

SVEMO MOTORKALENDER / REGLER

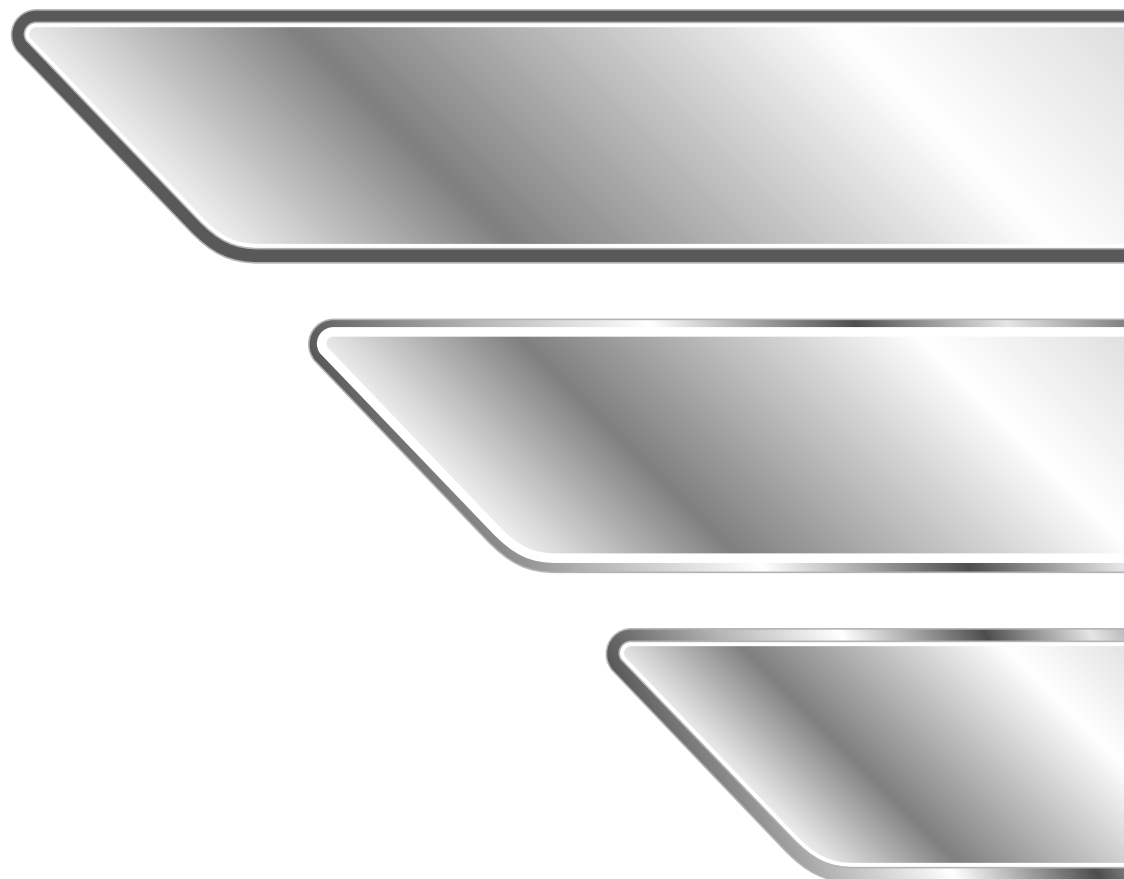
ROADRACING

2014



SVEMO

SVENSKA MOTORCYKEL- & SNÖSKOTERFÖRBUNDET



Motorkalender 2014 för

ROADRACING

Ansvarig utgivare: Per Westling
Redaktörer: Pernilla Larsson, Anja Rauch
På omslaget: Christoffer Bergman **Foto:** mpafoto.com

SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Välkommen till SR Roadracing för tävlingsperioden 2014!

Återigen har det hänt mycket under de senaste året i vår verksamhet. Den största förändringen är kanske att all tävlingsadministration har flyttat online, till Svemo-TA. Systemet befinner sig i ständig utveckling framåt, och det är tack vare konstruktiva synpunkter från alla er användare, såsom arrangörsklubbar och förare. Förhoppningsvis kommer systemet förenkla tävlingsadministrationen betydligt vidare för varje år som går.

