner de prosedyrer og retningslinjer som er utarbeidet av NBF. Han/hun skal også bekrefte å inneha den nødvendige kompetanse for å utføre en tilfredsstillende jobb. Juryleder er ansvarlig for at slik bekreftelse foreligger før løpet starter.

Under løp skal det skal være to førstehjelpere på indre bane, eller i umiddelbar nærhet av banen. Dette for raskt å kunne komme skadede førere til hjelp, og informere stevneleder om hvilke tiltak han/hun bør iverksette.

### **3.4. Alternativ ambulansetjeneste ved løp-konkurranse. NSR §266, D.**

Krav til ambulanse kan frafalles under forutsetning av:

- at banen har egen sykestue. En slik sykestue skal minimum være utstyrt på samme måte som en ambulanse og i henhold til utstyrliste som fås hos NBF.
- minimumskrav til lege/medisinsk ansvarlig samt førstehjelpere opprettholdes, og at det finnes telefon hvor det fra et hvert sted på banen kan oppnås kontakt med AMK-sentral. Nærmeste stasjonerte beredskapsambulanses beliggenhet skal ikke være mer enn 30 minutters utrykningstid fra banen.
- at det finnes et tilstrekkelig antall godt øvede førstehjelpere som kan betjene det utstyr som finnes i sykestuen.
- at det finnes egnet bil for transport av skadet person fra ulykkesstedet på banen til sykestuen dersom flytting av den skadede beordres/godkjennes av AMK- eller legevaktsentral.

Dersom ovennevnte krav tilfredsstilles, skal eget skjema, utarbeidet av NBF fylles ut og sendes NBF. Dersom NBF godkjenner forholdene, stemples skjemaet og returneres til baneier.

Skjemaet skal til enhver tid oppbevares i baneprotokollen på banen. Dersom skjemaet ikke foreligger, eller det er forhold som ikke samsvarer med de opplysninger som er gitt, vil krav til ambulanse bli stilt før løpet starter.

Det er juryleders ansvar å påse at den medisinske sikkerhetstjenesten er tilfredsstillende. NBF kan ved spesielle tilfeller kreve lege- og ambulansetjeneste til tross for at ovennevnte krav tilfredsstilles. Ved internasjonale løp, henvises til ISR. ([NSR-§ 269](#))

## **Bestemmelser om organisert trening**

### **§ 705**

#### **1. Definisjon**

All organisert kjøring som ikke er konkurranse omfattes av disse bestemmelser. All aktivitet under denne bestemmelsen skal være godkjent av og forsikret gjennom NBF. Det skal foreligge tillatelse fra grunneier og politi, samt banegodkjenning.

#### **2. Ansvar**

Klubb tilsluttet NBF må stå ansvarlig for aktiviteten. Klubbene får ansvar for å oppnevne treningsansvarlig. Det er klubbens ansvar å forvise seg om at denne personen har tilstrekkelig kunnskap og forutsetninger til å kunne gjennomføre treningen ihht. gjeldende regler i NSR. Denne personen har på vegne av klubben ansvaret for at aktiviteten gjennomføres ihht. NSR.

#### **3. Trening i forbindelse med løp**

I alle løp skal deltakerne ha gjennomført min. 5 treningsrunder. Stevnets leder kan dispensere fra denne bestemmelsen.

#### **4. Trening utenom løp**

Ved trening som ikke har tilknytning til noen konkurranse, skal det tegnes forsikring gjennom NBF.

- Førstehjelpstjeneste i henhold til § 704.
- Teknisk kontroll skal gjennomføres i henhold til § 711.
- Arrangøren som er representert ved treningsansvarlig godkjent av NBF, plikter å kontrollere at alle som trener har gyldig vogn- og førerlisens samt at ledsager har lisens.
- Debutantkort er kun gyldig sammen med førerlisens.
- Treningsprotokoll skal føres.  
(Se mal på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no))
- En trening skal ikke inneholde noen form for konkurransekjøring. Dersom det gjennomføres starttrening, skal dette kun foregå over en kort strekning (eksempelvis startlangsidan). Heatkjøringen skal deretter avbrytes.

~~Førere i Formel Micro, Formel Mini og Junior 60 med konkurranselisens i Formel Micro, Formel Mini og Junior 60 i kan kjøre sammen, men ingen av disse klassene kan kjøre sammen med 100 ccm eller større.~~

~~Førere i Formel Cadetti og Formel Micro med konkurranselisens kan kjøre sammen.~~

~~Førere med debutantlisens i klasser under 100ccm kan kjøre sammen.~~

**Trening skal foregå klassevis.**

**Dersom det er hensiktsmessig og sikkerhetsmessig forsvarlig, kan klasser kjøres sammen avhengig av førerlisensstype, etter følgende retningslinjer:**

**Klasser under 100ccm:**

**Kan kjøres sammen: Førere med Debutant-, Rekrutt-, Junior- og Trenings-lisens**

**Kan kjøres sammen: Førere med Debutant-, Trenings- og Rekrutt Trenings-lisens**

**Klasser over 100 ccm:**

**Kan kjøres sammen: Alle lisens typer**

For førere med Rekrutt Treningslisens skal førerens foresatt samtykke dersom Formel Cadetti skal kjøres sammen med andre klasser og/eller andre førerlisensstyper.

## 5. Engangslisens

Engangs førerlisens kan kun utstedes på banen for klassene **under 100 ccm** ~~Formel Micro (fra det året en fyller 9 år), Formel Mini, Junior 60,~~ Formel Yamaha, **Formel Rotax og Formulael Production**. Generell dispensasjon gis for øvre aldersgrense. I de øvrige klassene skal føreren forevise ordinær lisens utstedt av NBF, samt medlemskap i NBF-tilsluttet klubb. De som løser engangslisens skal før kjøringen starter ha deltatt ved gjennomgang av flaggreglementet og bestemmelser om kjøredisiplin. Treningsansvarlig har ansvar for at slik opplæring blir gitt, og skal holde spesielt oppsyn med kjøringen.

**For Formel Cadetti** kan engangslisens **kun** utstedes i den hensikt at en utøver skal kunne prøve en gokart. Utøveren og foresatt skal før kjøring gjennomgå en elementær kjøreopplæring. Under kjøring med engangslisens i Formel Cadetti skal det være kun en utøver på banen. Kjøringen skal overvåkes av treningsansvarlig (TRFK), instruktør (INFK), jury medlem (JMA) eller juryleder (JLA) med gyldig lisens.

## 6. Supertrening

- a) Approbasjon sendes NBF på eget skjema, senest 1 uke før supertreningen skal finne sted. Arrangørlisens utstedes, forsikring tegnes og dette sendes arrangøren.
- b) Kun godkjente baner kan benyttes.
- c) Sikkerhetskrav som i Formel-K løp i henhold til § 704.
- d) Arrangementet skal kun gå over en dag.
- e) Stevneleder og teknisk kontrollant skal være autorisert av NBF, og er suverene i sine avgjørelser. Det gis ikke adgang til protester eller appeller på avgjørelser.
- f) Inngangsbilletter, program, parkeringsbilletter o.l. tillates ikke solgt.
- g) Maks. antall deltakere er begrenset til 60. Klasser etter Kartsportbokens gjeldende reglement.
- h) Begrensinger til klasser og antall karter på banen i henhold til banelisens. Formel Micro kan kjøre sammen med Formel Mini og Junior 60 så fremt disse har konkurranselisens. Sammenslåing av øvrige klasser kan gjøres, men uansett skal de med lavest yteevne kjøre bakerst.
- i) Krav til kart, lisenser etc. i henhold til gjeldende Kartsportreglement. **Engangslisens tillates ikke utstedt ved Supertrening.**
- j) Innsjekk og teknisk kontroll skal gjennomføres.
- k) Det skal avholdes førermøte med gjennomgang av treningsopplegget.
- l) Det skal ikke være premiering eller gis ut noen form for sluttresultater. Deltakerbevis kan utdeles.
- m) Stevneleder har ansvar for utfylling av en enkel rapport til NBF (eget skjema).

## 7. Dekk

Valg av dekk under trening er fritt såfremt det er produsert av **Dunlop eller Bridgestone**, med unntak av klassen Formel 250 Nasjonal ~~og Rotax Max Challenge~~ som kan benytte dekk beskrevet for klassen. **Dekk for Promotorklasser følger Promotors reglement.**

For internasjonale klasser (KF3, KF2, KF1 og KZ2) kan dekk ihht. til en hver tid gjeldende reglement for CIK-FIA Cups, Trophies and Championships benyttes.

## Bestemmelser om førerlisens debutantkjøring

### § 706

#### 1. Trening ”Formel Cadetti Rekrutt Trening”

Følgende krav gjelder for de som skal kjøre ~~Formel Cadetti~~ Rekrutt Trening det året de fyller 6 år:

1. Medlemskap i klubb tilsluttet NBF
2. Teorikurs for ~~Cadetti~~ Rekrutt lisens med bestått prøve.
3. Gjennomgang av praktisk kjøretest hvor instruktør observerer kjøringen (engangslisens må løses)
4. Etter bestått teoretisk og praktisk prøve, sendes søknad om førerlisens til NBF.
5. NBF utsteder en treningslisens (FCAT). Innehaver av Rekrutt treningslisens for ~~Formel Cadetti~~, kan kun kjøre trening.

Det tillates ikke å invitere ~~Cadetti~~ Rekrutt Trening til løp.

#### 2. Debutantkjøring ~~Formel Cadetti~~ Rekrutt.

Følgende krav gjelder for de som skal kjøre ~~Formel Cadetti~~ Rekrutt 8-10-13 år:

1. ~~Medlemskap i klubb tilsluttet NBF.~~
2. ~~Teorikurs for Cadetti Rekrutt med bestått prøve.~~
3. ~~Gjennomgang av praktisk kjøretest hvor instruktør observerer kjøringen (engangslisens må løses).~~
4. ~~Etter bestått teoretisk og praktisk prøve, sendes søknad om førerlisens til NBF.~~
5. ~~Utøver med Cadetti trenings Rekrutt Treningslisens, kan det året han/hun fyller 8 år bytte sin treningslisens i en debutantlisens (FCA) og et debutantkort. Treningslisensen sendes NBF, som utsteder debutantlisens og debutantkort.~~
6. ~~Debutantkort er kun gyldig sammen med betalt debutantlisens. Innehaver av debutantlisens må gjennomføre debutantkjøring før ordinær lisens utstedes.~~

Dette kan gjøres på følgende måter:

- a) ~~Debutanter må starte i minst 2 approberte løp/supertreninger i Norge med unntak av CIK-løp, NM- og NC-løp. Debutanten kjører tidkjøring men starter bakerst i alle heat og finaler. Løpets juryleder skal på forhånd ha mottatt deltakerens debutantkort. Dersom kjøringen godkjennes, påfører juryleder/stevneleder debutantløpet på kortet. Det kan godkjennes to heat pr. løp.~~
- b) ~~Delta ved offisiell debutantkjøring arrangert av NBF godkjent instruktør.~~
- c) ~~Etter 4 påtegninger om godkjent debutantkjøring, sendes lisensen og debutantkortet til NBF. Disse erstattes av en ordinær lisens. Fører er å anse som debutant inntil ordinær lisens er utstedt.~~

#### 32. Debutantkjøring Trening/konkurranse fra 8 år

Følgende krav gjelder for de som skal begynne å kjøre Formel K:

1. Medlemskap i klubb tilsluttet NBF.
2. Teorikurs med bestått prøve.
3. Gjennomgå en praktisk kjøretest hvor instruktør observerer kjøringen (~~kurslisens~~ Engangslisens må løses).
4. Etter bestått teoretisk- og praktisk prøve, sendes søknad om lisens til NBF.
5. NBF utsteder **trening eller** debutantlisens . Debutantkort **gitt til førere som har tenkt å konkurrere** er kun gyldig sammen med betalt debutantlisens. Innehaver av debutantlisens må gjennomføre debutantkjøring før ordinær **konkurranselisens** utstedes.

Dette kan gjøres på følgende måter:

- a) Debutanter må starte i minst 2 approberte løp/supertreninger i Norge med unntak av CIK-løp, NM- og NC-løp. Debutanten kjører tidkjøring men starter bakerst i alle heat og finaler. Løpets juryleder skal på forhånd ha mottatt deltakerens debutantkort. Dersom kjøringen godkjennes, påfører juryleder/stevneleder debutantløpet på kortet. Det kan godkjennes to heat pr. løp.
  - b) Delta ved offisiell debutantkjøring arrangert av NBF-godkjent instruktør.
  - c) Etter 4 påtegninger om godkjent debutantkjøring, sendes lisensen og debutantkortet til NBF. Disse erstattes av en ordinær lisens. Fører er å anse som debutant inntil ordinær lisens er utstedt.
6. Utøver med **Cadetti trenings Rekrutt Treningslisens**, kan det året han/hun fyller 8 år bytte sin treningslisens i en Rekrutt debutantlisens (FCA) og et debutantkort. Treningslisensen sendes NBF, som utsteder debutantlisens og debutantkort.
  7. Førere med lisens for **\*kun trening\*** vil ikke få godkjent kjøring under supertrening som debutantkjøring

~~Cadetti førere som ikke har oppnådd konkurranselisens for Formel Cadetti (FCA), men som ønsker å bytte sin lisens i en ordinær konkurranselisens (KJ) (fra det året man fyller 9 år), må gjennomføre teorikurs for debutanter.~~

### **Ledsager/anmelder**

Det kreves obligatorisk ledsagerlisens for ledsager til utøvere t.o.m. det året fører fyller 15 år. Lisensen er personlig, og må derfor utstedes i ledsagerens navn. Anmelder/ledsager melder på deltakeren og har det fulle ansvaret for denne under løpet (NSR § 60). Innehaver av ledsagerlisens kan kun anmelde en fører i et løp med mindre utøverne er søsken. I forbindelse med trening kan innehaver av ledsagerlisens ha ansvaret for inntil to førere. Ledsager kan ved skriftlig fullmakt overføre ansvaret til en annen.

