



LOVER OG REGLER FOR NORSK MODELLSPEEDBÅT FORBUND

Revisjon 11.1 2008



INNHALDSFORTEGNELSE

§1	FUNKSJONÆRER	side 3
§2	FØRERMØTET	side 3
§3	HEATRACING	side 4
§4	KJØREREGLER	side 5
§5	PROTESTER	side 6
§6	MOTOR	side 6
§7	REGLER FOR FSR-H KLASSENE	side 7
§8	REGLER FOR OFFSHORE KLASSENE	side 8
§9	REGLER FOR OTA KLASSEN	side 9
§10	SPEIELT FOR NORGESCUPEN	side 10 og 11
	ANBEFALINGER TIL ARRANGØRER OG DELTAKERE	side 12
	STYREVEDTEKTER FOR NMSBF	side 13 og 14
	LISENS OG KONTINGENTER FOR 2001	side 15
	FASTE FREKVENSER	side 15
	FREKVENSOVERSIKT	side 15

På NMSBF's årsmøte i 1992 ble det vedtatt at vi skal følge NAVIGA's regler og eventuelle endringer. Dette gjelder heatracingreglene og klassedefinisjoner for klasser vi kjører. Det betyr at en del av de regler vi har i vårt regelverk kan utfylles med regler fra NAVIGA's lovverk. Vi har stort sett valgt å forholde oss til NAVIGA's «utvidede» regler kun ved tvil- eller strids-tilfeller.

Denne revisjonen inneholder alle endringer som har vært vedtatt siden forrige trykk og fram til og med endringer vedtatt på årsmøtet Mars 2008.

§1.0 FUNKSJONÆRER

§1.1

LØPSLEDER er den øverste funksjonær ved en konkurranse. Hans oppgaver og ansvar er følgende: a) gjennomføre en rettferdig og rask avvikling av konkurransen. b) gjennomføre smidige og raske startprosedyrer. c) gjøre nøyaktige anmerkninger under konkurransen, og summere og presentere resultater. d) avgjøre i tvister om tolkning av regler, startprosedyrer og bestemme straffer og/ eller diskvalifikasjoner. e) sammenkalle og lede et førermøte minst 10 minutter før start og forsikre seg om at alle førere forstår reglene og løpets gang. f) utnevne en banedommer. g) innkalle til førermøte når han finner det nødvendig.

§1.2

BANEDOMMEREN skal overvåke banen og kjøringen fra starttidens begynnelse. Hans beslutninger i forbindelse med overtredelser på banen er endelige, og kan ikke ankes til noen annen funksjonær. Hans oppgaver og ansvar er følgende: a) legge merke til eventuelle overtredelser og hvilke båter som er innblandet. b) avgjøre graden av overtredelsen og bestemme eventuell straff i følge regler. c) informere løpslederen ved slutten av heatet eller om mulig tidligere, om overtredelsen og eventuell straff. d) informere tellere/kjørere dersom ekstra runder ilegges.

§1.3 Løpsleder og banedommer kan utnevne egne assistenter.

§1.4

RUNDETELLERE kan være førerens medhjelper eller annen person som ikke deltar i heatet, og som har nødvendig kjennskap til regelverket.

§1.5

Rundetelling skal foregå med forbundets elektroniske tellersystem med transponder på båtene. I tillegg kan det brukes ferdig nummerert blokker som rekkes i været.

§1.6

Rundeteller skal informere løpsleder om eventuelle båter som har stoppet og hvor i banen de ligger. Her SKAL det refereres til bøy-nummere (se figur 2) og spornnummer. Rundeteller skal også varsle løpsleder ved feil bøyepassing o.l. Rundeteller skal også informere løpsleder om plassering førerene fikk i det aktuelle heatet.

§1.7

Rundeteller skal alltid være tilstede ved prøvekjøring. Brudd på denne regel kan medføre bortvisning fra konkurransen. Denne avgjørelse kan ikke overprøves.

§2.0

FØRERMØTET

§2.1

Førermøtet skal avholdes før hver konkurranse og/eller når løpsleder eller banedommer finner dette nødvendig.

§2.2

Hensikten med møtet er å klargjøre eventuelle forhold vedrørende løpet. Spørsmål angående løpet skal stilles på dette tidspunkt. Frammøte til førermøtet er obligatorisk for alle deltakere.

§2.3

Tidspunkt for møtet eller møtene skal så langt som mulig være klarlagt på løpsinnbydelsen.