Kom ihåg att alla svenska Roadracing-tävlingar från klubbävling till internationell tävling ska ansökas via Svemo-TA. På så sätt syns de i tävlingskalendern. Alla tävlingar ska dessutom administreras via TA från föraranmälan till slutgodkännandet via supervisor eller tävlingsledare. Då visas även alla tävlingsresultat på Svemo.se.

Inför 2014 vill vi uppmana er att läsa noggrant genom vårt nya regelverk som kommer bli en bas för alla tävlingar under den nya säsongen. Mycket har förändrats, bland annat har äntligen reglerna för Classic Racing, Endurance, BoTT och den nya Speedster Cupen flyttats in till vårt specialreglemente. Ni ska hitta allt på en plats från och med nu. Kom ihåg att dessutom gå in på Svemo.se och Roadracing regelbundet för att hålla er uppdaterad om eventuella tillkommande regeländringar, nya protokoll och andra nyheter.

Sektionen tackar alla som har bidragit med konstruktiva förslag till vårt nya regelverk som vi hoppas blir en tydlig guide för förare och arrangörer under de kommande två år.

Internationellt sett, satte våra förare även under 2013 Sverige på den internationella Roadracing-karta. Vi har haft 2 förare till uttagningarna i Red Bull Cup. Vi har fler förare en någonsin som är ute för att tävla. De bästa är: i FIM Superstock 1000 Christoffer Bergman och Lukas Ockelfelt. Christoffer kommer gå vidare till Moto2. Filip Backlund har kört i Brittiska SST 1000 mästerskapet där han blev 3:a totalt. Under sitt första år lyckades han även ta banrekord på två banor. Filip fortsätter under 2014 i samma serie, målet är att vinna serien. Lukas Bäckström blev junior silvermedaljör i Europamästerskapet 2014 i klassen Supersport 600.

Vi försöker vårt bästa med att stöda unga svenska förare i sin utveckling. Delvis genom att anordna träningsläger i samarbete med partners som 2 Hjul & 1 Attityd. I år blir det dessutom nyintagning till Svemos centrala elitsatsning Topp & Talang. Unga Roadracing-talanger som vill aktivt vara med och utveckla sina egna förutsättningar inför en internationell Roadracing-karriär är välkomna att söka. Genom Topp & Talang kunde förbundet bland annat hjälpa Filip Backlund med riktad fysträning och rehabiliteringsprogram att nå, hålla och öka internationell elitnivå.

Sektionen engagera sig starkare än någonsin i ljudfrågan. Det är numera hårda krav som ställs av myndigheter och kommuner på all motorsport. Sverige har en av Europas striktaste ljudföreskrifter gällande motorsport och vi i sektionen jobbar hårt och kontinuerligt tillsammans med hela förbundet för att hitta hållbara lösningar. Läs i detta samband också Svemo-miljökommitténs studie kring hur motorsport gynnar biologisk mångfald på motorbanor. Studien hittar ni på Svemo.se.

Vi önskar er en framgångsrik ny säsong med många möjligheter, lycka till!

Patrik Marklund
Sammankallande



SVEMO

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>SVEMO tävlingssektion för Roadracing</i>	
<i>Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet</i>	
<i>Supervisor i Roadracing</i>	
<i>Mästare genom åren</i>	
<i>Specialreglemente för Roadracing</i>	
<i>Regler för Svenskt Mästerskap i Roadracing</i>	
<i>Minimoto</i>	
<i>SVEMO tävlingssektion för Minimoto</i>	
<i>Specialreglemente för Minimoto</i>	
<i>Tekniskt reglemente</i>	

TÄVLINGSSEKTION



Ledamot
Rikard Sthillert
08-654 11 80
070-317 07 18
rikard.sthillert@svemo.se



Sammanställande
Patrik Marklund
patrik.marklund@svemo.se



Ledamot
Therése Hammarberg
070-920 33 34
therese.hammarberg@svemo.se

Adjungerade ledamöter:

Classic Roadracing: Kennet Lundqvist
Mobil: 0708-501520, **E-post:** kennet.lundqvist@gmail.com

MC-ID-ansvarig: Hans Brånalt
Mobil: 0706-562619, **E-post:** hans@mbracesupport.se

Förrarepresentant: Robin Ericsson
Mobil: 0735-001915, **E-post:** ericsson.robin@gmail.com

Utbildningsansvarig: Fredrik Hansson
E-post: fredrik.hansson@svemo.se

ADMINISTRATIV TÄVLINGSENHET



Koordinator
Anja Rauch
Box 2314, 600 02 Norrköping
Tel: 011-23 10 86, Fax: 011-23 10 81
anja.rauch@svemo.se

FAKTA OM SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet förkortas Svemo, och består av c:a 125.000 medlemmar. Dessa är sammanslutna i över 500 klubbar, från Kiruna i norr till Skanör i söder. Svemo är anslutet till de internationella motorcykelfederationerna FIM och UEM, samt till Sveriges Riksidrottsförbund, RF.

Vid Svemo förbundsmöte som hålls vart annat år utser klubbarna Svemo styrelse. Delegationerna vid förbundsmötet väljs genom en demokratisk valprocess via Distrikten eller via de Nationella Grenmötena och utgör Svemos högsta beslutande organ. Svemo styrelse skall bestå av 7 ledamöter och en ordförande, styrelsen skall ansvara för verksamheten mellan förbundsmötena enligt de riktlinjer som ges vid förbundsmötet. När styrelsen utsetts bemannar styrelsen kommittéer och sektioner för att driva de olika verksamhetsområdena, till hjälp med daglig drift finns ett kansli med anställd personal.

Adress: Sprängstensgatan 2
Postadress: Box 2314, 600 02 NORRKÖPING
Telefon: 011-23 10 80 vardagar 08.00 - 14.00
Telegramadress: Svemofed
E-mail: kansli@svemo.se
Internet: www.svemo.se
Telefax: 011-23 10 81
Plusgiro: 15 19 71 - 9
Organisationsnr: 802002-3423

Fonden för Rehabilitering av skadade MC-förare: Pg 39 3 75 - 1

ADMINISTRATIV ENHET

Generalsekreterare: 011-23 10 94, Per Westling
Ekonomichef: 011-23 10 93, Martin Jarl
GS/Styrelse koordinator: 011-23 10 82, Anna Wilhelmsson, disciplinnämnden
Kommunikationsansvarig: 011-23 10 97, Stefan Lang
Receptionist: 011-23 10 80, Lise-Lotte Pegado

LICENS ENHET

Licensansvarig: 011-23 10 83, Annelie Hellborg
Assistent: 011-23 10 83, Eva Ericson

TÄVLINGS- & UTBILDNINGSENHET

Sportchef: 011-23 10 84, Annika Pettersson
Koordinator: 011-23 10 90, Anders Tibbling, trial, snöskoter
Koordinator: 011-23 10 91, Peter Isgren, motocross, supermoto
Koordinator: 011-23 10 87, Lena Bleckman, utbildning, miljö, klubbregister
Koordinator: 011-23 10 86, Anja Rauch, road racing, minimoto, dragracing
Koordinator: 011-23 10 96, Tony Olsson, track racing
Koordinator: 011-23 10 88, Jon Lindberg, track racing
Assistent: 011-23 10 89, Pernilla Larsson, motocross, track racing
Assistent: 011-23 10 95, Björn Bergström, enduro
Assistent: 011-23 10 85, Eva Ericson