Denne må være over 18 år og inneha gyldig lisens. Som ledsagerlisens godkjennes alle personlige lisenser.

Anmelder er underlagt de samme plikter og rettigheter som andre lisensinnehavere i NBF (NSR § 19). Forøvrig henvises det til NSR Kap.6 (Bestemmelser angående anmeldere og førere - lisenser).

## **Bestemmelser om vognlisens**

### **§ 710 Registrering av karter**

Alle førere med norsk førerlisens skal ha gyldig vognlisens utstedt av NBF for å kunne delta i konkurranser og trening i Norge. For at lisensen skal være gyldig, skal denne være kontrollert og godkjent av teknisk kontrollant. Kontrollanten skal kvittere på lisensen etter gjennomført kontroll.

NBF oppnevner hvert år kontrollanter som har fullmakt til å gjennomføre ovennevnte kontroll. Ved søknad om første gangs utstedelse av lisens, skal NBFs skjema benyttes. Lisensen må fornyes hvert år. Ved slik fornyelse sendes gammel lisens til NBF. Dersom karten har skiftet eier, må dette anmerkes. Vognlisensen skal følge karten, og skal fremlegges ved administrativ innsjekk før trening og løp.

## **Teknisk kontroll/innsjekk**

### **§ 711 Teknisk kontroll/innsjekk**

Nøyaktig kontroll skal finne sted før enhver trening og konkurranse.

Lisenser, medlemskort i NBF-tilsluttet klubb og evt. førerkort kontrolleres av sekretariatet ved innsjekk.

Teknisk kontroll deles inn i tre faser:

#### **1. Forhåndsbesiktigelse**

Kontrollen er i første rekke av sikkerhetsmessig art. Teknisk kontrollant skal kontrollere at karten tilfredsstillende til enhver tid gjeldende forskrifter og sikkerhetskrav.

Dette omfatter:

Personlig sikkerhetsutstyr (hjelme, kjøredress, hansker, briller/visir og kjøresko).

Bremser, hjul, styring, drivstofftank, motor, lydtemper, innsugsdemper og startnummer.

Anmelder skal uoppfordret fremlegge homologeringsdokumenter som kontrolleres av teknisk kontroll. Kontrollen omfatter også den/de reservemotor(er) som er tillatt. Teknisk kontrollant skal nekte trening og konkurransekjøring med kart som ikke tilfredsstillende reglementet.

Anmelder er til enhver tid under konkurransen ansvarlig for at karten er i henhold til gjeldende reglement.

Teknisk kontroll skal signere kontrollkortet og overlevere dette til løpets leder etter at kontrollen er gjennomført.

*Kun utstyr som er innsjekket ved teknisk kontroll før tidkjøring kan benyttes.*

Plombering-, og/eller merkeutstyr skal forefinnes for bruk ved teknisk forhåndsbesiktigelse.

#### **2. Kontroll under konkurransen**

Teknisk kontrollant skal overvåke kjøringen. Tekniske mangler som observeres under kjøringen skal meddeles stevneleder. Ved sikkerhetsmessige mangler skal deltakere tas ut av trening/løp.

En deltaker som får svart flagg med orange sirkel sammen med sitt startnummer (teknisk feil) skal kjøre i banedepot eller pitlane ved neste passering. Bruk av teknisk flagg kan av stevneleder delegeres til teknisk kontrollant.

Beslutning om kontroll under løp fattes av løpets tekniske sjef. Dette kan omfatte forskjellige kontroller, f.eks. dekk-kontroll. Juryen kan beslaglegge dekk under løp for kontroll av type og gummikvalitet. I slike tilfeller skal det gis ut nye tilsvarende dekk til deltakeren som skal

brukes videre i konkurransen. Deltakeren må i slike tilfeller få et rimelig antall runder for å kjøre inn de nye dekkene.

Det kan også foretas andre typer kontroller. Anmelder er forpliktet til vederlagsfritt å foreta de demonteringer teknisk sjef ber om, samt uoppfordret å fremlegge homologeringsdokumenter.

Dersom det avdekkes feil ved en kart, blir alle omkostninger i forbindelse med kontrollen belastet vedkommende anmelder.

### **3. Etterkontroll**

Juryen og/eller teknisk sjef kan holde tilbake enhver kart for full etterkontroll. Dersom etterkontroll ikke kan utføres på stedet, er det arrangørens ansvar å frakte utstyret som skal kontrolleres til kontrollstedet etter avtale med NBF. Dersom det avdekkes feil ved karten, blir alle omkostninger i forbindelse med kontrollen belastet vedkommende anmelder.

### **4. Rapportering til NBF**

Rapport fra teknisk kontroll skal sendes NBF etter løpet.

## **Støymåling**

### **§ 712 Støymåling**

Støymåling kan foretas når som helst under en konkurranse. Maks. støynivå er 100 db/A (ingen toleranser) ved 7.500 omdr./min, +/- 500 omdr. målt i henhold til enhver tid gjeldende CIK-reglement. Ved overskridelse av maks. støynivå, kan straffeutmålingen være utelukkelse.

## **Personlig sikkerhetsutstyr**

### **§ 713 Personlig sikkerhetsutstyr**

Under trening og løp skal sikkerhetsutstyr benyttes.

Kartingseksjonen oppfordrer alle til også å bruke ribbensbeskyttelse ~~og nakkekrave~~ i tillegg til annet påbudt utstyr.

**FIA fraråder bruk av nakkekrave i bilsport.**

### **1. Kjøredress**

Kjøredress av skinn eller materiale godkjent av CIK skal benyttes. Dressen skal være merket med registreringsnummer og produsent. Kjøredressen skal være ren og uten skader.

Under trening (IKKE LØP) godkjennes kjeledress av solid tykt materiale.

I regnvær kan regndress benyttes utenpå godkjent kjøredress.

### **2. Hjelm**

Hjelmen skal være produsert i henhold til nasjonal/internasjonal godkjent standard, og være tydelig merket (NSR§ 304).

For å minske faren for nakkeskade, skal førere til og med det kalenderåret de fyller 12 år (**Fra 01.01.2012 kalender året de fyller 14 år**) anvende hjelm med vekt maks. 1150 g. eller ihht.

Snell-FIA CMS2007/CMR 2007 **CMH**. ~~Nakkekrave tillates brukt~~. Hjelmen skal være fri for skader. Visiret skal ikke tapes ut over en smal solbeskyttelseskant. Kun hjelm med vanlig hakestropp som festemåte er tillatt.

NB! For utøvere som deltar i arrangement utenfor Norge, gjøres det oppmerksom på at det også kan kreves hjelm i henhold til CIK-reglementet også ved nasjonale arrangement.

### **3. Kjøresko**

Kjøresko skal dekke anklene.

### **4. Hansker**

Kun hansker som dekker håndleddet er godkjent.

### **5. Briller/visir**

Det skal benyttes splintfrie briller, visir eller turbovisir av splintfritt materiale. Dette skal alltid dekke øynene.

### **6. Brannslukker**

Alle førere skal ha 1 stk brannslukningsapparat av type pulverapparat min. 6 kg eller skumapparat min. 6 liter, merket med førerens lisensnummer og godkjennelse fra kontrollinstans. Fremvises ved teknisk kontroll. Brannslukningsapparatet skal oppbevares lett tilgjengelig på egen depotplass.

# Klasseinndeling

## § 714 Klasseinndeling

Med minimumsalder menes det kalenderår det fylles. Med maks. alder menes ut det året det fylles. Vekt beregnes med fører og personlig utstyr.

### **Formel Cadetti**

Motor maks. 60 ccm

Minimumsvekt 90 kg (gjelder ikke førere med lisens FCAT)

Minimumsalder 6 år

Maksimumsalder 10 år

Klassen er nasjonal

(Se spesialreglement § 729)

### **Formel Micro**

~~Motor maks. 85 ccm~~

~~Minimumsvekt 95 kg~~

~~Minimumsalder 9 år~~

~~Maksimumsalder 13 år~~

~~Klassen er nasjonal~~

~~Klassen er kun tillatt/godkjent for trening~~

~~(Se spesialreglement § 730)~~

### **Junior 60**

Motor maks. 60 ccm

Minimumsvekt 1105 kg

Minimumsalder 10 år

Maksimumsalder 14 år

Klassen er nasjonal

(Se spesialreglement § 733)

### **Formel Mini**

Motor maks. 85 ccm

Minimumsvekt 1102 kg

**Motor maks. 95 ccm**

**Minimumsvekt 117 kg**

Minimumsalder 10 år

Klassen er nasjonal

(Se spesialreglement § 731)

### **Formel Yamaha**

Motor Yamaha maks. 100 ccm

Minimumsvekt 1403 kg

Minimumsalder 13 år

Klassen er nasjonal

(Se spesialreglement § 732)

### **Intercontinental A/junior**

~~Motor maks. 100 ccm~~

~~Minimumsvekt 135 kg~~

~~Minimumsalder 13 år~~

~~Klassen er nasjonal~~

~~Klassen er kun tillatt/godkjent for trening~~

~~(Se spesialreglement § 734)~~

~~Klassen utgår i 2010~~

### **KF3**

Motor maks 125 ccm

Minimumsalder 13 år

Minimumsvekt 145 kg

Klassen er internasjonal

(Se spesialreglement §736)

### **KF2**

Motor maks 125 ccm

Minimumsalder 15 år

Minimumsvekt 158 kg

Klassen er internasjonal

(Se spesialreglement §737)

### **Intercontinental A**

~~Motor maks. 100 ccm~~

~~Minimumsvekt 150 kg~~

~~Minimumsalder 15 år~~

~~Klassen er nasjonal~~

~~Klassen er kun tillatt/godkjent for trening~~

~~Motorer homologert for klassen Formula A kan trene i denne klassen~~

~~(Se spesialreglement § 735)~~

~~Klassen utgår i 2010~~

### **KZ2**

Motor maks.125 ccm. 3 - 6 gear

1 sylinder, væskekjølt

Minimumsvekt 175 kg

Minimumsalder 15 år

Klassen er internasjonal

(Se spesialreglement § 739)

### **Formel Rotax Max Challenge**

Kun motortype Rotax FR 125 er tillatt.

Minimumsvekt 165 kg

Minimumsalder 15 år

Klassen er nasjonal

(Se spesialreglement § 743)

**Formulael Production**

Motor maks. 125 ccm 2-takt eller 250 ccm  
4-takt væskekjølt

Minimumsvekt, se spesialreglement for  
gjeldende motortype.

Minimumsalder 15~~8~~ år

Klassen er nasjonal

(Se spesialreglement § 742)

**Formel 250 Nasjonal**

Motor maks. 250 ccm

Maks 2 sylindere, vann- eller luftavkjølt

Minimumsvekt:           1 sylinder: 200 kg  
                                  2 sylindere: 205 kg

Minimumsalder: Fører må ha fylt 18 år, og  
inneha internasjonal C-lisens.

Klassen er nasjonal

(Se spesialreglement § 740)

**Treningsklasser:**

Utstyr tidligere homologert i Norge kan benyttes til trening.

Dekk ihht § 705 Bestemmelser om organisert trening.

## Generelle tekniske bestemmelser

### § 715

#### 1. Tillemping

Dette reglementet er tilpasset det internasjonale tekniske reglement. Reglementet gjelder for nasjonale konkurranser.

I internasjonale konkurranser gjelder det internasjonale reglementet.

Eventuelle endringer/tillegg til det nasjonale reglementet vil bli offentliggjort i NBFs informasjons-spalte i avisen "RACING", og/eller på NBFs [internettside](#) [hjemmeside](#) [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no)

#### 2. Generelle bestemmelser for motorer og endringer av disse

En kart skal kun ha en motor. Denne skal være av type totakt eller firetakt uten ekstra overlading. Alle deler som utgjør en homologert motor skal alltid være iht. original konstruksjon og iht. fotografier, tegninger og dimensjoner beskrevet i homologeringsdokument.

Følgende deler kan ikke byttes ut med deler av annen utførelse eller fabrikat:

Topplukk, sylinder, sylinderforing, veivaksel og veivhus. Bearbeiding av motorer er tillatt i klassene [Formel Micro](#), Formel Mini (**kun 85ccm**), Junior 60, [Formulael Production](#) og Formel 250 Nasjonal, iht. spesialreglement for gjeldene klasse og homologeringsdokument for gjeldene motor. ~~Intercontinental A junior, Intercontinental A~~, KF3, KF2 og KZ2, følger først nasjonalt teknisk reglementet og deretter CIK Technical regulations.