§3.0 HEATRACING

§3.1

En heatracing konkurranse skal bestå av minimum tre heat.(Fsr-H og OTA)

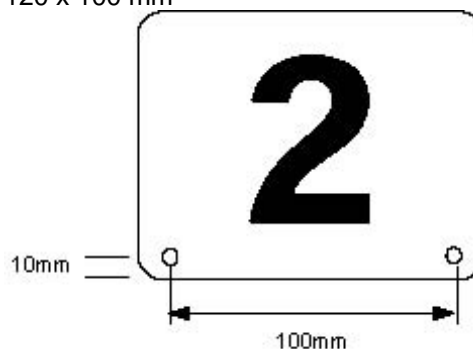
§3.2

De konkurrerende båter skal være utstyrt med et registreringsnummer. Dette registreringsnummeret skal være det samme som deltakerens lisensnummer tildelt av Norsk Modell SpeedBåt Forbund. Nummeret skal være godt synlig. I løpssammenheng brukes nummerskilt og transponder fra 1 – 8 (10) som skiftes ut for hvert heat i henhold til startposisjon. Mål på nummerskilt, transponder og innfestinger, se fig. 3. Arrangør holder disse nummerskiltene, men egne skilt kan benyttes. Nummerskiltene skal være hvite med sorte tall.

§3.3

En deltager kan kun kjøre med sine personlige båter i en konkurranse. Det er lov å bytte til reserve-båt når som helst før man har gått inn i "ready box".

Figur 3. Nummerskilt som brukes i løp.
120 x 100 mm



§3.4

Ved en heat-racing konkurranse skal det være klypebrett med frekvensklyper i de aktuelle farger og frekvenser.

§3.5

Alle som deltar i konkurranse MÅ oppgi minimum to frekvenser, eller det antall som arrangøren måtte forlange.

§3.6

Heatene skal settes opp etter et system som i størst mulig grad rullerer deltagerne, slik at flest mulig får kjørt mot hverandre.

§3.7

Fører-repo og startpall skal alltid brukes for å hindre evt. ulykker. Fører-repo skal ligge minimum 50cm over vannet, og det skal være minimum 1,25m bred disponibel plass pr kjører. Ready box" skal brukes såfremt det er plass til det.

§3.8

Det er forbudt å starte motor når kjørerne har inntatt plass på bryggen eller i "ready box" . Det er også forbudt å starte motor i depotet uten løpsleders tillatelse. Brudd på denne regel kan føre til diskvalifikasjon av ett eller flere heat.

§3.9

Runder telles etter reglementert/godkjent start. Den første kjører som fullfører de foreskrevne runder har vunnet heatet.

§3.10

Kjørerene oppnår poeng etter sin plassering i et heat etter følgende system: 1. plass = 400 poeng 5. plass = 127 poeng 2. plass = 300 poeng 6. plass = 96 poeng 3. plass = 225 poeng 7. plass = 72 poeng 4. plass = 169 poeng 8. plass = 54 poeng Ikke avsluttet løp, men godkjent start gir 25 poeng. Øvrige 0 poeng.

§3.11

Oppnår flere kjører samme poengsum, avgjøres plasseringen ved å se på hvem av kjørerene som har flest antall 1.pl eventuelt flest 2.pl osv.

§4.0 KJØREREGLER

§4.1 Kjøreregler defineres som de regler som er nødvendige for at en rettferdig konkurranse med maksimal sikkerhet for kjøpere og båter, skal kunne gjennomføres. Alle regler gjelder fra startklokken er startet og til utløpt kjøretid, dersom ikke annet er angitt.

§4.2 Når en båt skal settes på vannet skal den slippes så mye som mulig i banens kjøreretning.

§4.3 Båter som venter på startsignal skal volte rundt hele banen. Det er ikke lov å kjøre rett over banen. Dette gjelder også ved utsetting av båt i forbindelse med start.

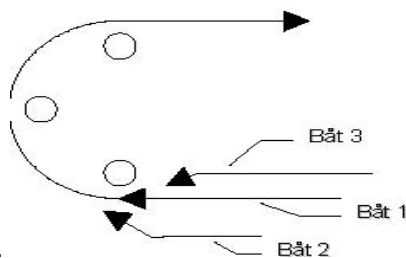
§4.4 Skarpe ventresvinger er forbudt med mindre det er for å unngå kollisjon. Svake ventresvinger som er nødvendige for passering av annen båt, er tillatt. En svingende båt som utsetter en annen båt for fare kan straffes med en (1) ekstra runde. Båter som åpenbart hindrer eller skader andre båter kan, dersom den hindrede båtenes fører innleverer skriftlig protest, føre til diskvalifisering av føreren av den båten som kjører ureglementert. Dette avgjøres av løpslederen.

§4.5 Passeres en bøye på innsiden, straffes dette med en (1) ekstra runde for hver feil bøyepassering. Innsiden av bøyen er den halvdel som vender inn mot banens sentrum (mer en 50% av bøyen).

§4.6 Slettet.

§4.7 Blir en fører ilagt ekstra runder skal disse kjøres umiddelbart uten at disse telles.

§4.8 **Se figur 1. Båt1** har forkjørersrett. **Båt3** skal ikke trenge seg mellom **båt1** og bøye. **Båt2** må ikke trenge seg foran **båt1** og avskjære dennes kurs slik at **båt1** må svinge til høyre for å unngå kollisjon. Ureglementert kjøring kan medføre diskvalifisering dersom skriftelig protest



innleveres.