SPARK PLUG AB

Kontaktperson: 011-300 42 35, Johnnie Silfverhielm

SUPERVISOR ROADRACING 2014

Namn	Adress	Telefon	Fax/Mobil
ALDÉN GÖRAN	SVANGATAN 6 A 582 52 LINKÖPING Email) alden@bredband.net	b) 013-313690 a) 070-5433690	m) 070-5433690
ANDERSSON BJÖRN	VIDHOLMSBACKARNA 54 165 72 HÄSSELBY Email) bjorn.andersson@svemo.se	b) 08-381074 a) 070-7905647	b) 08-381075
HANSSON FREDRIK	GRÄSÅSVÄGEN 25 424 70 OLOFSTORP Email) fredrik.hansson@svemo.se		m) a)
JACOBSSON TONY	GÖSTA BERLINGSV 37 691 38 KARLSKOGA Email) tony.kmf@telia.com	a) 0586-15010	m) 070-691 25 14 a) 0586-15049
MÅRTENSSON BENNY	SCHEELEGATAN 5 553 32 JÖNKÖPING Email) bennymartensson@hotmail.com	b) 036-714374	m) 0701-69 65 43
MÅRTENSSON VOLMAR	HÄLLABÄCK SJÖHOLMEN 330 26 BURSERYD Email) volmarm@hotmail.com	b) 0371-52155	m) +47 968 383 63 m) 0708 878569 b) 0371-52155
PETTERSSON JOHAN	SÖDERLEDEN 15 D 587 31 LINKÖPING Email) johan@exstructio.se	b) a)	m) 0736-55 92 06
STHILLERT RIKARD	KUNGSHOLMSG 8 112 27 STOCKHOLM Email) rikard.sthillert@svemo.se	b) 08-6541180	m) 0703-17 07 18
TRÄFF PER	RÅGÅNGEN 78 602 11 NORRKÖPING Email) mahrs.traff@gmail.com	b) 011-133262	m) 0705-10 37 42

MÄSTARE GENOM ÅREN

SVENSKA MÄSTARE

Klass 125cc

1961 Ulf Svensson, Falkenbergs MK
1962 Lennart Högberg, Karlskoga MK
1963 Jan Brening, Karlskoga MK
1964 Ulf Svensson, Falkenbergs MK
1965 Bo Granath, Västra MK
1966 Bo Granath, Västra MK
1967 Bo Granath, Västra MK
1968 Börje Jansson, Karlskoga MK
1969 Kent Andersson, MA Lerum
1970 Roland Olsson, SMK Göteborg
1971 Roland Olsson, Falkenbergs MK
1972 Leif Rosell, Karlskoga MK
1973 Staffan Liebst, SMK Göteborg
1974 Ingemar Bengtsson, Falkenberg MK
1975 Hans Hallberg, Götene MK
1976 Hans Hallberg, Götene MK
1977 Hans Hallberg, Götene MK
1978 Roland Olsson, SMK Göteborg
1979 Jan Bäckström, SMK Hedemora
1980 Håkan Olsson, SMK Göteborg
1981 Henry Reidel, Kinna MK
1982 Jan Bäckström, SMK Hedemora
1983 Jörgen Ask, Falkenberg MCK
1984 Håkan Olsson, MK Pionjär
1985 Flemming Kistrup, Danmark
1986 Jörgen Ask, Falkenbergs MK
1987 T Möller Pedersen, Danmark
1988 Jukka Vainio, Finland
1989 Chris Jensen, Danmark
1990 Chris Jensen, Danmark
1991 Chris Jensen, Danmark
1992 Johan Lindwall, Ulricehamns MK
1993 Chris Jensen, Danmark
1994 Johan Stigefelt, Nya Anderstorp RC
1995 Johan Stigefelt, Nya Anderstorp RC
1996 Jonny Andersson, Kortedala MK
1997 Ole Gram, Danmark
1998 Håkan Olsson, Västra MK
1999 Håkan Olsson, Västra MK
2000 Håkan Olsson, Västra MK
2001 Håkan Olsson, Karlskoga MF
2002 Håkan Olsson, Karlskoga MF
2003 Håkan Olsson, Karlskoga MF
2004 Håkan Olsson, Karlskoga MF
2005 Håkan Olsson, Karlskoga MF
2006 Thomas Rebien, Danmark
2007 Robert Gull, Linköpings MS
2008 Robert Gull, Linköpings MS
2009 Joakim Gulliksen, Norge
2010 Joakim Gulliksen, Norge
2011 Joakim Gulliksen, Norge
2012 Joakim Gulliksen, Norge
2013 Alex Persson, Kinds MK