#### 3. Generelle bestemmelser for chassis

- a) Akselavstand er min. 1010 mm og maks 1070 mm med unntak av klassene [Formel Micro](#), Formel Mini og Junior 60 hvor akselavstanden er fri og Formel Cadetti hvor akselavstanden skal være maks. 950 mm. Sporvidde må være min. 2/3 av kartens akselavstand. Ved kontroll av sporvidden for karter der sporvidden er forskjellig for for- og bakhjul, skal den minste sporvidden utgjøre min. 2/3 av akselavstanden. Total lengde er maks. 1820 mm uten karosserideler (fronstspoiler evnt. bakspoiler), med unntak av klassen 250 Nasjonal hvor maks. lengde er 2100 mm. Ingen deler må stikke utenfor støtfangeren bak. Sidepontonger/hjulavvisere må ikke stikke utenfor en linje som løper fra forhjulets ytterside til bakhjulets ytterside. Dette gjelder ikke ved bruk av regndeck i nasjonale klasser. Bakakselen må ikke stikke på utsiden av felgen. Maks tillatt bredde på karten er 1400 mm, med unntak av [Intercontinental A junior \(ICA jr.\)](#) og KF3 hvor maks tillatt bredde er 1360 mm. Maks tillatt høyde på karten er 650 mm fra bakken eks. sete.

b) Væskekjøling

Kun vannpumpe drevet av bakakselen er tillatt brukt, med unntak for klassene KF2, KF3, [Formulael Production](#) og Formel 250 Nasjonal. Begrenset til en radiator og en enkel pumpe. Radiatoren må plasseres over rammen med en maks. høyde på 50 cm. Radiatoren må plasseres maks. 55 cm foran bakhjulet. Slinger og koblinger må være beregnet på den temperatur og det trykk som kan oppstå i kjølesystemet og må være forsvarlig festet til karten. Som kjølevæske tillates kun bruk av vann(H<sub>2</sub>O). ~~Bruk av glykol i kjølevæsken er strengt forbudt. men i klassen Formula Production og Formel Rotax Max Challenge tillates det bruk av Silkolene Pro CCA eller tilsvarende tilsatt kjølevæsken.~~

#### 4. Støtfangere/Sidebokser

~~Støtfangere skal være montert foran og bak på karten. Støtfangeren foran skal være forarbeidet av rør. Det fremre røret skal bæres opp av to vertikale støtter og ikke nå utover dekkene. Ved bruk av frontspoiler frafaller kravet om bruk av vertikale støtter foran.~~

##### ~~Bakre støtfanger~~

~~Den bakre støtfangeren skal være slik utformet at den egner seg til den respektive kart. Det er ikke tillatt med endringer av chassis for tilpasninger av bakfanger, den skal være tilpasset chassis. Min. høyde skal være 200 mm over bakkenivå. Når bakfanger er utarbeidet av rør, skal det i tillegg være et tverrgående rør på min. 16 mm, mellom de langsgående rammerørene med senter i samme høyde som rammerørets senter. Fanger utarbeidet av plast skal være støpt som en hul del, og må under ingen omstendighet være fylt med skum eller lignende. Bakfanger som dekker bakhjulene, må på ingen måte stikke på utsiden av bakhjulene. Avstand mellom bakhjulene og bakfanger skal være min. 15 mm, og maks. 50 mm.~~

~~For klassene ICA jr, ICA, KF3, KF2, KZ2, Formel Rotax Max Challenge og Formulael Production skal bakre fanger være iht. gjeldene CIK reglement.~~

~~Karosserideler som er påmontert karten når starter eller stevneleder viser grønt flagg SKAL også være påmontert iht. teknisk reglement når karten passerer mål, selv om ustyret ikke er påbudt for gjeldene klasse. F.eks sidebokser, frontspoiler, kjedebeskyttelse etc.~~

~~For alle klasser er det påbudt med frontplate forarbeidet av plastmateriale.~~

~~For klassene Formel Cadetti, Formel Micro, Formel Mini og Junior 60, er det tillatt med sidebokser, frontspoiler og bakfanger som er egnet for den respektive kart.~~

~~For klassene Formel Yamaha, Rotax Max Challenge og Formula Production er det tillatt å bruke sidebokser og frontspoiler av tidligere og nåværende CIK godkjent type.~~

~~I klassene Interecontinental A/Junior, Interecontinental A, KF3, KF2 og KZ2 er det påbudt med sidebokser og frontspoiler i henhold til gjeldene CIK reglement.~~

~~Sidebokser og frontspoiler skal være forarbeidet av splintfritt plastmateriale. Carbonfiber eller kevlar er ikke tillatt. Frontspoiler skal ha maks. to festepunkter og ingen ytterligere eller endret festemåte enn det som er CIK godkjent inneværende år.~~

~~Ved bruk av tidligere homologerte chassis, er det tillatt å foreta endring for å tilpasse ny frontspoiler.~~

~~Støtfangere skal være montert foran og bak på karten. Støtfangeren foran skal være forarbeidet av rør. Det fremre røret skal bæres opp av to vertikale støtter og ikke nå utover dekkene. Ved bruk av frontspoiler frafaller kravet om bruk av vertikale støtter foran.~~

##### ~~Bakre støtfanger~~

~~Den bakre støtfangeren skal være slik utformet at den egner seg til den respektive kart. Det er ikke tillatt med endringer av chassis for tilpasninger av bakfanger, den skal være tilpasset chassis. Min. høyde skal være 200 mm over bakkenivå. Når bakfanger er utarbeidet av rør, skal det i tillegg være et tverrgående rør på min. 16 mm, mellom de langsgående rammerørene med senter i samme høyde som rammerørets senter. Fanger utarbeidet av plast skal være støpt som en hul del, og må under ingen omstendighet være fylt med skum eller lignende. Bakfanger ~~som dekker~~ skal dekke minimum 2/3 av respektive bakhjuls bredde bakhjulene, og må på ingen måte stikke på utsiden av bakhjulene. Avstand mellom~~

bakhjulene og bakfanger skal være min. 15 mm, og maks. 50 mm.

For klassene ICA jr, ICA, KF3, KF2, KZ2, Formel Rotax Max Challenge, Formel Yamaha og Formula-el Production skal bakre fanger være ihht. gjeldene CIK-reglement.

Karosserideler som er påmontert karten når starter eller stevneleder viser grønt flagg SKAL også være påmontert iht. teknisk reglement når karten passerer mål, selv om ustyret ikke er påbudt for gjeldene klasse. F.eks sidebokser, frontspoiler, kjedebeskyttelse etc.

For alle klasser er det påbudt med frontplate forarbeidet av plastmateriale.

For klassene Formel Cadetti, Formel Micro, Formel Mini og Junior 60, er det tillatt påbudt med sidebokser, frontspoiler og bakfanger som er egnet for den respektive kart.

For klassene Formel Yamaha, Formel Rotax Max Challenge og Formula-el Production er det tillatt påbudt med å bruke sidebokser, og frontspoiler og bakfanger, av Tidligere og nåværende CIK godkjent type sidebokser og frontspoiler er tillatt.

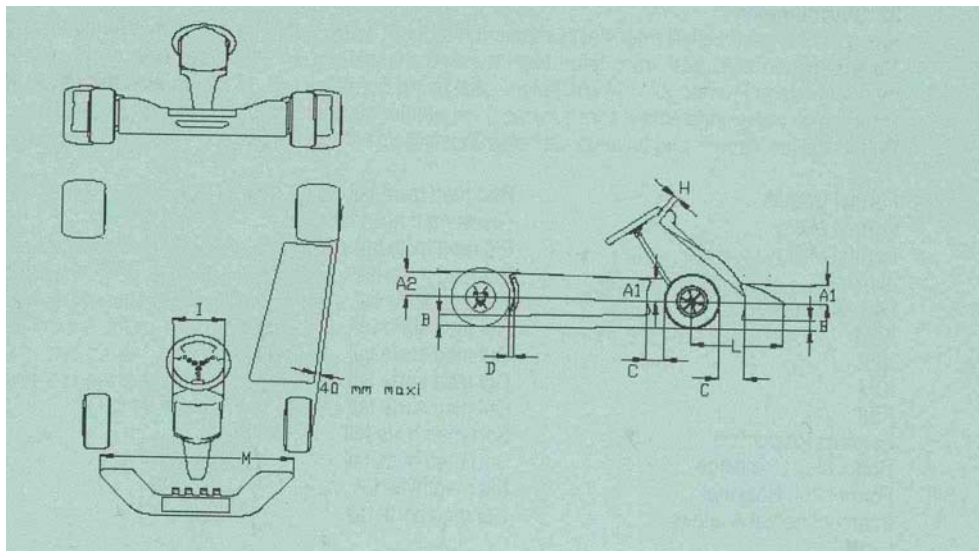
I klassene Intereontinental A/Junior, Intereontinental A, KF3, KF2 og KZ2 er det påbudt med sidebokser og frontspoiler i henhold til gjeldene CIK-reglement.

Sidebokser og frontspoiler skal være forarbeidet av splintfritt plastmateriale. Carbonfiber eller kevlar er ikke tillatt. Frontspoiler skal ha maks. to festepunkter og ingen ytterligere eller endret festemåte enn det som er CIK-godkjent inneværende år.

Ved bruk av tidligere homologerte chassis, er det tillatt å foreta endring for å tilpasse ny frontspoiler.

For nasjonale klasser er det tillatt med frontspoiler som er egnet for den respektive kart.

For klassen Formel 250 Nasjonal, se CIK-reglementet for lange baner.



Kode	Dimensjon	Toleranse	Kommentar
A1	Mindre enn radius på framdekk		Foran
A2	Mindre enn radius på framdekk		Bak
B	25	Minimum	Med fører i setet
	60	Maksimum	Med fører i setet
C	15	Maksimum	
D	60	Maksimum	
H	50	Minimum	
I	25	Minimum	
	300	Maksimum	

L	650	Maksimum
M	1000	Minimum
	Utsiden av fremdre sporvidde	Maksimum

~~Foran bakhjulene skal det monteres hjulavvisere når det ikke benyttes sidebokser. Disse skal dekke min. 2/3 av dekkets bredde. Høyden på hjulavviseren ved dekket skal ligge ved sentrumslinjen av hjulet. Tillates ikke fra 01.01.2010~~

~~Det anbefales bruk av sidebokser, frontspoiler og bakre støtfanger som dekker bakhjulene i alle nasjonale klasser.  
Påbudt fra 01.01.2010.~~

## 5. Gulv

Gulvet skal være omgitt av rør på begge sider, videre en kant eller hælstøtte som hindrer førerens føtter å gli av gulvet. Gulvet skal strekke seg fra føreraset og min. fram til hælstøtten. Hvis gulvet er perforert, er maks. hull diameter 10 mm.

## 6. Oppheng (fjæring)

Enhver form for fjæring, elastisk eller hengslet, er forbudt.

## 7. Hjul og dekk

En kart kan bare ha 4 hjul. Et hjul består av et dekk og en felg. Bare disse fire hjulene kan berøre bakken når føreren sitter i karten. Et sett dekk består av to fordekk og to bakdekk, alle av samme type. Andre kombinasjoner er ikke tillatt. Dekkene skal være av samme fabrikat på alle fire hjul. Kombinasjon av slicks og regndekk er forbudt.

Største tillatte felg er 5", 6" i Formel 250 Nasjonal.

Alle hjul skal være montert på kule/rullelager, og være luftfylte. Lufttrykk må ikke overstige 4 bar.

- Se forøvrig nasjonale dekkbestemmelser for de enkelte klasser.
- Alle former for kjemisk og/eller mekanisk bearbeiding/endring av dekket er forbudt.
- All kunstig oppvarming av dekk er forbudt.
- Alle hjul skal være tilfredsstillende sikret mot å endre posisjon på akselen.
- I alle løp (unntatt CIK-løp) arrangert i Norge skal det kun kjøres på dekk av fabrikat Dunlop, med unntak av klassen Formel 250 Nasjonal (se spesifisert reglement for klassen, § 740) ~~og Rotax Max Challenge.~~

## 8. Bremses

For klassene uten gear kreves minimum effektiv bakhjulsbrems som skal virke likt på begge bakhjul. Klassene med gear skal ha 4-hjulsbremses av tokretssystem som betjenes av en og samme pedal. Dersom en krets svikter, skal den andre fremdeles virke med full styrke.

Benyttes wire, skal den ha en minimumsdiameter på 2,5 mm. Forbindelsen mellom bremsepedal og hovedpumpe må være dobbel. Ved bruk av wire må denne ha en min. diameter på 1,8 mm, og virke effektivt hvis den ordinære forbindelse ikke virker.

Alle chassis som er CIK-homologert etter 01.01.03 skal være utstyrt med CIK-homologerte bremses. Dette gjelder kun internasjonale klasser.

## 9. Ratt/styring

Styringen skal foregå med et ratt som er sirkulært formet med kontinuerlig omkrets. Av sikkerhetsmessige årsaker skal ikke rattet bestå av kantete deler. Bruk av kabel eller kjede i styringen er forbudt. Alle deler i styreinnretningen skal være tilfredsstillende sikret. Styringen

må ikke kunne låse seg i noen posisjon. Sikringen skal foretas med hjelp av mutter med låsesplint eller selvlåsende mutter.

#### **10. Setet**

Setet må være sikkert festet til chassiset, og være slik utformet at det gir føreren effektiv støtte.

Setet skal være forsterket med metall- eller nylonplate som er min. 1,5 mm tykk og 13 cm<sup>2</sup> eller minimum 40mm i diameter, ved setefestene på siden av setet.

#### **11. Bakaksel**

Bakakselen skal være montert i kule/rullelager og må være festet slik at den ikke kan forandre posisjon sideveis. Akselen skal ikke stikke utenfor felgens ytterkant.

Bakakselens diameter skal være maksimum 50 mm, ved denne dimensjon skal akselen ha minimum veggtykkelse 1,9 mm. (Se tabell i CIK reglementet.)

Dette gjelder ikke for klassene Formel Cadetti, Formel Micro, Formel Mini og Junior 60.

#### **12. Kraftoverføring**

Kun bakhjulsdrift er tillatt. Kraftoverføringen er valgfri, men differensial er forbudt.

Dryppsmøring av kjede er ikke tillatt.

#### **13. Oljeoppsamler**

I klasser med gear eller hvor motoren er 4-takt er det påbudt med oljeoppsamler. Denne skal ha et min. volum på 2 dl. Denne skal samle opp spillolje fra oljefylte rom og forgasserens overløp.

#### **14. Beskyttelser**

I alle klasser uten gir er det påbudt med en kjedebeskytter som dekker begge sider og overkant av kjede og drev. Beskyttelsen må minst dekke ned til underkant av bakaksel.

#### **15. Pedaler**

Pedalene skal være slik plassert at de aldri i noen stilling når lengre frem-, foran- eller til siden for chassiset eller chassisets faste deler. Pedalene skal ha effektive retur fjærer.

#### **16. Gassregulator**

Gassregulatoren skal være utstyrt med en effektiv retur fjær på både pedal og forgasser slik at denne på ingen måte kan henge seg opp.

#### **17. Lyddemper og støykontroll**

I klassen Junior 60 er det påbudt med CIK-homologert innsugsdemper eller innsugsdemper homologert av NBF for klassen.