§4.9 Forbikjøring er normalt tillatt på begge sider av båtene. Kursendring kan gjøres hvis den hurtigste båten er minimum tre (3) båtlengder foran den forbikjørt båt. **Figur 1.** Båt 1 har forkjørersrett. Den holder idealsporet.

§4.10 Påkjørsel av "DØD" båt under noen del av heatet vil føre til diskvalifisering av kjører som forvolder påkjørselen i gjeldene heat. **Under prøvekjøring gjelder følgende:** Påkjørsel av "DØD" båt vil føre til diskvalifisering av kjører som forvolder påkjørselen fra hans/hennes første påfølgende obligatoriske heat.

§4.11 Kjører som ikke har full kontroll over sin båt kan pålegges å ta denne på land med en gang, og er omgående diskvalifisert fra det aktuelle heatet. Dette avgjøres av banedommer.

§4.12 Etter målpassering skal alle båter fullføre en (1) runde dersom ikke løpsleder sier noe

§4.13 Hentebåten skal ikke hente båter som har stoppet før heatet er ferdig, eller uten at løpslederens tillatelse foreligger.

§4.14 a) Dersom heatet blir avbrutt før kjøretiden er startet, får alle ny start. b) Dersom heatet blir avbrutt etter at kjøretiden er startet, skal kun de båter som fortsatt kjører når løpsleder avbryter heatet få ny start. De som har godkjent start får 25 poeng.

§4.15 Så lenge det er 1 stk. bøye igjen i sin opprinnelige posisjon i en sving som opprinnelig hadde 2 eller flere bøyer skal heatet forsette. Dersom en sving har bare 1 stk. bøye, og den kommer i drift, skal heatet stoppes. Dommer kansellerer bøyer som er i drift.

§5.0

PROTESTER

§5.1

Protester skal bare behandles av løpsleder og/eller banedommer. Protesten må legges inn skriftlig snarest mulig etter heatet, og senest innen konkurransens slutt.

§5.2

Ved innlevering av protest kreves et protestgebyr på kr. 50,-. Dette tilbakebetales hvis protesten godkjennes.

§5.3

Protester kan kun inngis av den/de involverte kjørere i det aktuelle heatet.

§5.4

Alle avgjørelser som fattes av løpsledelse er endelige.

§6.0

MOTOR

§6.1

Slagvolumet er det samlede slagvolum av alle sylindrene i motoren. Slagvolumet av flersylindrede motorer, to eller flere motorer mekanisk forbundet og/eller flere motorer som driver hver sin propell vil bli summert for å bestemme totalt slagvolum. Det totale slagvolum er med på å avgjøre hvilken klasse det konkurreres i.

§6.2

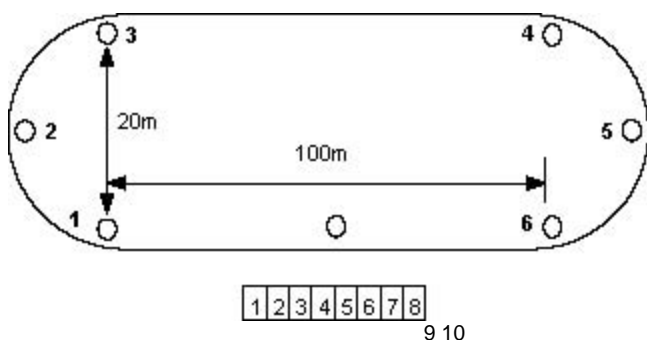
Motorens eksossystem skal være lyddempet. Maksimum lydnivå er 80dbA målt på 15 meters avstand og i 90 grader i forhold til fartsretningen. Overskridelse kan medføre bortvisning.

§6.3

En båt skal bare kjøre i den klassen som motorstørrelsen og skrogtype tilsier. Det er tillatt å kjøre med samme båt i flere klasser hvis motor byttes.

- §7.1 Klasse FSR-H3,5, FSR-H7,5 og FSR-H15 er flerpunktskrog som f.eks. katamaran, hydroplan, uttrigger o.l. Framdrift skal være av propell i vann. Et heat kan bestå av maksimum åtte (8) båter.
- §7.2 Motorstørrelse og drivstoff er som følger: Klasse FSR-H3,5 0,0 - 3,5 ccm, drivstoff er metanol Klasse FSR-H7,5 3,51 - 7,5 ccm, drivstoff er metanol Klasse FSR-H15 7,51 - 15 ccm, drivstoff er metanol
- §7.3 Banen skal ha en oval form og markeres med seks (6) bøyer som er godt synlige. Videre skal det være en mål/start bøye. Målene skal være som angitt i figur 2. (Lengde = 100 meter, svingradius = 10 meter, toleranser: lengde + 60 cm / - 15cm og radius + 30 cm / - 12,5 cm.) Bøyene skal være av et material som ikke skader båten ved påkjørsel og males i en lett synlig farge (helst fluoriserende orange). Størrelsen på bøyene skal være ca. 20 cm x 20 cm. i firkant eller runde. Banens bredde er pr definisjon 20m bred. D.v.s eventuelle andre bøyer, som ikke tilhører denne banen, og som ligger nærmere banen enn 20m, og som er til hinder for løpsav-Heatracing bane med bøye-numerering.viklingen, må fjernes før løp kan kjøres på denne banen.

