

## INNLEDNING

Dette regelverket erstatter NMSBF sitt tidligere regelverk versjon 11.1.

Dette er de gjeldende reglene for gjennomføring av løp i regi av NMSBF. Regelverket er basert på NAVIGA sitt regelverk, med visse unntak. NAVIGAS internasjonale regler finnes på forbundets web sider. Reglene er satt opp som følgende:

- **Funksjonærer** angir hvem som gjør hva under et løp.
- **Løpsregler** angir reglene for selve gjennomføringen av løpet
- **Kjøreregler** angir hvordan førerne skal forholde seg fra starttiden går til kjøretiden er ute.
- **Gjennomføring av heat FSR-O og FSR-H** angir egne regler for banen og systemet rundt.
- **Teknisk** angir tekniske regler for båter, rundetelling og bane
- **FSR-H og FSR-O** angir egne regler for disse klassene.
- **NorgesCup** angir egne regler for dette arrangementet.

Regelverket er laget med tanke på å skape en rettferdig og god konkurranse, samtidig som det skal ivareta sikkerheten.

## REGELVERK FOR LØPSKJØRING

### §1 Funksjonærer

Hoveddommer er den øverste funksjonær ved en konkurranse.

Hans oppgaver og ansvar er følgende:

- a) gjennomføre rettferdig og effektiv avvikling av konkurransen.
- b) gjennomføre smidige og raske startprosedyrer.
- c) gjøre nøyaktige anmerkninger under konkurransen, summere og presentere resultater.
- d) avgjøre i tvister om tolkning av regler, startprosedyrer og bestemme straffer og/eller diskvalifikasjoner.
- e) innkalle og lede førermøte som skal avholdes minst 10 minutter før start og forsikre seg om at alle førere forstår reglene og løpets gang.
- f) innkalle til ekstraordinært førermøte når han finner det nødvendig.

Hoveddommer kan utnevne egne assistenter.

Svingdommer skal overvåke banen og kjøringen fra starttidens begynnelse. Det skal være to svingdommere, en for hver banehalvdel. Disse skal stå sammen med hoveddommer.

Svingdommers oppgaver og ansvar er følgende:

- a) notere eventuelle overtredelser og hvilke(n) båt(er) som er innblandet
- b) informere hoveddommer så fort som mulig om overtredelsen.

Sikkerhetsansvarlig skal på forhånd være utpekt av forbundet, og skal kontrollere at sikkerheten rundt arrangementet ivaretas.

Co-pilot skal være førerens medhjelper, og skal ha nødvendig kjennskap til regelverket.

Co-pilotens oppgaver og ansvar er følgende:

- a) informere hoveddommer eller svingdommer om "døde" båter som har stoppet og hvor i banen de ligger. Her SKAL det refereres til bøye- (se figur 2) og spornnummer
- b) varsle hoveddommer eller svingdommer om feil bøyepassering o.l.

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

## **§2 Gjennomføring av løp**

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

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.

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

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

Rundetelling bør foregå med forbundets elektroniske tellersystem med transponder på båtene. Som en reserveløsning kan det brukes ferdig nummerert blokker som rekkes i været.

Når hoveddommer 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 osv.

Dommer kansellerer bøyer som er i drift.

Dersom heatet blir avbrutt før kjøretiden er startet, får alle en ny start. Dersom heatet blir avbrutt etter at kjøretiden er startet, skal kun de båter som fortsatt kjører når hoveddommer avbryter heatet få ny start. De som har godkjent start, men har stoppet i FSR-H får 25 poeng.

Påfølgende heat startes 3 minutter etter siste båt er tatt på land. Det vil si fra hentebåten har kommet inn med alle "døde" båter har førerne krav på inntil 3 minutter til klargjøring før klokken startes. Heatet kan startes tidligere dersom alle førere er klare.

Hentebåten skal ikke hente båter som har stoppet før heatet er ferdig eller blir stoppet/avbrutt. Hoveddommer gir i tilfelle klarsignal om at hentebåt kan gå ut.