Lyddemper er påbudt. Eksosutløpet skal være bak føreren. Utløpets maksimale høyde over bakken er 45 cm. Føreren må ikke komme i kontakt med eksosanlegget når han/hun er i normal kjørestilling. Eksospottens utløp skal ikke stikke bakenfor chassisets støtfanger, eller rettes mot noen del av kjøretøyet.

I klassen Formel Cadetti er det påbudt med originalt luftfilter montert på forgasseren.

~~I klassen Formel Micro er det påbudt med originalt luftfilter montert på forgasseren, eller CIK-homologert/-registrert (tidligere eller nåværende) innsugsdemper.~~

I klassene Formel Mini, Formel Yamaha, ~~Intercontinental A junior, Intercontinental A~~, KF3, KF2, Formu~~la~~~~e~~l Production og KZ2 er det påbudt med CIK-homologert/-registrert (tidligere eller nåværende) innsugsdemper.

For motoren Biland SA250 og Vampire V2 250 som kan benyttes i klassen Formel Production, skal det benyttes originalt skumfilter som avbildet i homologeringspapiret.

Innsugsdemperen skal være ihht. dens CIK-homologeringsdokument eller CIK-registreringsdokument.

### 18. Drivstofftank

Tanken skal være solid festet til chassiset. Den skal monteres slik at drivstoffet ikke kan renne ut av tanken eller ledningsrørene under kjøring. Ledningsrørene skal være forarbeidet av mykt materiale. Fylling av tanken kan kun skje under normalt lufttrykk.

I klassene Formel Cadetti, ~~Formel Micro~~, Formel Mini og Junior 60 skal det være igjen min. 1,5 liter bensin for etterkontroll etter målgang. I de øvrige klassene skal det være igjen min. 3,0 liter.

### 19. Drivstoff

Som drivstoff tillates kun blyfri bensin som er i vanlig handel, eller bensin homologert av CIK.

Bensinen får ikke inneholde noen som helst tilsetningsstoffer foruten olje som er i vanlig salg, eller er homologert av CIK. Blanding av flere typer tilsetningsolje er forbudt. Alle systemer for kjøling av drivstoffet er forbudt. Bensinens spesifikasjoner i henhold til CIK reglementet.

### 20. Telemetri/Datalogging

I henhold til CIK-reglementet for gruppe 2.

Vi tillater bruk av GPS som erstatning for hastighetssensor og G-kraft sensor.

**For klasser med slureclutch, untatt Formel Cadetti, er det påbudt med monteringskit for UniLog system under konkurransekjøring.**

### 21. Startnummer

Kartene skal være utstyrt med startnummer som er godt synlig foran, bak og på begge sider. Nummerplaten bak, skal være forarbeidet av mykt materiale. Den skal være plan og kvadratisk med avrundede hjørner, 22 x 22 cm. Tallene skal ha en høyde på min. 15 cm og en strekbredd på 2 cm, og en bakgrunnsramme som går min. 1 cm utenfor startnummeret. Riktig startnummer må være montert før teknisk kontroll.

De forskjellige klasser skal ha følgende bakgrunnsfarge på startnumrene:

Formel Cadetti	Rød med hvite tall
<del>Formel Micro</del>	<del>Grønn med hvite tall</del>
Formel Mini	Blå med hvite tall
Junior 60	<del>Blå med hvite tall</del> Gul med sorte tall
Formel Yamaha	Blå med hvite tall
KF3	Gul med sorte tall
KF2	Gul med sorte tall
KZ2	Gul med sorte tall
Formel Production	<del>Sort med hvite tall</del> Gul med sorte tall
Formel Rotax <del>Max Challenge</del>	<del>Sort med hvite tall</del> Gul med sorte tall
Formel 250 Nasjonal	Blå med hvite tall
<del>Intercontinental A/Junior</del>	<del>Gul med sorte tall</del>
<del>Intercontinental A</del>	<del>Gul med sorte tall</del>
Debutant	Nummerplate som klassen med rødt kryss

## 22. Vekt og vektkontroll

Vektkontrollen skal gjennomføres med karten i kjøreklar stand. Kartene veies med fører som er iført personlig sikkerhetsutstyr (kjøredress, hjelm, briller, hansker og sko). Vekten skal under konkurranse/trening være i henhold til reglementet. Vekten på banen skal kontrolleres av stevneledelsen før stevnet starter. Kun denne vekten gjelder. Vekten må ikke flyttes under konkurransen. Arrangøren skal ha kontrollodd på 100 kg. Det er tillatt å feste vekter på karten for å oppnå minimumsvekt. Vektene skal være forsvarlig festet og ha minimum 2 stk. gjennomgående bolter med minimumstykkelse 68 mm pr 3 kg, med sikring, f.eks låsemutter. Dersom en kart ved kontrollveing ikke tilfredsstillende kravet til minimumsvekt, skal følgende iverksettes:

- a) Dersom for lav vekt konstateres etter tidkjøring, skal deltakeren stille bakerst.
- b) Dersom for lav vekt konstateres etter heatkjøring, skal deltakeren utelukkes fra heatet.

## 23. Batteri

Kun tørr- eller geléfyllt batteri er tillatt som strømforsyning til starter, baklys, tenningsystem og vannpumpe i de klasser hvor dette tillates.

## 24. Tillatt antall motorer, chassis og dekk

Det maksimale antall motorer, chassis og dekk som tillates brukt i ett og samme stevne er for de enkelte klasser som følger:

Klasse	Motorer	Chassis	Slicks	Regndekk
Formel Cadetti	2	1	1	1
Formel Mini	2	1	1	1
Junior 60	2	1	1	1
Formel Yamaha	2	1	1	1
KF2*	2	1	1	1
KF3*	2	1	1	1
KZ2*	2	1	1	1
Formulael Production	2	1	1	1
Formel Rotax Max Challenge	2	1	1	1
Formel 250 Nasjonal	2	1	1	2

\* For Norgesmesterskap kan det være andre regler beskrevet i tilleggsreglene. Dette skal godkjennes av NBF

Hver deltaker kan benytte/disponere 5 stk. slicks og 5 stk regndekk av godkjent fabrikat, type og dimensjon. 4 stk. dekk (2 stk. fordekk og 2 stk. bakdekk) skal merkes av teknisk kontrollant før de benyttes i konkurransen. Om det femte dekket må benyttes, skal et av de fire merkede dekkene (valgfritt om det er for- eller bakdekk) innleveres til teknisk kontrollant. Teknisk kontrollant skal påse at det nye dekket er likt det innleverte med hensyn til dimensjon og merke. Teknisk skal deretter merke det nye dekket.

# Teknisk reglement for Formel Cadetti

## § 729

Som tillegg til generelle reglementet, gjelder disse bestemmelsene for klassen Formel Cadetti.

### 1. Motor

Det skal foreligge homologeringsdokument for motoren. Dette dokumentet skal fremlegges for treningsansvarlige/teknisk kontrollant rundt om på de respektive baner, sammen med førerlisens, vognlisens og foresattelisens. Det er fører/foresatte som er ansvarlig for å anskaffe dokumentet, dette finnes på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no).

Alle motorer må være merket med motorprodusentens logo, Radne Motor, for å kunne benyttes i Norge.

Det benyttes nasjonal homologert motor uten gear.

Motoren skal være av type Raket 60CD, med forgasseren Tillitson HS-205, venturi 17,7 mm med originalt chokespjell og luftfilter. Det skal være homologert lyddemper med katalytisk eksosrensing. Tenningsanlegget skal være av typen EMAB transistor, med turtallsregulator som bryter ved 9800 omdr./min. Svinghjulskilen får ikke bearbeides eller fjernes.

Startapparatet skal være av typen snorstart, og clutch av type sentrifugal clutch. Det er påbudt med hovedstrømsbryter. Det er kun tillatt med utvekslingen 11/92 for førere med treningslisens, for øvrig fri dreving. Forgasser skal ikke justeres under kjøring.

Motoren skal leveres komplett med følgende utstyr:

Tenningsanlegg, forgasser, originalt luftfilter, eksospotte med katalysator, startapparat og clutch.

All form for trimming, bearbeiding av motoren og dens enkelte deler er forbudt. Motoren og dens deler skal til en hver tid være i overensstemmelse med siste/årets homologeringsdokument. Ethvert avvik fra dette dokumentet er å betrakte som ulovlig trimming.

### 2. Chassis

Chassis for klassen er fritt. Akselavstand skal være maks. 950 mm.

### 3. Bremses

Det er kun tillatt med hydraulisk eller mekanisk bakhjulsbrems.

### 4. Dekk

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop SL3	3,60 x 10 x 5" .....5,00 x 11 x 5"
Regndekk:	Dunlop KT3	3,60 x 10 x 5" .....4,50 x 11 x 5"

# Teknisk reglement for Formel Mini

## § 731

Som tillegg til det generelle reglementet, gjelder disse bestemmelsene for klassen Formel Mini.

### 1. Motor

Det skal foreligge homologeringsdokument for motoren **som brukes**. Dette dokumentet skal fremlegges for teknisk kontroll. Det er deltakerens ansvar å fremskaffe dokumentet, dette finnes på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no).

Alle motorer skal være stemplet med motorprodusentenes logo (Radne Motor) for å kunne delta i løp i Norge.

**Motoren og dens deler skal til enhver tid være i overenstemmelse med siste/årets homologeringsdokument. Ethvert avvik fra dette dokumentet er å betrakte som ulovlig trimming.**

### Raket 85

Det benyttes nasjonalt homologert motor uten gear og clutch. Motoren skal være komplett med tenningsanlegg, forgasser og eksosanlegg med katalysator.

Motoren skal ha en minimumsswich på 1,3 mm, og et min. forbrenningsromvolum på 9,3 ml. Forgasseren skal ikke justeres under kjøring.

All form for trimming, bearbeiding og forandring av motoren og dens enkelte deler inklusive forgasser, eksosanlegg og tenningsanlegg er forbudt, med unntak av stempel. Det tillates bearbeiding av nedre del på stempelets skjørtekant, men det skal være ihht. homologeringsdokument gjeldene for motoren.

Chokespjeld og aksel kan fjernes og hullene tettes igjen. Det er kun tillatt å benytte CIK-homologert/-registrert innsugsdemper med maks 23 mm. trakter. Det er kun tillatt med original innsugsflens merket med Radne`s logo ved benyttelse av CIK-homologert/-registrert innsugs-demper.

~~Motoren og dens deler skal til enhver tid være i overenstemmelse med siste/årets homologeringsdokument. Ethvert avvik fra dette dokumentet er å betrakte som ulovlig trimming.~~

Regulering av eksoslengden ved å endre lengden på rørstussen eller flexirøret mellom original eksosmanifold og eksospotte er tillatt.

### Raket 95

Iht homologeringsdokument

**Det er kun tillatt å benytte CIK-homologert/-registrert innsugsdemper med maks 23 mm. trakter.**

### 2. Chassis

Chassis er fritt. Akselavstanden er fri.

### 3. Brems

Det er kun tillatt med hydraulisk eller mekanisk bakhjulsbrems.

### 4. Dekk

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop SL3	3,60 x 10 x 5" .....5,00 x 11 x 5"
Regndekk:	Dunlop KT3	3,60 x 10 x 5" .....4,50 x 11 x 5"

# Teknisk reglement for Formel Yamaha

## § 732

Som tillegg til det generelle reglementet gjelder disse bestemmelsene for klassen Formel Yamaha.

### 1. Motor

Det skal foreligge homologeringsdokument for motoren. Dette dokumentet skal fremlegges for teknisk kontroll. Det er deltakerens ansvar å fremskaffe dokumentet, dette finnes på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no).

Kun Yamaha KT 100 S, importert av Yamaha Motor Scandinavia AS kan benyttes. Alle motorer skal merkes med NBFs godkjenningssmerke. Motoren skal leveres komplett med tenningsanlegg og forgasser.

All form for trimming, bearbeiding og forandring av motorens deler inklusive forgasser og tenningsanlegg er forbudt. Grading, sliping og polering regnes som bearbeiding og er forbudt. Motoren og dens deler skal til enhver tid være i overensstemmelse med siste/årets homologeringsdokument. Ethvert avvik fra dette dokumentet er å betrakte som ulovlig trimming.

Kun godkjent lydtemper får benyttes (se homologeringsdokumentet).

Kun CIK-homologert/-registrert innsugsdemper med maks. 23 mm trakter er tillatt, se homologeringsdokumentet.

### 2. Chassis

Chassis er fritt innenfor de grenser som er satt i § 715.

### 3. Bremses

Det er kun tillatt med hydraulisk eller mekanisk bakhjulsbrems.

### 4. Dekk

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop SL6	4,50 x 10 x 5"	7,10 x 11 x 5"
Regndekk:	Dunlop KT6-5SLW194	4,00 x 10 x 5"	6,50 x 11 x 5"

### 5. Prisbegrensning

Maks. pris på komplett motor inkl. mva. 9.750,- uten CIK-registrert lydboks og lydtemper. Eventuelle prisendringer forhandles frem mellom importør/agent og NBF og offentliggjøres i NBFs hjemmesider [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no) og NBF's informasjonsspalte i avisen RACING.

# Teknisk reglement for Junior 60

## §733

Som tillegg til det generelle reglementet, gjelder disse bestemmelsene for klassen Junior 60

### 1. Motor

Det skal foreligge homologeringsdokument for motoren, godkjent av NBF. Dette dokumentet skal fremlegges for teknisk kontroll. Det er deltakerens ansvar å fremskaffe dokumentet, dette finnes på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no) Motorene er homologert for konkurransekjøring tom. 31.12.2009 **14. Søknad om re-homologering må være inne før 31.12.2014**

Det benyttes nasjonalt homologert en-sylindret luftavkjølt motor uten gear, med slureclutch og elektrisk selvstarter påmontert. Motoren skal til en hver tid være i overensstemmelse med homologeringsdokument for gjeldene motor. Originale deler for gjeldene motor skal alltid beholde sin originale konstruksjon og alltid være identifiserbar med bilder, tegninger og fastsatte mål satt og/eller vist i motorens homologeringsdokument.