Figur 2.



- §7.4 Banen skal hvis nødvendig, være utstyrt med sikkerhetsnett for sikring av publikum. Kjørepallene skal legges slik at kjørerne har best mulig beskyttelse mot båter som eventuelt skulle gå på land.
- §7.5 Et heat skal bestå av følgende antall runder: Klasse FSR-H3,5 - 6 runder Klasse FSR-H7,5 - 6 runder Klasse FSR-H15 - 6 runder
- §7.6 Hvert heat skal bestå av 3 faser:
- a) Starttid**
Heatet begynner med en starttid på 2 minutter for starting av motor. Ved utløpt starttid skal ingen flere motorer startes. Båten må settes på vannet til venstre for startbøye eller etter løpsledelsens anvisning.
- b) Nedtellingstid**
Når starttiden er utløpt begynner nedtellingstiden som er 30 sekunder. Tiden telles ned på følgende måte: 20 sek., 15sek.,10, 9, 8 --- 2, 1, kjør (eller startsignal). Dersom det brukes startklokke, vil det kun bli sagt "klokken er startet". **MERK:** Båter med motor i gang når nedtellingstiden er begynt kan settes på vannet (norsk regel).
- c) Kjøretid**
Kjøretiden er fra startsignal går til maksimums tid for heatet i hver klasse eller eventuelt hvis alle båtene er kommet til mål.
- §7.7 Maksimum kjøretid for hvert heat er 5 minutter.
- §7.8 Etter passering av bøye nummer 6 (**se figur 2**) er det forbudt å kjøre i sikkssakk kurs eller ta S-svinger for å utsette passering av startbøye. Overtredelsen vil kunne straffes med diskvalifikasjon i gjeldende heat. Dette avgjøres av banedommer.

- REGLER FOR KLASSENE: Fsr-O3.5, Fsr-O7.5, Fsr-O15, Fsr-O 25.4 Zenoah og Fsr-O35**
- §8 Som kjøre- og støy-regler benyttes de for tiden gjeldene Heatracing-reglene. Følgende regler er klassespesifiserende:
- §8.1 Båtene skal være offshore-lignende typer, V-bunn eller katamaran. Framdrift ved hjelp av propell i vann. Et heat kan bestå av maksimum ti (10) båter.
- §8.2 Motorstørrelse og drivstoff er som følger: Klasse Fsr-O3.5 er 0.0-3.5ccm, drivstoff er metanol. Klasse Fsr-O7.5 er 3.51 - 7,5 ccm, drivstoff er metanol. Klasse Fsr-O15 er 7,51 - 15 ccm, drivstoff er metanol. Klasse Fsr-O25.4 Zenoah , drivstoff bensin (Metanol er ikke tillatt)
- For Fsr-O25.4 Zenoah er det kun originale Stempel, Veivaksel, Sylinder, Tenningsanlegg, Veivhus, Råde fra Zenoah Co.LTD Versjon PUM (båtversjon som er tillatt i klassen dvs G260 PUM og nedover) tillatt. Modifisering av de originale delene er tillatt. (filing)
Fsr-O35 er max 35 ccm, drivstoff er bensin. (Metanol er ikke tillatt)
Båter som stiller i Fsr-O25.4 Zenoah kan ikke stille i Fsr-O35 eller Fsr-H27B i en og samme konkurranse.
Båter som stiller i Fsr-O35 kan ikke stille i Fsr-O25.4 Zenoah eller Fsr-H27B i en og samme konkurranse.
Båter som stiller i Fsr-H27B kan ikke stille i Fsr-O25.4 Zenoah eller Fsr-O35 i en og samme konkurranse.
- §8.3 Banen for klassene Fsr-O er den samme som Naviga beskriver i sitt regelverk
Pr. 2008 er det det samme bane som er beskrevet i § 7.3 i NMSBF's "Lover og Regler".
- §8.4 Banen skal hvis nødvendig, være utstyrt med sikkerhetsnett for sikring av publikum.
Kjørepallene skal legges slik at kjørerene har best mulig beskyttelse mot båter som eventuelt skulle gå på land.
- §8.5 En NC runde består av 4 heat a 8 min hvorav de 3 beste heatene legges sammen.
Skulle man av en eller annen grunn bare klare å gjennomføre 3 heat, legges alle 3 sammen for å kåre en vinner.
Skulle man av en eller annen grunn bare klare å gjennomføre 2 heat, skal begge heatene legges sammen for å kåre en vinner.
En NC runde for Fsr-O klassene har godkjent NC status når det gjennomføres 2-3 eller 4 heat.
Værforbehold er ikke gyldig grunn for å avlyse et Fsr-O heat . Lyn er unntaket.
- §8.6 Hvert heat skal bestå av 3 faser: **a) Starttid** Heatet begynner med en starttid på 2 minutter for starting av motor. Ved utløpt starttid skal ingen flere motorer startes. **b) Nedtellingstid** Når starttiden er utløpt begynner nedtellingstiden som er 30 sekunder. Tiden telles ned på følgende måte: 20 sek., 15sek., 10, 9, 8 --- 2, 1, kjø (eller startsignal). Dersom det brukes startklokke, vil det kun bli sagt "klokken er startet". **MERK:** Båter med motor i gang når nedtellingstiden er begynt kan IKKE settes på vannet før startsignalet er gått og må da settes ut på venstre side av loopen (om noen feil skulle oppstå her er fører og eller pilot pliktig til å gjøre løpsledelsen oppmerksom på feilen som skjedde. **c) Kjøretid** Kjøretiden er fra startsignal går til maksimums tid for heatet (8min).
- §8.7 Etter passering av bøye nummer 6 (se figur 2) er det forbudt å kjøre i sikksakk kurs eller ta S-svinger for å utsette passering av startbøye. Overtredelsen vil kunne straffes med diskvalifikasjon i gjeldende heat. Dette avgjøres av banedommeren.
- §8.8 Førere av båter i klassen Fsr-O35 og Fsr-O25.4 Zenoah er pålagt å ha et 1kg brannslukningsapparat med seg i depot og ready boks. Apparatet skal være av en type som er egnet for å slukke olje/ bensin branner. Dersom fører ikke har dette, kan han bortvises fra arrangementet.