Ved lyn bør all kjøring stanses i minimum 20 minutter. Ved lynnedslag i nærheten skal all kjøring stanses umiddelbart, og radiosendere skal settes bort. Dette avgjør hoveddommer.

Ready box" er et merket område i nærheten av dommertårn. Båtene til påfølgende heat skal plasseres her, for å være klare til neste heat.

Førerplass skal alltid brukes (dersom det finnes) for å hindre eventuelle ulykker. Førerplass bør ligge minimum 50cm over vannet, og det bør være minimum 1,25m bredde disponibelt pr fører.

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

## **§3 Kjøreregler**

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

Når en båt skal settes på vannet skal den slippes i banens kjørretning.

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 enn 50% av bøyen).

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

Se figur 1. Båt1 har forkjørsrett. 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 diskvalifikasjon.

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 forkjørsrett. Den holder idealsporet.

Påkjørsel av "DØD" fører til diskvalifikasjon av kjører som forvolder påkjørselen i gjeldene heat. Med "DØD" båt menes en båt som har stoppet, og ligger i ro.

Fører som ikke har full kontroll over sin båt kan pålegges å ta denne på land med en gang. Dette avgjøres av hoveddommer.

Etter målpassering skal alle båter fullføre en (1) runde dersom ikke hoveddommer sier noe.

#### §4 Teknisk

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

En båt skal bare kjøre i den klassen som motorstørrelsen og skrogtype tilsier. Hver båt kan kun stille i en klasse.

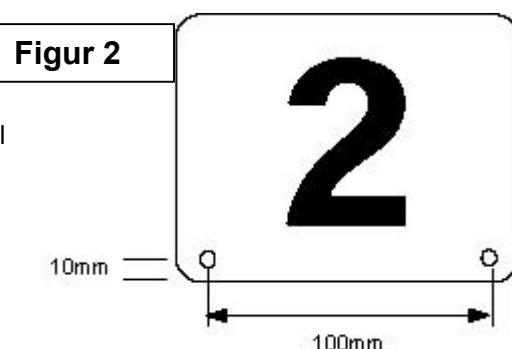
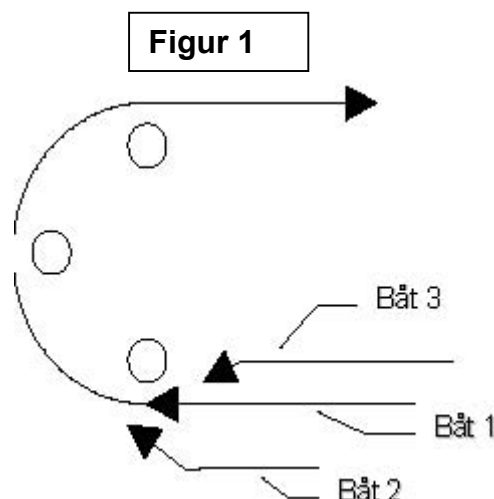
Det er forbudt å starte motor når hentebåt er inne, og førere har inntatt plass på bryggen. Brudd på denne regel kan føre til diskvalifikasjon fra ett eller flere heat.

Dersom digitalt rundetelleranlegg benyttes: Transpondernummer skal oppgis i god tid før start. Transponder skal være festet i båten maksimalt 25cm fra akterspeilet. Fører er ansvarlig for at transponder virker, og at den er korrekt montert. (Metaller og karbonfiber kan påvirke signalet)

De konkurrerende båter skal være utstyrt med et registreringsnummer. Dette registreringsnummeret skal være det samme som deltakerens lisensnummer tildelt av Norsk Modell SpeedBåt Forbund.

(N-XXX)Nummeret skal være godt synlig.

Nummerskilt skiftes om nødvendig ut for hvert heat i henhold til startposisjon. Mål på nummerskilt, se fig. 2. Arrangør holder disse nummerskiltene, men egne skilt kan benyttes. Nummerskiltene skal være hvite med sorte tall. Skiltet skal festes med gummioppheng. Ved skade på nummerskiltet skal båten tas til land og skifte



nummerskilt før neste runde påbegynnes. Ved kjøring med defekt eller feil nummerskilt diskvalifiseres føreren fra heatet.