Toppløkk, sylinder og bunnkasse skal være merket av produsent.

~~Motoren kan ha et maksimalt sylindervolum på 60 cm<sup>3</sup> og et toppløkksvolum på minimum 7 cc. Eksos- og innsugsport, samt spylekanalene, måles med et 10 mm bredt søkeblad med tykkelse på 0,2 mm, og skal til en hver tid være i overensstemmelse med homologeringsdokumentet.~~ Enhver maskinering og/eller bearbeiding av sylinder, motorblokk og/eller stempel som kan bidra til å slippe en blanding av luft bensin inn i sylinderen etter at nedre del av stempelet har stengt innsugskanalen er forbudt. Dette inkluderer, men er ikke begrenset til, enhver form for: endring/flytting av veivakselens senterlinje i forhold til sylindrerløpet, asymmetrisk maskinering at stempel og stempeltopp, og fasing/brytning av sylinderport og nedre del av stempel ut over det som er et minimum for maskinerte deler.

~~Tennplugg er fri av fabrikat men skal kun ha en elektrode, og skal når den er riktig fastskrudd i topplokket ikke på noen måte stikke ned i forbrenningskammeret, med unntak av elektroden. Gjengene på tennpluggen skal være M14 x 1,25 mm, og gjengepartiet skal ha en lengde på 18,5 mm. Forbrenningskammeret skal ha en rund form, og til en hver tid være ihht. den enkelte produsents kontrolltolk.~~

~~Kun forgasser Dell'Orto type PHBG 18 BS REG.2523 er tillatt, mekanisk flottørforgasser med maks venturidiameter på 18 mm. All form for bearbeiding, grading og polering er forbudt. Skal være i hht. gjeldende homologeringsdokument.~~

Den elektriske starteren som er montert på motoren drives av et batteri som skal være fastmontert på karten. ~~Det tillates å kjøre uten startbatteri, men starter må være originalmontert.~~ Karten startes ved hjelp av påbudt montert startknapp og stoppes ved hjelp av påbudt montert stoppknapp, og skal være montert slik at føreren i normal sittestilling i karten kan betjene knappene. Disse knappene skal til en hver tid være i funksjon.

~~Kun homologert tenningsanlegg med fast tenningspunkt og av analog type er tillatt, men det tillates bearbeiding eller grading av kile for tenningsanleggets rotor for de tenningsanlegg hvor det ikke er mulig å justere stator.~~

~~Clutchen skal være original og omkranses av en beskyttelse i støpt aluminium eller plast som er egnet for formålet, og skal til en hver tid være påmontert motoren under drift.~~

~~Clutchen skal til enhver tid ha et gripepunkt, som setter karten i bevegelse framover, på maksimalt 5500 omdr./min. med fører sittende i karten.~~

~~Clutchen skal under alle forhold være i fullt inngrep (100%) ved maks. 6500 omdr./min.~~

~~Kun en type eksospotte er tillatt, og skal til enhver tid være i overensstemmelse med homologeringsdokumentet.~~

Kun CIK-homologert innsugsdemper med 23 mm trakter og originalt luftfilter eller innsugsdemper homologert for klassen er tillatt.

Motoren og dens deler skal til enhver tid være i overensstemmelse med siste/årets homologeringsdokument. Ethvert avvik fra dette dokumentet er å betrakte som ulovlig trimming.

## **2. Chassis**

Chassis er fritt innenfor de grenser som er satt i § 715. Akselavstanden er fri.

## **3. Bremses**

Det er kun tillatt med hydraulisk eller mekanisk bakhjulsbrems.

## **4. Vekt**

Minimumsvekt er 1105kg.

## **5. Dekk**

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop SL3	3,60 x 10 x 5”	5,00 x 11 x 5 “
Regndekk:	Dunlop KT3	3,60 x 10 x 5”	4,50 x 11 x 5”

# Teknisk reglement for KF3

## §736

Klassen kjøres i henhold til enhver tid gjeldene CIK Technical regulation for KF3, med unntak av nasjonalt dekkreglement.

### 1. Motor

Motoren skal være CIK-homologert ensylindret reedstyrt motor uten gir, med homologert slureclutch.

Motoren skal til en hver tid være iht. gjeldene CIK-reglement.

Mål, målemetode og toleranser iht. gjeldene CIK-reglement.

Forgasser og lydtemper ihht. CIKs anbudskonkurranse for *CIK-FIA Championships, Cups and Trophies 2009/10*.

### 2. Chassis

Kun chassis som er homologert av CIK kan benyttes.

**Tidligere homologerte chassis for klassen er tillatt.**

### 3. Bremses

Det er kun tillatt med hydraulisk bakhjulsbrems, homologert av CIK for klassen.

**Tidligere homologerte bremses for klassen er tillatt.**

### 4. Vekt

Minimumsvekt er 145 kg. Minimumsvekt for kart uten drivstoff og fører er 75 kg.

### 5. Dekk

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop DDH	4,50 x 10 x 5"	6,50 x 11 x 5"
Regndekk:	Dunlop KT11 CIK	4,50 x 10 x 5"	6,50 x 11 x 5"

For fullstendig reglement henvises til årets utgave av "CIK-FIA Year book of Karting Sport". Denne finnes på [www.cikfia.com](http://www.cikfia.com) eller kan kjøpes av NBF.

# Teknisk reglement for KF2

## §737

Klassen kjøres i henhold til enhver tid gjeldene CIK Technical regulation for KF2, med unntak av nasjonalt dekkreglement.

### 1. Motor

Motoren skal være CIK-homologert ensylindret reedstyrt motor uten gear, med homologert slureclutch.

Motoren skal til en hver tid være ihht. gjeldene CIK-reglement.

Mål, målemetode og toleranser ihht. gjeldene CIK-reglement.

Forgasser ihht. gjeldene CIK-reglement for klassen KF2.

Lyddempere skal være CIK-homologert for klassen KF2.

### 2. Chassis

Kun chassis som er homologert av CIK kan benyttes.

**Tidligere homologerte chassis for klassen er tillatt.**

### 3. Bremses

Det er kun tillatt med hydrauliske bremses homologert av CIK for klassen.

**Tidligere homologerte bremses for klassen er tillatt.**

### 4. Vekt

Minimumsvekt er 158 kg. Minimumsvekt for kart uten drivstoff og fører er 75 kg.

### 5. Dekk

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop DDHM	4,50 x 10 x 5"	7,10 x 11 x 5"
Regndekk:	Dunlop KT11 CIK	4,50 x 10 x 5"	6.50 x 11 x 5"

For fullstendig reglement henvises til årets utgave av "CIK-FIA Year book of Karting Sport". Denne finnes på [www.cikfia.com](http://www.cikfia.com) eller kan kjøpes av NBF.

# Teknisk reglement for KZ2

## § 739

Klassen kjøres i henhold til CIK-reglementet med nasjonale bestemmelser som dekk og nedenfor nevnte tillemplinger.

Klassen kjøres i henhold til det internasjonale reglement for klassen KZ2, med unntak for nasjonalt dekkreglement.

### 1. Motor

Motorer homologert av CIK for klassen KZ2. Mål, målemetode og toleranser på eksosport og topplokksvolum i henhold til gjeldende CIK-reglement.

Eksosanlegg skal være CIK-homologert. Kun forgasser av type dellorto VHS 30 tillates, iht. CIK-reglementet gjeldende for mesterskap, cuper og troféer arrangert av CIK.

Motorer homologert for klassen ICC etter 01.01.98 tillates.

### 2. Chassis

Chassis skal være i henhold til gjeldende CIK-reglement

Tidligere homologerte chassis for klassen er tillatt.

### 3. Bremses

Det er kun tillatt med hydrauliske bremses homologert av CIK for gjeldene klasse..

Tidligere homologerte bremses for klassen er tillatt.

### 4 Vekt

Minimumsvekt er 175 kg.

### 5. Dekk

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop DDHM	4,50 x 10 x 5"	7,10 x 11 x 5"
Regndekk:	Dunlop KT11 CIK	4,50 x 10 x 5"	6.50 x 11 x 5"

### 6. Girkasse

Girkassen skal ha originalutveksling i henhold til homologeringsdokumentet.

For fullstendig reglement henvises til årets utgave av "CIK-FIA Year book of Karting Sport".

Denne finnes på [www.cikfia.com](http://www.cikfia.com) eller kan kjøpes av NBF.

# Teknisk reglement for 250 Nasjonal

## § 740

Klassen kjøres etter gjeldene CIK-reglement, med unntak av de nasjonale tilpasningene.

### 1. Motor

Det skal benyttes en- eller to-sylindrede serieproduserte motorer med maks. sylindervolum 250 ccm.

Motoren skal ha maks. 6 gear, og kan være luft- eller vannavkjølt.

Maks. forgasserdiameter:     1 sylinder 40 mm  
  2 sylinder 36 mm

### 2. Karosseri

Karosseriet skal være i overensstemmelse med CIK-reglementet gjeldene lange baner (bilbaner).

### 3. Vekt

Minimumsvekt:           1 sylinder 200 kg  
                                  2 sylinder 205 kg

### 4. Lysutstyr

Det er påbudt med baklys etter CIK-reglementet ved kjøring på bilbaner.

### 5. Bremseser

Det er påbudt med 4-hjulsbrems og to separate bremsekretser.

På bilbaner kreves en wire med min. diameter på 1,8 mm som sikkerhet i tillegg til staget/wiren mellom bremsepedal og bremsesylinder.

### 6. Dekk

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop DDM	5,50 x 11 x 6"	8,00 x 11,50 x 6"
Regndekk:	Dunlop KT6 W11	5,00 x 11 x 6"	7,10 x 11,00 x 6"

# Teknisk reglement for klassen ~~Formula~~el Production

## §742

Som tillegg til det generelle tekniske reglementet gjelder disse bestemmelser for klassen ~~Formula~~el Production.

**Motorene er homologert for konkurransekjøring tom. 31.12.2014.**

**~~Samtlige motorhomologeringer utgår 31.12.2009 og kan deretter kun brukes til trening, hvis det ikke godkjennes re-homologering. Søknad om re-homologering må være inne før 31.12.2014~~**

### 1. Motor

Motoren skal til enhver tid være i overensstemmelse med homologeringsdokumentet og tegninger, fotografier og dimensjonerende mål i dette, og nedenforstående reglement. Gjeldene homologeringsdokument er lagt ut på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no). Forgasser, tenningssystem, bensinpumpe, eksosanlegg og clutch skal være som originalt levert med motoren, og som beskrevet i homologeringspapiret. Ved bruk av ekstern bensinpumpe er kun membranpumpe tillatt, fri av fabrikat. Det er kun tillatt med original clutch som griper ved maks 5000 omdr./min. med fører sittende i karten. **Clutchen skal under alle forhold være i fullt inngrep (100%) ved maks. 6500 omdr./min.** Tennpluggen skal ikke stikke ned i forbrenningsrommet, med unntak av tennpluggens elektrode.

Det er påbudt med montert bryter som stopper motoren ved at den kutter tenningen, og den skal være montert slik at føreren i normal sittestilling i karten kan betjene knappen. For motorer som leveres med start/stopp-brytere, selvstarter og batteri skal dette være montert og i funksjon.

For motorer som er CIK-homologert for klassen KF4 gjelder CIK-reglementet for klassen KF4.

Tillatte motorer i klassen:

- Rotax Max 125 FR
- Parilla Leopard
- Parilla X30
- CRS A-1-125
- Sonic TX125
- Seven L4
- PCR Windfire 125
- Vampire V2 250
- Vortex ROK
- Vortex Super ROK
- Comer 365 AE
- Rotax 125 Max DD2
- Biland SA250
- Motorer CIK-homologert for klassen KF4
- Maxter F1K

For motorer som ikke er nevnt i listen over tillatte motorer gjelder følgende:

En-sylindret motor med slureclutch uten gir, uten balanseaksel og uten eksosventil, og med:

Sylindervolum maks. 125 cm<sup>3</sup>.

Forgasser iht. homologeringspapir, maks 24 mm.

Kun CIK-homologert lydboks er tillatt.

Kun motorer med homologeringspapir lagt ut på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no) er tillatt.

## 2. Chassis

Chassis er fritt innen de grenser som er satt i § 715, med unntak av Rotax DD2. For Rotax DD2 er det kun tillatt chassis etter oppdatert reglement på [www.rm1-kart.com](http://www.rm1-kart.com)

## 3. Brems

~~Ved bruk av frambrems, homologert av CIK, legges det til 5 kg på minimumsvekt.~~

Ved bruk av frambrems skal denne være homologert av CIK.