Klass 250cc

1961 Ulf Svensson, Falkenberg MK
1962 Billy Andersson, SMK Göteborg
1963 Bo Brolin, Västra MK
1964 Kurt Johansson, Falkenberg MK
1965 Lennart Högberg, Karlskoga MK
1966 Kent Andersson, MA Lerum
1967 Kent Andersson, MA Lerum
1968 Kent Andersson, MA Lerum
1969 Kent Andersson, MA Lerum
1970 Björn Carlsson, Hyllinge MS
1971 Hans Hallberg, Götene MK
1972 Leif Gustafsson, Falkenberg MK
1973 Hans Hallberg, Götene MK
1974 Kurt I Carlsson, Kortedala MK
1975 Roland Nilsson, SMK Göteborg
1976 Bo Granath, Anderstorp RC
1977 Peter Sköld, Västra MK
1978 Åke Grahn, Karlskoga MK
1979 Lennart Bäckström, SMK Hedemora
1980 Lennart Bäckström, SMK Hedemora
1981 Bengt Elgh, Karlskoga MK
1982 Per Jansson, Karlskoga MK
1983 Eilert Lundstedt, Anderstorp RC
1984 Per Jansson, Linköpings MS
1985 Johnny Simonsson, Kortedala MK
1986 Anders Skow, Danmark
1987 Bobby Issazadu, Linköpings MS
1988 Johan Svärdgren, Västra MK
1989 Johan Svärdgren, Västra MK
1990 Johan Svärdgren, Västra MK
1991 Johan Svärdgren, Västra MK
1992 Peter Lindén, Carlsborgs MK
1993 Terje Ödegård, Norge
1994 Jan Hansson, Nya Anderstorp RC
1995 Jan Hansson, Nya Anderstorp RC
1996 Peter Heggblad, Linköpings MS
1997 Matti Maaranen, Karlskoga MF
1998 Matti Maaranen, Karlskoga MF
1999 Christian Bach, RRK Viking
2000 Matti Maaranen, Karlskoga MF
2001 Fredrik Watz, Linköpings MS
2002 Henrik Nordgren, Limhamns MK
2003 Fredrik Watz, Linköpings MS
2004 Sonni Harms, Danmark
2005 Robert Dobrich, Anderstorps RC
2006 Andreas Mårtensson, Anderstorps RC
2007 Robert Dobrich, Anderstorps RC
2008 Robert Dobrich, Anderstorps RC
2009 Joakim Stensmo, Krokoms Motocrossklubb
2010 Joakim Stensmo, Krokoms Motocrossklubb

MÄSTARE GENOM ÅREN

250 Production

- 1998 Tomas Pallander, Norrahammars MK
1999 Jens Kristian Nielsen, RR Fyn

Klass 350cc

- 1961 Kjell Fallgren, Karlskoga MK
1962 Sven O Gunnarsson, Karlskoga MK
1963 Agne Carlsson, Västra MK
1964 Bror E Carlsson, Falkenberg MK
1965 Agne Carlsson, Västra MK
1966 Agne Carlsson, Västra MK
1967 Bo Granath, Västra MK
1968 Bo Granath, Västra MK
1969 Kjell Brogren, Västra MK
1970 Kurt I Carlsson, SMK Göteborg
1971 Bo Granath, Anderstorp RC
1972 Lars Pahlsson, SMK Ronneby
1973 Johnny Bengtsson, Anderstorp RC
1974 Kurt I Carlsson, Kortedala MK
1975 Roland Nilsson, SMK Göteborg
1976 Bo Granath, Anderstorp RC
1977 Peter Sköld, Västra MK
1978 Lennart Bäckström, SMK Hedemora
1979 Åke Grahn, Karlskoga MK