§9 **REGLER FOR KLASSEN OTA** Som kjøre- og støy-regler benyttes de for tiden gjeldene Heatracing-reglene. Følgende regler er klassespesifiserende:

§9.1 Båtenes skrog skal være av typen katamaran, og bør ligne mest mulig på sin forbilder, som er formel -, 2-, 3-, eller 4-båter i fullskala. Båtens pontonger skal være minst 75% av den totale båt lengden. Pontongene skal ikke ha tverrgående steg høyere enn 4 mm. Et heat kan bestå av maksimum åtte (8) båter.

§9.2 Motorene skal være av "påhengs" typen, og den skal også være den styrende enheten. Slagvolumet er fra 0,0 - 3,5 ccm. Drivstoff er metanol.

§9.3 Banen er en trekantet bane som markeres med fire bøyer som er godt synlige. Bøylene skal være av et material som ikke skader båten ved påkjørsel og males i en lett synlig farge (helst fluorescerende orange). Størrelsen på bøyene skal være ca. 20 cm x 20 cm x 20 cm. i firkant eller runde. **Se figur 4.** Banens bredde er pr definisjon 20m bred. D.v.s eventuelle andre bøyer, som ikke tilhører denne banen, og som ligger nærmere banen enn 20m, og som er til hinder for løpsavviklingen, må fjernes før løp kan kjøres på denne banen.

§9.4 Banen skal hvis nødvendig, være utstyrt med sikkerhetsnett for sikring av publikum. Kjørepallene skal legges slik at kjørerene har best mulig beskyttelse mot båter som eventuelt skulle gå på land.

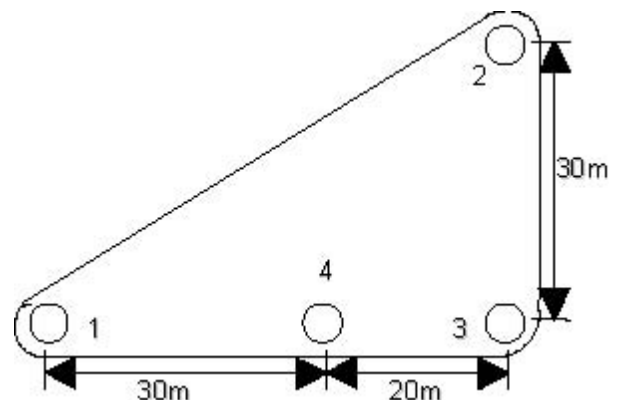
§9.5 Et heat består av 10 runder.

§9.6 OTA-klassens startprosedyre er såkalt "LeMan-start". LeMan-start foregår på følgende måte: Startprosedyren begynner med at starteren (mann med flagg på bryggen) sier "1,5 min til start". Føreren får da begynne å varmkjøre motorene. Starteren sier så " 1 min til start, 30 sek til start". Ved "30 sek til start" skal fører eller co-driver holde båten over vannet i farts retningen, klare til å låre båten. Dersom alle er klare før det er gått 30sek kan starteren sleppe feltet av gårde. Selv om kjørerer ikke er klare, skal feltet slippes når de siste 30 sek er utløpt. Eventuelt gjenværende båter (båter som ikke er startet) må være på vannet før første båt har passert toppbøyen (vår OTA-bøye nr.2). Dersom en eller flere båter slippes før starteren har sluppet feltet (tjuvstart) må disse båter legge seg **Figur 4.** OTA-bane med mål. ut og la alle de andre båtene passere, slik at de tjuvstartede båtene passerer bøye nr.2 som siste båt(er). Godkjent start oppnår når man har passert startlinjen for første gang (mellom bøye nr.4 og kjøreplass). **Se figur 4.**

§9.7 Kjøretiden for hvert heat er max 5 minutter.