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.

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

Motorstørrelse og drivstoff er som følger:

FSR-H og O 3,5: 0,0 - 3,5 ccm

FSR-H og O7,5: 3,51 - 7,5 ccm

FSR-H og O15: 7,51 - 15,00 ccm

*For disse er drivstoff metanol – kun blandet med olje og nitro*

FSR-H og O 27: inntil 27,00 ccm

FSR O 35: 27,01 - 35,00 ccm

*For disse er drivstoff bensin – kun blandet med olje – oktan er fri.*

Førere av båter som benytter bensin som drivstoff 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 vedkommende bortvises fra arrangementet.

### **§5 Gjennomføring av heat for FSR-H OG FSR-O**

Banen skal ha en oval form og markeres med seks (6) bøyser som er godt synlige. 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 oransje). Størrelsen på bøyene skal være min 20 cm i diameter. Banens bredde er pr definisjon 20 meter bred. Det vil si eventuelle andre bøyser, som ikke tilhører denne banen, og som ligger nærmere banen enn 20 meter, og som er til hinder for løpsavviklingen, må fjernes før løp kan kjøres igjen.

Hvert heat består av 3 faser:

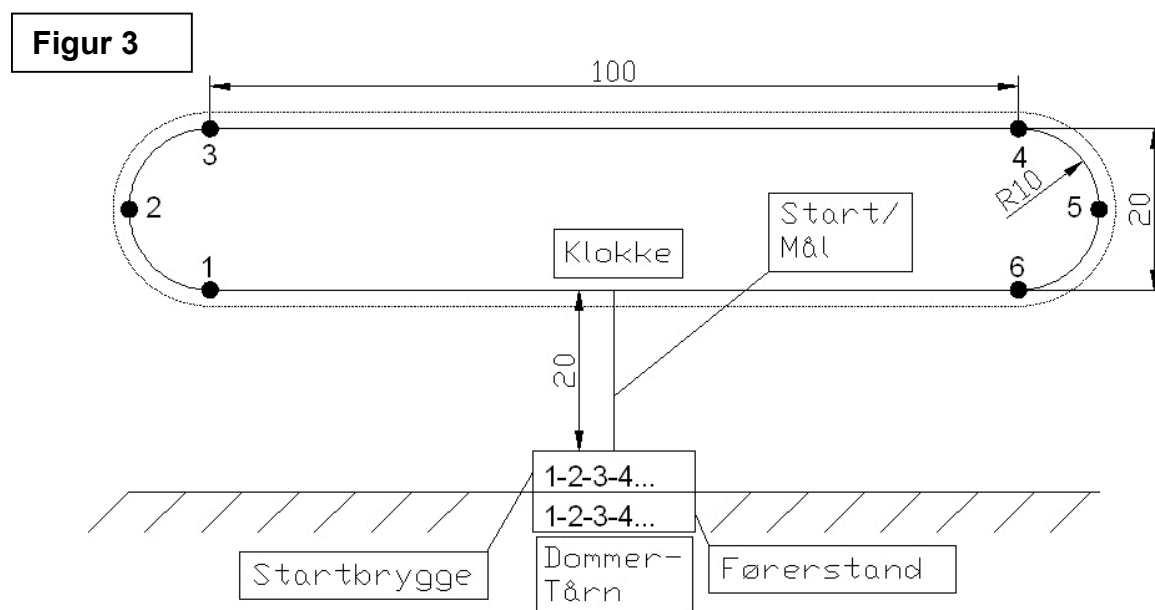
- 1) Starttid: Dette er 2 minutter for starting av motor, og utsetting av båt.
- 2) Voltetid: Denne starter umiddelbart etter starttid. Båtene skal da kjøre rundt banen til starten går.
- 3) Kjøretid: Dette er fra startsignal går til maksimums tid for heatet.