## 4. Vekt

Minimumsvekt er 170 kg, med unntak for de som benytter motorer som nevnt under:

Minimumsvekt 160kg:

Vortex ROK

Parilla Leopard

Minimumsvekt 165 kg:

Rotax Max 125 FR

Parilla X30

Motorer CIK-homologert for klassen KF4

Minimumsvekt 175 kg:

Vortex Super Rok

Comer 365-AE

CRS A1-125

Sonik TX125

Seven L4TAG

PCR Windfire 125

Rotax Max DD2

Biland SA250

Minimumsvekt 190 kg:

Vampire V2 250

## 5. Dekk

Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:

	Dunlop SL6	4,50 x 10 x 5"	7,10 x 11 x 5"
Regndekk:	Dunlop KT6-5SLW194	4,00 x 10 x 5"	6,50 x 11 x 5"

# Teknisk reglement for **Formel Rotax Max Challenge**

## §743

~~Klassen skal kjøres sammen med Formula Production i de løp som ikke teller i Rotax Max Challenge.~~

~~Fører som ønsker å delta i Rotax Max Challenge (RMC) må kontakte Gravdahl Motor. Løpsgjennomføringen skjer etter de regler og vilkår som gjelder i det nasjonale konkurransereglementet. NBF og arrangør har ingen jurisdiksjon for at regler og vilkår for RMC, fastlagt av det nasjonale Rotax Max Center Gravdal Motor, følges. NBF har godkjent at RMC følger det tekniske reglementet ihht. RMC.~~

### 1. Motor

~~Kun motor Rotax Max 125 FR ihht. reglementet for Rotax Max Challenge er tillatt. homologeringsdokument er tillatt.~~

~~Motor skal være plombert av en autorisert Rotax forhandler. Autorisasjon utstedes kun av Gravdahl Motor AS. Det er til en hver tid den nyeste versjonen av teknisk reglement for klassen som gjelder. Dette reglementet finnes på [www.maxchallenge-rotax.com](http://www.maxchallenge-rotax.com)~~

### Bremser

~~Det er kun tillatt med hydraulisk bakhjulsbrems~~

### 2. Chassis

~~Kun chassis ihht. reglement for Rotax Max Challenge er tillatt, med unntak av nasjonale tilpasninger bestemt av Gravdahl Motor AS.~~

~~Chassis er fritt innenfor de grenser som er satt i §715.~~

### 3. Karosseri

~~Det er påbudt med sidepontonger, frontspiler, bakfanger og rattkåpe homologert av CIK.~~

### 4. Vekt

~~Minimumsvekt 165 kg.~~

### 5. Dekk

~~Dekk av følgende type og dimensjoner skal benyttes:~~

~~Mojo D2 4,50 x 10 x 5" 7,10 x 11 x 5"  
Regndekk: Mojo W2 4,00 x 10 x 5" 6,00 x 11 x 5"~~

~~Regndekk: Dunlop SL6 4,50 x 10 x 5" 7,10 x 11 x 5"  
Dunlop KT5SL94 4,00 x 10 x 5" 6,50 x 11 x 5"~~

~~For deltakelse og spesialreglement i Rotax Max Challenge Norway, kontakt importør/forhandler.~~

# Nasjonalt konkurransereglement for kart

## § 750

Dette reglementet er en del av Det Nasjonale Sportsreglement (NSR), og gjelder for alle nasjonale Formel-K løp.

### 1. Alminnelige bestemmelser

I det nasjonale reglement for Formel-K er det fastsatte bestemmelser for klasseinndeling, registrering av karter og for kartens og førerens utrustning.

Når det gjelder førerlisenser, gjelder til enhver tid Norges Bilsportforbunds (NBFs) bestemmelser.

Det er også egne bestemmelser for debutantkjøring (se § 706).

**Det tillates ikke å invitere førere med lisens \*Rekrutt Trening\* til løp.**

### Ledsager/anmelder

Det kreves obligatorisk ledsagerlisens for ledsager til utøvere t.o.m. det året fører fyller 15 år. Lisensen er personlig, og må derfor utstedes i ledsagerens navn. Anmelder/ledsager melder på deltakeren og har det fulle ansvaret for denne under løpet (NSR § 60). Innehaver av ledsagerlisens kan kun anmelde en fører i et løp med mindre utøverne er søsken. I forbindelse med trening kan innehaver av ledsagerlisens ha ansvaret for inntil to førere. Ledsager kan ved skriftlig fullmakt overføre ansvaret til en annen.

~~Denne Ledsager~~ må være over 18 år og inneha gyldig lisens. Som ledsagerlisens godkjennes ~~anmelderlisens i henhold til NSR § 52, dvs. enhver nasjonal eller internasjonal lisens med unntak av vognlisens. alle personlige lisenser.~~

Anmelder er underlagt de samme plikter og rettigheter som andre lisensinnehavere i NBF (NSR § 19). Forøvrig henvises det til NSR Kap.6 (Bestemmelser angående anmeldere og førere - lisenser).

Konkurranser som er anmeldt internasjonalt, dvs. oppført på den internasjonale terminlisten fra CIK (det internasjonale kartforbundet), arrangeres i henhold til internasjonale bestemmelser (dette inneholder bl.a. egne bestemmelser om lisenser).

Det er til enhver tid forbudt å starte opp motorer i depot  
Brudd på denne regelen kan straffes med bøter, eventuelt utelukkelse.  
Arrangøren kan i særskilte tilfeller gi dispens fra denne regel.

På løp hvor elektronisk tidtaking benyttes, skal transponder være påmontert og i bruk fra og med obligatorisk trening. Det er deltakerens ansvar å påse at transponder er korrekt plassert og i funksjon under hele stevnet. Transponder skal være plassert bak på seteryggen i en høyde av 25 cm (+/- 5cm) fra bakkenivå.

Video- og/eller tidtakersystem kan benyttes som bevis ved straffeutmålinger.

### 2. Kvalifisering/Tidkjøring

Arrangøren kan fritt velge kvalifiseringsmetode. Denne skal angis i tilleggsreglene.

Tidkjøring

Velges tidskjøring trekker arrangør startrekkefølgen, og den skal foregå etter en av følgende to former:

- a Det kjøres først en oppvarmingsrunde, deretter kjøres to runder med manuell eller elektronisk tidtaking (type AMB eller tilsvarende). Beste rundetid er tellende. Hvis en deltaker får stopp, gis det ingen rett til ny tidkjøring.
- b Tidkjøring foregår over minimum 5 minutter, hvor oppstillingen loddtrekkes av arrangørens sekretariat eller stevneleder. Overstiger antall deltakere i en enkelt klasse 20 førere, skal tidkjøringen for gjeldene klasse deles opp i grupper med like mange startende i hver gruppe, maks 20 deltagere. En fører som kjører inn i pitlane eller parkeringsdepot har valgt å avbryte sin tidkjøring, og får dermed ikke lov til å kjøre ut på banen igjen. En fører som ikke har fått registrert en tid (runde), har ingen mulighet til ny tidkjøring. Oppnår 2 eller flere førere samme tid, er det deltakeren med best 2. tid som settes først.

Fra det øyeblikk starteren viser grønt flagg, er feltet under starterens kommando. Etter denne tid er det kun tillatt å motta nødvendig dyttehjelp for å starte karten første gang. All annen ekstern hjelp er forbudt.

Den fører som oppnår best tid får beste startposisjon i første heat, nest beste tid får nest beste startposisjon osv.

Dersom det er to grupper og raskeste tid oppnådd i den saktere gruppen ikke er mer en 101% (tid x 1,01) av den raskeste tiden oppnådd i den raskeste gruppen: rekkefølgen vil bli fastsatt av tiden oppnådd av hver enkelt fører.

Dersom det er to grupper og raskeste tid oppnådd i den saktere gruppen er mer enn 101% av den raskeste tiden i den raskeste gruppen: 1. plass går til den raskeste tiden i den første gruppen (raskeste tid totalt), 2. plass til den raskeste tiden i den andre gruppen, 3. plass til andre beste tid i den første gruppen, 4. plass til den andre raskeste tiden i den andre gruppen, 5. plass til den tredje raskeste tiden i første gruppen osv.  
(Ref. CIK-FIA Specific Prescriptions 18B)

Dersom to eller flere deltakere har lik bestetid, legges andre runde til grunn, hvor den fører som har best andretid går foran.

I avviklingsformer hvor poengberegning benyttes, skal tidkjøringen legges til grunn ved poenglikhet.

Tidstillegg på grunn av for høyt støynivå under tidkjøringen gis i henhold til § 712 (Støymåling).

Tilleggsreglene angir hvor mange karter som skal kjøre samtidig.

### **2.1 Krav til elektronisk tidtaking i statusløp (NM og Norgescup)**

I statusløp kreves det at arrangøren leier tidtakertjeneste fra NBF. NBFs system er av type AMB Tran X 160 (transpondere). Kun transpondere levert av og registrert hos NBF tillates brukt i disse løpene. Førere med norsk lisens kan leie eller kjøpe egen transponder av NBFs tidtakerteam.

### **3. Avvikling/organisering**

Avviklingen i statusløp skal gjennomføres i henhold til de til enhver tid gjeldende regler (Reglement for Norgesmesterskap og Norgescup). I løp uten status står arrangøren fritt til å velge andre avviklingsformer.

Uansett hvilken form som benyttes, skal tilleggsreglene inneholde opplysninger om kvalifiseringsmetode, startoppstilling, startmetode, poengfordeling etc.

## 4. Start og startmetoder

### 4.1 Startmetoder

#### A. Rullende start

Ved rullende start er kartene i bevegelse når startsignalet gis. Det skal være 2 myke plastkjegler på hver side av banekanten på akselerasjonslinjen, og 4 myke plastkjegler på senterlinjen før akselerasjonslinjen. Det er forbudt å akselerere før akselerasjonslinjen eller før det er gitt startsignal. Akselerasjonslinjen skal være 25 meter før startlinjen. Feltet ledes av den føreren som er kvalifisert til beste startspor (master). Masteren bestemmer hastigheten i feltet. Han/hun skal hele tiden holde jevn og tilpasset hastighet. Førerne skal holde sine startposisjoner.

Banen skal merkes med en rød linje i passende avstand før startlinjen, f. eks. 2 svinger i forkant av startlinjen, og markeres med en myk plastkjegle på hver side ved banekanten. Det er viktig at denne linjen er plassert slik at startfeltet har god tid til å samle seg før startsignal gis. En utøver som får problemer i masterrunden, og av den grunn mister sin opprinnelige startposisjon, kan kjøre seg opp til rett posisjon før den røde linjen passerer. Når en passerer linjen skal posisjonene holdes, og feltet kjører rolig og samlet opp mot start. Gis det ikke startsignal gjelder samme prosedyre frem til man på ny passerer linjen.

Løpsleder skal presisere hvor den røde linjen er plassert på førermøtet.

For klasser uten gir skal rullende start benyttes. Starten går i det øyeblikk starter signaliserer start enten med startflagg eller startlys. Fra dette tidspunkt kan førerne passere hverandre, men de kan ikke krysse midtlinjen før de har passert akselerasjonslinjen.

Masterens startposisjon er i første rekke, og slik at master vil få første innersving etter start.

Master kan velge om han/hun vil starte på høyre eller venstre side i første rekke, men må meddele dette for løpsleder så fort han/hun kommer frem til oppstillingsplass.

Fra det øyeblikket starter eller løpsleder viser grønt flagg, er feltet under starterens kommando. Etter denne tid er det kun tillatt å motta nødvendig dyttehjelp for å starte karten første gang. All annen ekstern hjelp er forbudt.

I klassene Formel Cadetti, [Formel Micro](#), Formel Mini og Junior 60, kan fremmed hjelp til igangskyving/starthjelp gis inntil starten går (gjelder også masterrunder).

**I øvrige klasser kan juryen ~~kan~~ dispensere fra regelen om fremmed hjelp i de tilfeller hvor en fører har et fysisk handikap som tilsier at slik hjelp er nødvendig.**

#### B. Stående start

Ved stående start er kartene stillestående når startsignalet gis. Kartet skal plasseres slik at dens fremste del befinner seg maks.10 cm bak startruten.

“Le Mans-start er forbudt”.

For klasser med gear kan stående start benyttes. Oppstilling som ved rullende start.

Når feltet kommer frem mot start skal det bli møtt av en funksjonær som står på startlinjen med rødt flagg. Når hele feltet er plassert korrekt vises det grønt flagg bak feltet,

funksjonæren med rødt flagg forlater da startlinjen og startsignal kan gis.

Løpsleder skal presisere startprosedyre på førermøtet.

#### C. Nøytralisering av heat eller finale

a) Løpsleder kan avgjøre å nøytralisere et heat eller en finale. Denne prosedyren skal kun brukes dersom det er hindringer i banen, eller førere eller funksjonærer er i umiddelbar fysisk fare, men omstendighetene ikke rettferdiggjør at heatet eller finalen stoppes.

b) Når ordren om nøytralisering er gitt skal alle flaggpuster vise bevegelig gult flagg og vise et skilt med teksten ”SLOW” (skilt med gul bakgrunn og teksten ”SLOW” med sorte

bokstaver), som vises helt til nøytraliseringen er avsluttet.

c) Alle konkurrerende karter må da samles i en rekke bak den ledene karten, og forbikjøring er strengt forbudt. Forbikjøring kan bare foretas derom en kart reduserer farten på grunn av et alvorlig problem.

d) I nøytraliseringsrundene skal den ledene karten betemme tempoet, i en moderat hastighet, og alle de andre kartene må holde seg i en så tett formasjon som mulig.

e) Kartene kan kjøre til Pitlane under nøytraliseringen men kan bare kjøre ut på banen igjen når tillateles er gitt av funksjonær. En kart som kjører ut på banen igjen skal i moderat hastighet fortsette til den har tatt igjen rekken bak den ledene karten og skal holde seg bakerst.

f) Når løpsleder bestemmer å avslutte nøytraliseringen skal startlysene tennes evt. startflagget vises ubevegelig, dette er signalet til førerne om at heatet eller finalen gjenoppnås ved neste passering av start/mål-linjen. På siste nøytraliseringsrunde vises "SLOW" skiltet og ubevegelig gult flagg.

g) På dette tidspunkt vil den ledene karten fortsette å bestemme tempoet, i en moderat hastighet. Løpsleder vil signalisere restart av heatet eller finalen ved å vise bevegelig grønt flagg ved start/mål-linjen. Forbikjøring er fremdeles forbudt inntil kartene har passert start/mål-linjen på avslutningen av nøytraliseringen av heatet eller finalen. Når kartene nærmer seg start/mål-linjen, hvor løpsleder viser bevegelig grønt flagg, er det kun lov å akselerere etter at den gule lingen før start/mål-linjen er passert. Det gule flagget og skiltet med "SLOW" tas bort og erstattes av grønt flagg på alle flaggposter. Det grønne flagget vises maksimum i én runde.