§9.8 (NAVIGA-skilt). Tallene som skal benyttes, skal være sorte på lys bunn, og de skal være minimum 50 mm høye og 7 mm brede (kjøreplassnummer). Dersom ønskelig kan "NAVIGA" skiltene brukes.

Fig.4



§10 SPESIELT FOR NORGESCUP

§10.1

Startkontingenten er for tiden kr. 130,- pr. båt/klasse. Arrangørklubb betaler kr. 30,- pr. båt/klasse NMSBF.

§10.2

Engangslisens pr konkurranse for ikke medlemmer i NMSBF koster kr 150,-. Disse går i sin helhet til forbundet, og det er arrangør sit ansvar å innkreve disse.

§10.3

Ved påmelding etter påmeldingsfristens utløp kan arrangørklubb kreve inntil 25% tillegg til startkontingenten.

§10.4

Poeng tildelingen i NC er som følger:

1. pl.	50 p	6. pl.	17 p	11. pl.	5 p
2. pl.	40 p	7. pl.	14 p	12. pl.	4 p
3. pl.	32 p	8. pl.	11 p	13. pl.	3 p
4. pl.	25 p	9. pl.	9 p	14. pl.	2 p
5. pl.	21 p	10. pl.	7 p	15. pl.	1 p

§10.5

For å få NC-poeng Klasse Fsr-H og OTA i et løp, må man ha minst en godkjent målgang i den aktuelle NCrunderen (plassering i løpet).
For FSR-O må man ha min 1 godkjent runde for å få NC poeng.

§10.6

Påfølgende heat startes 5 minutter etter siste båt er tatt på land. Dvs i fra hentebåten har kommet inn med alle "døde" båter har førerne krav på inntil 5 minutter til klargjøring før klokken startes. Heatet kan startes tidligere dersom alle førere er klar.

§10.7

Det må være fem (5) interessenter til en eksisterende NC-klasse for at denne skal opprettholde NC-status i inneværende sesong.

§10.8

For at klassen skal kjøres i et løp, må det være min.1 forhåndsbetalt påmeldt kjører til det aktuelle løp. Dersom kun en deltaker stiller, vil denne kjøre til første godkjente målgang. Dermed erklæres kjøreren som klassevinner, hvorpå all videre kjøring i klassen stoppes.

§10.9

Antall max. heat pr klasse i en konkurranse er satt til 6. Dvs hver deltaker i en klasse kan kjøre maksimalt 6 heat i en konkurranse.

§10.10

Når dommerene refererer til hendelser på banen, skal bøyenummer brukes for å indikere hvor på banen hendelsen har funnet sted (døde båter e.l.). Se figur 2. Det skal også henvises til spor. F.eks. spor1 er idealsporet, spor3 er ca. 1,5 til 2 m på utsiden av idealsporet.

§10.11

Ved lik poengsum etter firer gjeldene løp i NC, avgjøres plasseringen ved å se på flest antall 1.pl i NC-runder. Dersom fremdeles likt, eventuelt flest 2.pl, osv.

§10.12

Dersom det er fornuftig, skal arrangør av løp ha muligheten til å slå sammen to klasser med få deltakere i, for å spare tid. Det skal kunne settes sammen to "naboklasser" slik at det totale deltakerantallet blir inntil 10, dvs fullt heat. I den lokale konkurransen gis resultater og premiering i henhold til oppnådd plassering, uavhengig av hvilken klasse båtene hører hjemme i. I NorgesCup gis poeng og plassering i henhold til klassen. Dersom to klasser settes sammen, kjøres det antall runder som den største klassen skal kjøre. Det er ikke mulig å slå sammen klasser dersom kjører forekommer i begge de aktuelle klassene. Denne regelen gir arrangør rett til å tilsidesette §3.6.

§10.13

Dersom et heat har utviklet seg dit hen at alle båter unntatt en har stoppet, skal dommer avbryte heatet ved å tildele heatseier til den ene gjenværende kjørende båten. Denne tas så inn til land, eller stoppes på vannet. Regelen gjelder FSR-H og OTA klassene

§10.14 Den sisten NC-runden skal kjøres fredag fra kl 12.00-14.00 og utover dagen, og fra lørdag morgen til vi er ferdig. Så kan NC-resultatene gjøres opp og vi har premieutdeling under litt mer formelle og festlige omstendigheter enn det vi har i dag. Åpen trening skal eventuelt foregå fra morgenen fram til kl 11.30 på fredagen. Dette vil innebære at den klubben som arrangerer den siste NC-runden, vil få en del ekstra arbeid med å skaffe egnet plass for avslutning og premieutdeling.