Det bør benyttes startklokke for å an vise starttid og voltetid. Denne utformes i henhold til Naviga's reglement.

Når voltetiden har begynt kan IKKE båten settes på vannet. Etter passering av bøye nummer 6 (se figur 3) er det forbudt å kjøre i sikksakk kurs eller ta S-svinger for å utsette passering av startbøye. Båter som kjører langt ut fra bøyene for å utsette start passering, skal vike for de båtene som holder sporene sine inne i selve banen. Overtredelsen vil kunne straffes med diskvalifikasjon i gjeldende heat. Dette avgjøres av hoveddommer.

Skarpe venstresvinger er forbudt med mindre det er for å unngå kollisjon. Svake venstresvinger 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, pålegges å ta båten på land. Kjørte runder blir da stående.

Båter som har stoppet på vannet kan ikke restarteres. Unntaket er at båten kjøres inn til brygga med motoren i gang for justering eller reparasjon.



### §6 FSR-H

Båtene er flerpunktskrog som f.eks. katamaran, hydroplan, uttrigger og lignende. Framdrift skal være av propell i vann. Et heat bør bestå av maksimum åtte (8) båter.

Sum kjøretid for hvert heat er 5 minutter. Det kjøres 6 runder per heat.

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

En NC runde skal bestå av 6 heat, hvorav alle summeres for å kåre en vinner.

Det skal være minimum tre heat for å kalle det en godkjent NC runde.

Førerne oppnår poeng etter sin plassering i et heat etter følgende system:

1. pl	400p	4. pl	169p	7. pl	72p
2. pl	300p	5. pl	127p	8. pl	54p
3. pl	225p	6. pl	96p		

Ikke avsluttet løp, men godkjent start gir 25 poeng. Øvrige 0 poeng.

Dersom et heat har utviklet seg dit hen at alle båter unntatt en har stoppet, skal dommer avbryte heatet ved å tildele heat-seier til den ene gjenværende, kjørende båt. Denne tas så inn til land, eller stoppes på vannet.

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

### **§7 FSR-O**

Båter som settes på vannet etter at starten har gått har vikeplikt for ALLE båter i startfeltet. Båten må i dette tilfellet settes ut på venstre side av wiren til rundetelleranlegget. Om noen feil skulle oppstå her er fører og eller co-pilot pliktig til å gjøre løpsledelsen oppmerksom på dette.

Båtene skal være offshore-lignende typer, V-bunn eller katamaran. Framdrift skal være av propell i vann. Et heat bør bestå av maksimum ti (10) båter.

Sum kjøretid (maksimal tid) for hvert heat er 8 minutter

Runder telles etter reglementert/godkjent start. Det er om å gjøre å kjøre flest mulig runder på heattiden. Etter målgang (endte kjøretid) skal båtene passere en siste gang, for å avgjøre plassering for de med likt rundetall.

En NC runde består av 4 heat hvorav de 3 beste heatene legges sammen.

Det skal være minst 2 heat for å kalle det en godkjent NC runde. Gjennomføres bare 2 eller 3 heat skal disse legges sammen for å kåre en vinner.

Vind og nedbør er ikke gyldig grunn for å avlyse et heat.

### **NORGESCUP**

Det kjøres 4 runder i FSR-O og 6 runder i FSR-H

Heat rekkefølgen er som følger O3,5 – H3,5 – O7,5 – H7,5 – O15 – H 15 – O27 – H27 – O35.

Etter en fullført runde kjøres to runder med FSR-H i stigende rekkefølge. Deretter kjøres førstnevnte rekkefølge.

Alle som deltar i konkurranse MÅ oppgi minimum to frekvenser, eller det antall som arrangøren måtte forlange. Dette gjelder ikke førere med 2,4 mHz.

### **Startkontingent**

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

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

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

### **Klasser**

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

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

Antall maksimale heat pr klasse i en konkurranse er satt til 6. Det vil si hver deltaker i en klasse kan kjøre maksimalt 6 heat i en konkurranse.