**h) Alle runder fullført under nøytraliseringen regnes med i heatet eller finalen.**

i) Dersom heatet eller finalen avsluttes under nøytraliseringen vises målflagget som vanlig. Forbikjøring er kun tillatt dersom en kart reduserer farten på grunn av et alvorlig problem.

#### **4.2 Oppstilling til start**

Deltakerne skal i god tid stille opp til start i startgården.

Det er ikke tillatt å starte motor før funksjonær gir signal om dette.

Denne prosedyren skal være beskrevet i løpets tilleggsregler.

Oppstillingen i første heat skjer i henhold til pkt.2 og/-eller etter funksjonærens anvisninger.

Igangskyving/starthjelp kan mottas frem til en heltrukket hvit linje 40 m. etter startgård.

Brudd på denne bestemmelsen medfører utelukkelse fra gjeldende

tidkjøring/kvalifisering/finale. Ved stopp i oppvarmings-/masterrunde kan starthjelp gis til klassene Formel Cadetti, Formel Mini og Junior 60.

**Området skal være inngjerdet og er kun åpent for fører og mekaniker. All rusing/varmkjøring av motor er forbudt. Dette er kun tillatt på plass angitt av arrangør.**

#### **4.3 Starter/lyssignal**

Det kan benyttes manuell start eller lyssignal.

Fra det øyeblikk starteren gir signal med grønt flagg for å slippe ut startfeltet, er førerne under starterens kommando og kan ikke motta hjelp til reparasjon eller justering av karten/utstyret.

Juryen kan dispensere fra bestemmelsen om fremmed hjelp i de tilfeller hvor en fører har et fysisk handicap som tilsier at slik hjelp er nødvendig.

For Formel Cadetti, Formel Mini og Junior 60 se pkt.4.1

Tilleggsreglene skal inneholde informasjon om startprosedyre.

#### **4.4 Forsering/snikning**

All form for forsering gjennom startfeltet i den hensikt å forbedre sin startposisjon er forbudt og vil bli straffet med tidstillegg evnt. utelukkelse.

#### **4.5 Feil start**

Omstart kan kun skje ved feil start. Dette angis med feilstart-flagg. Beslutning om feil start fattes av løpets starter. Denne avgjørelsen er endelig og kan ikke påklages.

#### **4.6 Tyvstart**

Tyvstart idømmes av en tyvstartdommer. Denne avgjørelsen kan ikke påklages.

Tyvstart straffes med et tidstillegg på 10 sek. Meddelelse om tyvstart varsles føreren med tavle med startnummer.

#### **4.7 Start- og måldommer**

Start- og måldommer er obligatorisk. Deres beslutninger kan ikke påklages.

#### **5. Wet race**

Det er kun løpsleder som kan erklære "wet race" (våt bane). Erklærer løpsleder "wet race", er det opp til førerne å velge om de vil kjøre med slicks eller regndekk, men det vil bli gitt svart flagg til en fører som p.g.a. feil dekkvalg kjører vesentlig saktere enn de andre førerne på banen. **Bruk av slicks dekk er derfor obligatorisk i ethvert annet tilfelle.**

Blanding av slicks og regndekk på samme kart er ikke tillatt.

#### **6. Konkurransens avslutning/avbrutt heat**

Løpet er slutt når målflagget vises, og deltakerne har passert dette, uansett antall kjørte runder. Dersom et heat avbrytes før de stipulerte antall runder er kjørt, gjelder følgende:

1. Er 60 % av de stipulerte antall runder kjørt, anses løpet for avsluttet. Resultatlisten settes opp i henhold til rundeprotokollen etter siste runde før løpet ble flagget av.
2. Er mindre enn 60 % av de stipulerte antall runder kjørt, skal heatet re-startes med opprinnelig startposisjon.

I en finale skal kun de førere som har passert i siste runde i henhold til rundeprotokollen før avbruddet stille til start. Kjøres det flere runder enn det antall som er beskrevet i løpets tilleggsregler, beregnes målgang etter antall oppgitte runder i henhold til tilleggsreglene.

Ikke fullført heat

NSR § 250 gjelder ikke for Formel-K.

Samtlige deltakere får plass-siffer etter skalaen 0 - 2 - 3 osv.

Samtlige ikke startende får høyeste plass-siffer + 1 poeng.

Utelukkelse fra et heat gir høyeste plass-siffer + 3 poeng.

#### **7. Rundetelling**

Det skal alltid føres rundeprotokoller, manuelt eller elektronisk, f.eks ved bruk av videokamera.

#### **8. Offentliggjøring av resultater**

Resultatlisten for hvert enkelt heat med angitt klokkeslett for når denne ble offentliggjort, skal umiddelbart etter avsluttet heat slås opp i parkeringsdepoet.

Endelig resultatliste for konkurransen med angitt klokkeslett for når denne ble offentliggjort, skal slås opp på det sted som er angitt i løpets tilleggsregler. Listen er uoffisiell inntil den er signert av juryen etter at eventuelle protester er behandlet. Dersom det foreligger appell, er listen uoffisiell inntil appellen er behandlet av NBFs Appelldomstol.

Start- og resultatlistene skal sendes NBF umiddelbart etter løpet.

#### **9. Kartløp arrangert på bilbane**

For å få delta i Formel-K løp arrangert på bilbane kreves det at vedkommende har fullført min.4 ordinære løp i den klassen de ønsker å delta i. NBF bestemmer hvilke klasser som tillates kjørt på bilbane.

#### **10. Parc Fermé**

Stedet der deltakerne er forpliktet til å hensette sin kart, som oppgitt i tilleggsreglene. Kun de funksjonærer som har oppsyn med kartene har adgang til parc fermé . All form for reparasjon er forbudt med mindre tillatelse er gitt av de samme funksjonærene. Kartene er underlagt bestemmelsene om parc fermé fra passering av mållinjen til ankomst Parc Fermé og kan kun motta hjelp fra stevnets funksjonærer. Parc Fermé skal være av tilpasset størrelse og godt sikret så uvedkommende ikke kan få adgang. Oppsynet med Parc Fermé skal ivaretas av stevnets funksjonærer.

De fem første kartene over mållinjen i hver finale skal alltid i Parc Fermé. Juryen kan bestemme at flere karter skal i parc fermé.

## Flaggreglementet for kart

### § 751 Kommunikasjon og kjøredisiplin

#### Bruk av flagg

Avgjørelsen om bruk av svart/hvitt og svart flagg skal fattes av løpets jury. De øvrige flagg skal brukes av løpets leder eller de denne bemyndiger.

#### 1. Flaggreglementet

- Startflagg: Nasjonal vimpel eller lyssignal.
- Grønt flagg med gult kors: Feil start. Omstart vil finne sted.
- Blått flagg: **Forbikjøringssignal.**  
Stille:  
Du er i ferd med å bli tatt igjen med en runde.  
Hold sporet ditt.  
Bevegelig:  
Du er tatt igjen med en runde, slipp forbi bakenomkjørende deltaker(e)
- Gult flagg: **Faresignal.**  
Farten skal reduseres, forbikjøring er forbudt. Vises flagget bevegelig betyr dette ytterligere fare. Flagget gjelder frem til neste post som viser grønt flagg.
- Grønt flagg: Klar bane, gul sone oppheves.
- Svart flagg med orange sirkel: Vises sammen med tavle med startnummer.  
Deltakeren med det angitte nummeret har en sikkerhetsmessig teknisk feil på kart eller utstyr.  
Deltakeren skal kjøre inn i banedepotet eller pit-lane ved neste passering. Beslutning om bruk av teknisk svart flagg kan av stevnets leder overlates til teknisk kontrollant.
- Hvitt flagg: Saktegående kjøretøy på banen.  
Svart/hvitt flagg delt diagonalt: Vises sammen med tavle med startnummer. Deltakeren med det angitte nummeret er idømt advarsel for ureglementert kjøring.
- Svart flagg: Vises sammen med tavle med startnummer.  
Deltakeren med det angitte nummeret skal kjøre direkte til parkeringsdepot/parc fermè eller sted angitt i tilleggsreglene.

- Rødt flagg: Slutt å kjøre løp, vær forberedt på å stanse. Fortsett til start-/mållinjen eller annet angitt sted. Vent på beskjed. Flagget brukes av stevnets leder. Samtlige poster skal vise rødt flagg når det er beordret.
- Blått flagg med rødt kors : Viser til førere som tas igjen med en runde. Flagget bør vises sammen med tavle med startnummer. Føreren skal umiddelbart kjøre til parc fermè eller annet angitt sted. Heatet er slutt for vedkommende fører. **Bruken av flagget skal beskrives i løpets tilleggsregler.**
- Gult/rødt stripet flagg : Glatt bane.
- Svart/hvitt rutet flagg : Mål. Løpet er slutt. Deltakerne er underlagt bestemmelsene om parc ermé.

#### Bruk av flagg

~~Avgjørelsen om bruk av svart/hvitt og svart flagg skal fattes av løpets jury. De øvrige flagg skal brukes av løpets leder eller de denne bemyndiger.~~

## 2. Kjøre disiplin/avbrutt løp

~~Henv. til NSR § 267.4 Forbikjøring, punktene a, c, d, f, g og h.~~

Enhver trilling av karten med eller mot kjøreretningen, samt fremmed hjelp utenfor banedepot/pitlane kan føre til utelukkelse fra konkurransen.

Deltakere i klassene Formel Cadetti ~~og~~ Formel Mini og **Formel Yamaha** skal bryte løpet (heatet/finalen) hvis motoren stopper under kjøring på banen. Ethvert forsøk på å starte motoren kan medføre at føreren også blir utelukket fra resten av konkurransen.

Hvis en fører i klassen Junior 60 får stopp på karten og ikke klarer å komme i gang igjen ved bruk av kun motorkraft, skal vedkommende stoppe motoren og bryte løpet. Hjelp til igangskyving/starthjelp kan gis i klassene Formel Cadetti, Formel Mini, og Junior 60 inntil starten går (gjelder også masterrunder).

En fører må aldri kjøre eller skyve sin kart mot kjøreretningen mens det kjøres på banen.

Dersom farten reduseres vesentlig, skal føreren gi tegn til stopp ved å rekke en hånd i været. Brudd på denne bestemmelsen kan føre til utelukkelse. Deltakere som har fått målflagget skal fortsette direkte til parkeringsdepoet eller parc fermé (se NSR §§ 240 og ~~267.4-270~~ pkt. 2)

## 2. Kjøredisiplin

### 2.1 Forbikjøring.

a) Under et løp kan fører som ikke har medkonkurrenter i nærheten bruke hele banebredden. **Straks en fører blir tatt igjen med en runde, skal han ved første mulighet la den raskere bilen passere.**

Hvis føreren som blir innhentet øyensynelig unnlater å gjøre full bruk av sine speil, skal flaggpостene gi varsel ved å svinge det blå flagget **for å indikere at en raskere fører vil forbi.** Enhver fører som ikke etterkommer varsling med blått flagg, **skal rapporteres til juryen**

b) Forbikjøring, basert på situasjonen, kan foretas enten til høyre eller til venstre. Kjøring som hindrer andre førere, slik som mer enn en kursendring for å forsvare posisjonen, er forbudt. Det samme gjelder overlatt pressing av en bil utover banens kanter og andre unormale kursendringer. Førere som fremstår å ha brutt disse reglene, vil bli rapportert til juryen.

c) Førerne skal alltid bruke banen. For å unngå tvil:

- de hvite stripene langs banen er ansett som del av banen mens kerbs ikke er det
- en bil vil bli ansett som å ha forlatt banen dersom ingen del av bilen er i kontakt med banen

Skulle en bil av en eller annen grunn ha forlatt banen, kan føreren kjøre innpå igjen. Dette kan kun gjøres når det er sikkert, og uten å ha noen fordel.

d) Gjentakende alvorlige feil, eller tilsynelatende manglende kontroll over bilen (slik som å kjøre av banen), skall rapporteres til juryen og kan medføre straff opp til utelukkelse for den eller de førere det gjelder.

### 2.2. Deltakerbils stans under løp

a) Blir en fører nødt til å stanse bilen, enten frivillig eller av en annen grunn, må bilen bli tatt ut av banen så raskt som mulig slik at den ikke skaper faremomenter eller hindrer en normal gjennomføring av løpet. Hvis føreren selv ikke makter å fjerne bilen fra en potensielt farlig situasjon, er det baneovervåkerens eller andre funksjonærers plikt å hjelpe ham. Hvis føreren i et slikt tilfelle lykkes i å få bilen i gang igjen uten noen ytre hjelp og han kommer med i løpet igjen uten å bryte reglene og uten å tjene noe på den forutgående flyttingen av bilen til en tryggere posisjon, skal han ikke utelukkes fra løpet.

b) Enhver reparasjon av bil foretatt på banen må bare bli utført av føreren selv ved hjelp av verktøy og reservedeler som har medfulgt bilen.

- c) Enhver påfylling på selve banen er forbudt og vil medføre øyeblikkelig utelukkelse.
- d) Utenom føreren og i unntakstilfelle den kompetente funksjonær kan ingen røre en stanset deltakerbil. Brudd på denne bestemmelsen kan medføre utelukkelse av bilen.
- e) Det er ikke tillatt å dytte en bil langs banen eller over mållinjen. Det vil medføre øyeblikkelig utelukkelse.
- f) Enhver bil som blir forlatt på banen selv om det bare er midlertidig og uansett grunn eller varighet, skal betraktes som trukket fra løpet.

### **2.3. Innkjøring til banedepot:**

- a) Den såkalte nedbremsningssonen er en del av banedepotarealet.
- b) Under trening og løp skal innkjøringen til banedepot bare foregå gjennom denne sonen. Brudd på denne bestemmelsen medfører utelukkelse.
- c) Enhver fører som akter å forlate banen eller kjøre inn i banedepot, skal i god tid gi signal om dette og forsikre seg om at det kan skje på en trygg måte.
- d) Bare i tilfelle av "force majeure" (etter vurdering av juryen) er det tillatt å krysse begrensningsslinjen mellom nedbremsingssonen og selve banen.
- e) Maks. hastighet i banedepot skal være 40 km/t.