§10.15 Introduksjon av potensielle nye klasser i NC. Den eller de nye påmeldte klassene kjører som demo klasse i påmeldingsåret. Interessentene bak den nye klassen må selv og i samarbeid med arrangør tilrettelegge for avviklingen av demonstrasjons kjøringen. Basert på antall og "levedyktighet" som den nye klassen kan ha for kommende år, er det opptil styret i NMSBF å ratifisere /ikke godkjenne klassen som en obligatorisk klasse for kommende løpssesong. Arrangøren av NC løpet skal tilrettelegge for at demoklassene kjøres slik at det ikke går utover gjennomføringen av de obligatoriske klassene.

ANBEFALINGER TIL ARRANGØRER OG DELTAKERE.

Pga lang reisevei skal det legges vekt på rask gjennomføring på søndagen. Arrangøren henstilles til å starte opp så tidlig som mulig, lokale forhold tatt i betraktning.

Sikkerhetsaspekter.

Her i Norge har vi ikke noen slags tredjeparts forsikring i NMSBF. Vi har prøvd å få til dette, men det var ingen norske selskap som var interessert i å forsikre oss.

I forbindelse med løpene i NorgesCupen er det uhyre viktig at arrangør ivaretar sikkerheten, både for kjøpere som tilskuere. Her følger noen tanker og forslag som kan være til hjelp. Vær klar over at dersom ulykken skulle være ute, og f.eks. en tilskuer blir skadet for livet, vil arrangøren garantert få et millionkrav i mot seg. Noe å tenke på.....!!!

Mannskapet i hentebåten bør så absolutt ha flytevester.

Det bør være et par brannslukningsapparater rundt i depoet for å slukke bensinbranner. Metanol slukkes enklest med vann.

Arrangør bør opprette en såkalt førstehjelps-stasjon. denne bør merkes slik at alle kan se den. Her bør det ligge et førstehjelps-skrin.

Kjørebryggen bør sikres på høyre side med en vegg, slik at ingen båter kan komme opp på bryggen fra høyre side.

Fangnett for å sikre publikum mot løpske båter burde være en selvfølge. Videre må deltakerområde og publikumsområde skilles ordentlig av.

Båter som bruker bensindrivstoff bør luftes godt for bensindamp etter kjøring. Dette for å unngå eksplosjonsfaren.

Readybox må ligge på framsiden eller på siden av dommertårn, ikke på baksiden. Dersom ikke sikkerheten ivaretas på en fornuftig måte **vil det bli nødvendig å innføre lover for dette.**



Styrevedtekter for Norsk Modell SpeedBåt Forbund.

- §1** Forbundets navn er Norsk Modell SpeedBåt Forbund. I internasjonale sammenhenger brukes navnet Norwegian Model PowerBoat Assosiation. Forkortelsene er henholdsvis NMSBF og NMPBA.
- §2** Forbundets formål er ved samarbeid å fremme medlemmenes felles interesse innen aktiviteten radiostyrte modellbåter. Videre å ta ut kjørere som skal representere forbundet og Norge i internasjonale konkurranser, og å stå for eventuelle internasjonale konkurranser arrangert i Norge. Forbundet har også hovedansvar for at de bestemte NorgesCup arrangement blir arrangert.
- §3** Medlemmer i forbundet kan være frittstående personer eller organiserte klubber, som betaler forbundskontingent, og som innordner seg de til en hver tid gjeldene regler.
- §4** Kontingentens størrelse vedtas på årsmøtet og gjelder for et år. For klubber tilsluttet forbundet, betales kontingent etter antall medlemmer den lokale klubben måtte ha. Kontingenten betales forskuddsvis, og skal være innbetalt til forbundet senest 31. mars hvert år. Medlemmer eller klubber som ikke har betalt innen fristen, anses som utmeldt av forbundet. Kontingent innbetalt etter 1.nov gjelder som kontingent for påfølgende år.
- §5** Styret skal bygges opp på følgende måte: Hver klubb bestemmer seg for den representant som skal representere klubben i styret. Disse forslag sendes det sittende styret innen 31. desember året før årsmøtet avholdes. Formann velges av årsmøtet. Styret konstituerer seg selv og oppnevner sekretær og kasserer. De resterende klubbrepresentanter blir styremedlemmer. På årsmøtet kan hver klubb stille med to representanter, men kun den av klubbens representant som sitter i styret har stemmerett. Kun i de tilfeller hvor styreantallet er et liketall, har formannen dobbeltstemme. Hver av klubbene kan stille med en vararepresentant ved hovedrepresentantens fravær. Ved fremming av spesielle saker for styret kan andre personer trekkes inn. Disse har ingen stemmerett. Medlemmer som gjennom sitt arbeidsforhold eller på annen måte, ved en avstemming, kan ha økonomisk fordel av å påvirke avgjørelsen, regnes i den vedrørende sak som inhabil, og for derved ikke delta i avstemmingen. Styret er beslutningsdyktig dersom minst 2/3 av styret er tilstede. Styrevedtak krever simpelt flertall. Styret er forbundets eneste bevilgende organ. Styret velges for ett år om gangen.
- §6** Alle saker som ønskes tatt opp på årsmøtet må være styret ihende senest 31. desember året før årsmøtet holdes. Innkallingen med saksdokumenter sendes til alle registrerte betalende medlemmer. Årsmøtet avholdes innen ultimo februar hvert år, og kalles inn med minst 3 ukers varsel. Dagsordenen vil da se ut som følger: 1. Godkjenning av innkallelsen til årsmøte. 2. Årsberetninger. 3. Regnskap. 4. Valg av formann. 5. Innsendte saker. Årsmøtet kan tilpasse detaljer i teksten i de innsendte foreslåtte regelendringer. Tilpasningene kan kun være av mindre karakter eller være utfyllende/presiserende, og skal ikke påvirke hensikten ved regelendringen. Ekstraordinære årsmøter holdes når styret bestemmer det eller når minst 1/3 av medlemmene krever det. Disse kunngjøres på samme måte som ordinære årsmøter og kalles inn med minst 2, to, ukers varsel. Ekstraordinære årsmøter kan kun behandle den eller de saker kravet om årsmøte omfatter. P.g.a. stor geografisk spredningen på styremedlemmene, vil det være naturlig å legge eventuelle styremøter til de forskjellige konkurransene. Det er formannens ansvar å orientere om dette, og å sørger for at disse møter avholdes.