I den lokale konkurransen gis resultater og premiering i henhold til oppnådd plassering, uavhengig av hvilken klasse båtene hører hjemme i.

### Poeng

For å få NC-poeng i FSR-H løp, må man ha minst en godkjent målgang i den aktuelle NC-runden (plassering i løpet).

For FSR-O må man ha min 1 godkjent runde for å få NC poeng.

I NorgesCup gis poeng og plassering i henhold til klassen. Det er ikke mulig å slå sammen klasser dersom en fører forekommer i begge de aktuelle klassene.

NC runde 1-4 kjøres lørdag og søndag

Den siste NC-runden (NC5) kjøres fredag og lørdag.

Premieutdeling for sammenlagt resultat blir presentert på banketten lørdag kveld.

Poeng tildelingen i NC er som følger:

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

Det kan kun tildeles NC poeng til Norske førere. Utenlandske førere blir premiært på vanlig måte etter endt løp, men fjernes fra sammenlagt listen. De underliggende førerne flyttes opp på listen.

Den avgjørende poengsummen blir summen av de fire (4) beste NC rundene

Ved lik poengsum etter endt sesong, avgjøres plasseringen etter følgende regler:

- 1) Flest antall 1.pl i NC-runder. Dersom fremdeles likt, eventuelt flest 2.pl, osv.
- 2) Poengsum i nc runden som ble strøket
- 3) A) Offshore: antall kjørte runder sammenlagt på de 4 beste nc rundene  
B) Hydro: beste rundetid i beste runde og beste heat.

Beste klubb kåres etter følgende kriterier:

- 1) Alle førernes NC poeng summeres
- 2) Det gis et tillegg på 50 poeng for innlevering av race-rapport innen 3 uker etter løpet. Rapporten skal være på minimum 100 ord og 2 fotos fra konkurransen.

Premieringen skjer under banketten etter NC5

## VM-KVALIFISERING

Kvalifisering til VM skjer etter plassering totalt i NorgesCupen i foregående sesong. Antall plasser varierer avhengig av forrige VM. (Se NAVIGA regelverk)

## INTRODUKSJON AV POTENSIELLE NYE KLASSER I NORGESCUP

Den eller de nye klassene kjører som demo-klasse(r) i påmeldingsåret. Interessentene bak den nye klassen må selv og i samarbeid med arrangør, tilrettelegge for avviklingen av demonstrasjonskjøringen.

Basert på antall deltakere og "levedyktighet" som den nye klassen kan ha for kommende år, er det opp til styret i NMSBF å godkjenne/ikke godkjenne klassen som obligatorisk klasse for kommende løpsesong.

Arrangøren av NC løpet skal tilrettelegge for at demo-klassene kjøres slik at det ikke går utover gjennomføringen av de obligatoriske klassene.

## ANBEFALINGER TIL ARRANGØRER OG DELTAKERE.

På grunn av 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.

## SIKKERHET.

I forbindelse med løpene i NorgesCupen er det uhyre viktig at arrangør ivaretar sikkerheten, både for førere som tilskuere. Her følger noen tanker og forslag som kan være til hjelp.

- Mannskapet i hentebåten bør så absolutt ha flytevester.
- Det bør være et par brannslukningsapparater rundt i depoet. Metanol slukkes enklest med vann.
- Arrangør bør opprette en førstehjelpsstasjon. Denne bør merkes tydelig. Her bør det ligge et førstehjelpsskrin som skal inneholde minimum: bandasje, kompress, saks, rensmiddel, plaster, pinsett, enkeltmannspakke
- Kjørebryggen bør sikres på høyre side med en høy vegg, slik at ingen båter kan komme opp på bryggen fra høyre side.
- Fangnett for å sikre publikum mot løpske båter burde være en selvfølgelighet. Videre må deltaker- 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.

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!

Dersom ikke sikkerheten ivaretas på en fornuftig måte **vil det bli nødvendig å innføre lover for dette.**