# Reglement for Norgescup

## 1. Innbydelse

Norgescupen arrangeres i henhold til NSR, den enkelte konkurranses tilleggsregler, og etter nedenstående reglement. Arrangørene kan kun innby klasser som inngår i Norgescupen til å delta i gjeldende arrangement. Cupen avvikles over 3 helger, med et løp pr. helg.

## 2. Deltakere

Norgescupen er åpen for alle førere med gyldig førerlisens (**debutantlisens godkjennes ikke**).. Førere som deltar i cupen har kun anledning til å delta i en klasse i hver konkurranse.

## 3. Klasser

Formel Cadetti

Formel Mini

Junior 60

Formel Yamaha

**Formel Rotax**

KF3

KF2

~~Formula Production~~

KZ2

Det må være minst 10 deltakere i en klasse i det enkelte løp for at klassen skal få tildelt poeng i Norgescup. En fører regnes som **NC** deltaker når papir- og teknisk kontroll er godkjent.

## 4. Norgescupløp

15.-16. mai      NAF Motorsport Ringerike

07.-08. aug.    NMF Bergen

04.-05. sept.   NAF Gokart Vestfold

## 5. Poengberegning

Norgescupen kjøres over 3 løp/3 helger/6 finaler gjennom sesongen. Det gis poeng ut i fra følgende skala:

70-65-62-60-59 osv. Det gis poeng for finale 1 og finale 2. Alle finaler er tellende.

Det gis ikke poeng til en deltaker som ikke har fått registrert tid i en finale, selv om vedkommende er deltaker i angjeldende stevne

Dersom det ved cupens slutt er poenglikhet mellom en eller flere førere, vil den fører som har flest 1. plasser ende først i sammenlagtresultatet. Er det fremdeles poenglikhet, settes den med flest 2. plasser først osv. Dersom ikke deltakerne kan skilles ved å regne plasseringer, dømmes den først i cupen som plasserte seg best i cupens siste finale.

Poengberegning foretas av NBFs [kartingseksjon](#), og foreløpig poengberegning vil fortløpende bli oppdatert på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no). Cupens resultatliste er offentlig når appellfristen har gått ut. Dette annonseres på [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no) og i avisen Racing.

## **6. Organisering av konkurransen**

### **6.1 Trening.**

Trening er obligatorisk. For å starte må hver fører ha gjennomført min. 5 treningsrunder under obligatorisk trening. Løpsleder kan dispensere fra denne bestemmelsen. ~~Det skal arrangeres min. 1 time frivillig trening pr. klasse fredag før konkurransen.~~

~~Lørdag: ——— Trening 2 x 10 min. pr. klasse.~~

~~Søndag: ——— Warm up 1 x 5 min. pr. klasse.~~

**Det skal legges til rette for fri trening fredag og obligatorisk trening lørdag før konkurransen.**

**Fri trening og obligatorisk trening skal til sammen utgjøre min. 1 times trening pr. klasse.**

**Det kan kjøres med "Parc Fermé dekk" i NC.**

### **6.2 Tidkjøring**

Tidkjøring foregår over 10 minutter, hvor oppstillingen loddtrekkes av arrangøren. Overstiger antall deltagere i en enkelt klasse 20 førere, skal tidkjøringen for gjeldende klasse deles opp i grupper med like mange startende i hver gruppe.

Føreren bestemmer selv når han/hun ønsker å kjøre ut til tidkjøring i det gitte tidsrom for klassen. En fører som kjører inn i pit-lane eller parkeringsdepot har valgt å avbryte sin tidkjøring, og får dermed ikke lov til å kjøre ut på banen igjen. En fører som ikke har fått registrert en tid under tidkjøringen, må starte bakerst i første heat. Oppnår 2 eller flere førere samme tid, er det deltakeren med best 2. tid som settes først.

### **6.3 Kvalifiseringsheat**

Det skal kjøres to kvalifiseringsheat.

Resultatet fra tidkjøringen danner grunnlaget for startposisjon i 1. heat. Resultatet i 1. heat gir startposisjon i 2. heat.

Antall førere direkte til finale 1 er lik banens kapasitet minus 6 førere. De resterende kjører et oppsamlingsheat. De 6 beste i dette heatet går til finale 1.

Disse stiller bakerst etter resultatet fra oppsamlingsheatet.

Det gis poeng etter følgende skala i hvert innledende heat: 1. plass = 0 poeng, 2. plass = 2 poeng, 3. plass = 3 poeng osv. Førere som ikke stiller til start får maks. poeng + 1 poeng. Antall deltakere i et heat er lik det antall som er godkjent av teknisk kontroll ved innsjekk. Fører som får svart flagg (gjelder ikke teknisk svart flagg) blir satt bakerst på resultatlisten for heatet + 2 poeng. Innledende heat kjøres over en distanse tilnærmet lik 12 km.

### **6.4 Finale 1**

Deltakere som kvalifiserte seg til finale 1, skal også kjøre finale 2. Sammenlagresultatet etter kvalifiseringsheatene danner grunnlaget for startposisjonen. Ved poenglikhet går den foran som satte beste tid under tidkjøringen.

Formel Cadetti, Formel Mini og Junior 60 skal kjøre tilnærmet 12 km. Øvrige klasser kjører tilnærmet 15 km.

### **6.5 Finale 2**

Resultatet av finale 1 danner grunnlaget for startposisjonen i finale 2.

Formel Cadetti, Formel Mini og Junior 60 skal kjøre tilnærmet 12 km. Øvrige klasser kjører tilnærmet 15 km.

Vinner av finale 2 er vinner av løpet.

## 7.0 Premiering

Klassevinnerne i hvert enkelt løp, tildeles 1 sett dekk under premieutdelingene.

Under siste løp.

Norgescup-vinner i hver klasse tildeles laurbærkrans og champagne. ~~Dette bekostes av arrangøren av det siste løpet.~~ **De tre beste i hver klasse tildeles Norgescupmedalje under NBF's årlige premieudeling.**

8.0 Alle NC medaljer og gavepremier blir utdelt ved NBF's årlige Premieutdelig.

~~Norgescup-~~Vinnerne i klassene Formel Cadetti og Formel Mini tildeles hver sin motor for gjeldene klasse.

Gavepremien er gitt av Radne Motor AB. ~~og deles ut ved NBF's årlige premieutdeling.~~

Vinneren i klassen Formel Rotax tildeles motor for gjeldene klasse.

Gavepremien er gitt av Gravdahl Motor AS.

~~Vinneren av~~ **Medaljevinnerne** i klassene Formel Yamaha tildeles premier gitt av Yamaha Motor Scandinavia AB. ~~og deles ut ved NBF's årlige premieutdeling.~~

- |          |              |
|----------|--------------|
| 1. plass | Yamaha motor |
| 2. plass | Kr. 3.000.-  |
| 3. plass | Kr. 1.500.-  |

~~Klassevinnerne i hvert enkelt løp, tildeles 1 sett dekk under premieutdelingene.~~

## 10. Offisielle funksjonærer

- 10.1 NBF oppnevner juryleder (JLA).
- 10.2 Stevnets leder (LLH/LLFK), teknisk sjef (TKFK) og sekretær (LS) skal inneha funksjonærlisens fra NBF.

# Reglement for Norgesmesterskapet

## 1. Innbydelse

Det arrangeres individuelt Norgesmesterskap (NM) for førere i Formel-K. I tillegg til bestemmelsene i NSR og den enkelte konkurranses tilleggsregler, arrangeres mesterskapet etter nedenstående reglement.

## 2. Deltakere

Mesterskapet er åpent for alle førere som har gyldig norsk førerlisens (debutantlisens godkjennes ikke).

Førere som deltar i mesterskapet har kun anledning til å starte i en klasse. ~~i hver konkurranse.~~

De har heller ikke anledning til å starte i andre klasser eller heat, selv om disse ikke inngår i mesterskapet.

## 3. Klasser

Det arrangeres NM i følgende klasser:

- Formel Yamaha
- Formel Rotax**
- KF3 (øvre aldersgrense 16 år)
- KF2
- KZ2

## 4. NM-løp

**26.-27. juni**      **KNA Rudskogen**

## 5. Organisering/Avvikling

NM avvikles i en konkurranse.

Løpets gjennomføring-vil beskrives i løpets tilleggsregler, som skal foreligge senest fire uker før arrangementets dato.

Det kjøres med "Parc Fermé dekk" i Norgesmesterskapet.

**Det kan kjøres med "Parc Fermè bensin" i Norgesmesterskapet.**

## 6. Organisering av konkurransen

### 6.1 Trening

All trening under arrangementet er offisiell trening.-For å få starte må hver fører ha gjennomført min. 5 treningsrunder. Løpsleder kan dispensere fra denne bestemmelsen. Kun utstyr registrert ved teknisk kontroll kan benyttes.

Deltakere i NM-klassene skal tilsammen ha minimum 1 time frivillig og/eller obligatorisk trening i konkurransen.

### 6.2 Tidkjøring

Kvalifisering ved tidkjøring 2x10 minutter, jfr. § 750 pkt.2.2 (Nasjonalt Konkurransereglement for Formel-K).

### 6.3 Innledende heat

Hver deltaker kjører 3 innledende heat. Resultatet fra tidkjøringen danner grunnlaget for startposisjonen i alle tre heat (samme startposisjon i alle heat). Innledende heat skal kjøres over en distanse på min. 10 km.

Dersom antall deltakere er større en banens kapasitet må klassen deles i grupper på en slik måte at alle kjører 3 innledende heat.

Det gis poeng etter følgende skala i hvert innledende heat:

1.plass 0 p., 2.plass 2 p., 3.plass 3 p., 4.plass 4 p., 5.plass 5 p. osv. Utelukkelse gir høyeste plassiffer + 3 p.

Førere som ikke stiller til start får høyeste plassiffer + 1 p. Antall deltakere i et heat er lik det antall som er godkjent av teknisk kontroll og innsjekk. For deltakere som kjører etter løpsopplegget nevnt under pkt. 6.6, gis poeng etter antall startende i heatet + 1 p.

#### **6.4 Prefinale**

Deltakerne kjører prefinale. Sammenlagt poengsum etter de 3 innledende heatene danner grunnlaget for startposisjonen. Ved poenglikhet går den foran som satte best tid under tidkjøringen. Prefinalen skal kjøres over en distanse på 18 - 20 km.

#### **6.5 Finale**

Det kjøres 1 finale, hvor vinneren blir Norgesmester. Resultatet av prefinalen danner grunnlaget for startposisjonen, hvor vinneren får startspor 1 osv.

Finalen skal kjøres over en distanse på 18 - 20 km.

#### **6.6 Baner uten tilstrekkelig banekapasitet**

På baner som ikke har banekapasitet til å kjøre alle påmeldte førere i samme heat, deles deltakerne inn i 4 evnt. 5 grupper:

Gr.A: Førere med plassering etter tidkjøring 1 – 5 - 9 osv.

Gr.B: Førere med plassering etter tidkjøring 2 - 6 - 10 osv.

Gr.C: Førere med plassering etter tidkjøring 3 - 7 - 11 osv.

Gr.D: Førere med plassering etter tidkjøring 4 - 8 - 12 osv.

Alle gruppene kjører mot hverandre en gang:

- A mot C
- B mot D
- A mot D
- B mot C
- A mot B
- C mot D

Poengberegning som beskrevet i pkt. 6.3.

Dersom antall deltakere i en klasse er flere enn banens kapasitet, er antall startende i prefinalen banens kapasitet minus 6 førere. De resterende kjører et oppsamlingsheat. De 6 beste i dette heatet går direkte til prefinale. Disse stiller bakerst etter resultatet fra oppsamlingsheatet. Oppsamlingsheat kjøres over en distanse på min. 10 km.

#### **6.7 Startoppstilling**

Det enkelte løps tilleggsregler definerer startoppstillingen i startgården.

#### **6.8 Startsignal**

Start skjer ved bruk av vimpel eller lys. Tilleggsreglene skal definere startmetoden.

#### **6.9 Teknisk kontroll**

Teknisk kontroll gjennomføres i henhold til Kartsportbokens § 711.

#### **6.10 Parc Fermè**

Alle finalekartene er underlagt bestemmelsen om parc fermé (NSR § 18).

Kartene får ikke forlate parc fermé før protestfristen har utløpt og løpets juryleder har gitt beskjed om det.

## **7. Premiering**

I tillegg til vanlig premiering skal Norgesmestre tildeles laurbærkrans, disse bekostes av arrangøren.

De tre beste i hver klasse tildeles NBFs mesterskapsmedaljer i henholdsvis gull, sølv og bronse.

I tillegg vil vinnerern av hver klasse som kjører med Dunlop dekk bli premiert med en reise til et DTM eller 24 hr LeMans løp.

NM-medaljer deles ut under NBFs årlige premieutdeling.

Tilleggsreglene skal inneholde opplysninger om premiering.

## **8. Poengberegning**

Norges mestertittel tildeles kun i klasser med min. 11 deltakere. En fører regnes som deltaker når papir- og teknisk kontroll er godkjent. Vinneren av løpet blir Norgesmester i sin klasse.

## **9. Protester og appeller**

Protest mot en deltaker etc. leveres på vanlig måte for behandling av den enkelte konkurranses jury. Poengberegningen foretas i henhold til pkt.8 av NBFs Kartingseksjon. Poengberegningen skjer først etter at evt. protester er avgjort, og det kan således ikke nedlegges protest på denne beregningen. Evt. appell mot beregningen kan fremmes som fastsatt i NSR Kap.11.

## **10. Offisielle funksjonærer**

- 10.1 NBF oppnevner juryleder (JLA) og et av de øvrige jurymedlemmene (JMA).
- 10.2 Stevnets leder (LLH/LLFK), teknisk sjef (TKFK) og sekretær (LS) skal inneha funksjonærlisens fra NBF.