- §7** Formannen har den daglige ledelsen av forbundet. Formannen eller sekretæren skal anviser alle utbetalinger. Formannen leder styrets forhandlinger og forbundets møter. I formannens fravær fungerer sekretæren som formann og formannens vararepresentant som styremedlem. Sekretæren skal føre protokoll over styremøter og årsmøter. Sekretæren skal i samråd med formannen føre forbundets korrespondanse. Kassereren fører forbundets regnskap og medlems- fortegnelse. Forbundets midler skal oppbevares på bank- eller post-konto. Penger kan ikke tas ut uten formannens eller kassererens underskrift. Kassereren fører også fortegnelse over forbundets utstyr.
- §8** Endringer i denne lov kan bare foretas på ordinære eller ekstraordinære årsmøter, etter å ha stått på sakslisten, og krever 2/3 flertall blant de frammøtte styremedlemmene.
- §9** Skulle det oppstå ønske om oppløsning av forbundet, må dette i så fall besluttes med 2/3 flertall blant alle medlemmene i forbundet. Voteringen skal foregå skriftlig. Gjenopprettes ikke forbundet innen 2, to, år, skal forbundets pengebeholdning og eiendeler skjenkes til et passende formål.

LISENS OG KONTIGENTER FOR 2008

Klubblisens kr. 200,- pr. år Førerlisens kr. 300,- pr. år Fast frekvens kr. 50,- pr. frekvens og år Førerlisens for personer som ikke er tilsluttet klubb kr. 350,- pr. år

Engangslisens kr. 150,- pr. start (Engangslisens tillates kun en gang pr. sesong) Startkontingent kr. 130,- pr. klasse (derav kr. 100,- til arrangørklubb + kr. 30,- til NMSBF)

FASTE FREKVENSER.

- 1 Lisenstakere i NMSBF kan søke om å få reservert faste frekvenser for sesongen.
- 2 Det er frivillig å reservere fast frekvens.
- 3 Lisenstakerene i NMSBF søker om frekvens for hver klasse på samme måte som ved konkurranser. Det kan søkes etter en gitt dato (legges ut på www.nmsbf.org). De som hadde fast frekvens i foregående sesong har førsterett på disse. Dersom man ikke gjør krav på disse innen 14 dager etter at det kan søkes, er frekvensene automatisk tilgjengelig for andre som søker. Utover dette gjelder prinsippet "førstemann til mølla".
- 4 Reservering av frekvens koster kr 50,- pr. klasse. Det kan kun søkes om en frekvens pr. klasse. Dette medfører at lisensen koster kr. 250,- + kr. 50,- pr. klasse med fast frekvens.
- 5 Reservasjonen registreres når avgiften er innbetalt.
- 6 Forbundet legger ut oversikt over reserverte frekvenser på www.nmsbf.org etter at 14 dagers fristen har utløpt.

FREKVENSOVERSIKT.

Følgende frekvenser er i følge Statens Teleforvaltning, tillatt brukt i modellbåt i Norge.

Vær oppmerksom på at disse frekvenser ikke nødvendigvis er godkjendt dersom man kjører i utlandet.

27mHz og 40mHz båndet. Tillatt for alle typer aktivitet.

26.995	27.045	27.095	27.145	27.195	27.255
40.665	40.675	40.685	40.695		

35mHz båndet. Tillatt for bil og båt.

35.310	35.320	35.330	35.340	35.350
35.360	35.370	35.380	35.390	

40mHz båndet. Tillatt for bil og båt.

40.705	40.715	40.725	40.735	40.745
40.755	40.765	40.775	40.785	40.795