Klass 500cc

- 1961 Sven O Gunnarsson, Karlskoga MK
1962 Sven O Gunnarsson, Karlskoga MK
1963 Sven O Gunnarsson, Karlskoga MK
1964 Bror E Carlsson, Falkenbergs MK
1965 Bo Granath, Västra MK
1966 Agne Carlsson, Västra MK
1967 Bo Granath, Västra MK
1968 Billy Andersson, SMK Göteborg
1969 Anders Svensson, Västra MK
1970 Bo Granath, Anderstorp RC
1971 Sven O Gunnarsson MS
1972 Sture Wass, Västra MK
1973 Roland Nilsson, SMK Göteborg
1974 Kurt I Carlsson, Kortedala MK
1975 Johnny Bengtsson, Anderstorp RC
1976 Johnny Bengtsson, Anderstorp RC
1977 Bo Granath, Västra MK
1978 Lennart Bäckström, SMK Hedemora
1979 Lennart Bäckström, SMK Hedemora

Klass 750cc

- 1980 Peter Sjöström, Karlskoga MK
1981 Peter Sjöström, Karlskoga MK
1982 Peter Sköld, Västra MK
1983 Peter Sjöström, Anderstorp RC

UPPE HÅLL

- 1988 Peter Lindén, Kortedala MK
1989 Christer Lindholm, Linköpings MS
1990 Christer Lindholm, Linköpings MS

Klass Superbike

- 1991 Christer Lindholm, Linköpings MS
1992 Iven Klitmöller, Hyllinge MS
1993 Michael Lundwall, Linköpings MS
1994 Iven Klitmöller, Hyllinge MS
1995 Jörgen Hållinder, MK Orion
1996 Pär Johansson, Linköpings MS
1997 Jörgen Hållinder, MK Orion
1998 Jörgen Hållinder, MK Orion
1999 Anders Lilja, Nya Arc
2000 Jörgen Hållinder, MK Orion
2001 Kim Phillip, Danmark
2002 Pär Johansson, Finspångs MS
2003 Christer Miinin, Karlskoga MF
2004 Christer Miinin, Karlskoga MF
2005 Christer Miinin, Karlskoga MF
2006 Jimmy Lindström, Västra MK
2007 Jimmy Lindström, Västra MK
2008 Freddy Papunen, Twin Club MC
2009 Filip Backlund, Karlskoga MF
2010 Freddy Papunen, Twin Club MC
2011 Filip Backlund, Karlskoga MF
2012 Lukas Ockelfelt, Karlskoga MF
2013 Andreas Mårtensson, Anderstorp RC

Klass Superstreet

- 1990 Peter Lindén, Carlborgs MK
1991 Lars Bosson, Kortedala MK
1992 Ulf Johansson, Linköpings MS
1993 Lars Bosson, Kortedala MK

Riksmästare Klass SUPERSPORT 600

- 1994 Martin Johansson, N. Anderstorp RC

SM Supersport

- 1995 Stefan Folkesson, Hyllinge MS
1996 Jerker Axelsson, Mixt MC
1997 Stefan Folkesson, Hyllinge MS
1998 Pär Johansson, Linköpings MS
1999 Fredrik Jansson, Filipstads MC
2000 Fredrik Jansson, Filipstads MC
2001 Kai Børre Andersen, NMK Oslo
2002 Christer Lindholm, Linköpings MS
2003 Christer Lindholm, Linköpings MS
2004 Christer Lindholm, Linköpings MS
2005 Freddy Papunen, Twin Club MC
2006 Mikael Nilsson, Karlskoga MF

MÄSTARE GENOM ÅREN

SM Superstock

- 2005 Freddy Papunen, Twin Club MC
- 2006 Mikael Nilsson, Karlskoga MF
- 2007 Helge Spjeldnes, Norge
- 2008 Daniel Kubberöd, Norge
- 2009 Helge Spjeldnes, Norge
- 2010 Christoffer Bergman, Karlskoga MF
- 2011 Krister Bohm, Karlskoga MF
- 2012 Fredrik Watz, Linköpings MS
- 2013 Lukas Bäckström, Karlskoga MF

Sportproduction

- 1984 Anders Andersson, Laxå MK
- 1985 Peter Sköld, Västra MK
- 1986 Peter Lindén, Kortedala MK
- 1987 Peter Lindén, Kortedala MK
- 2000 Mikael Stammenkovic, Kalmar MK
- 2001 Per-Anders Johannesson, Team Westom
- 2002 Per Gustavsson, Hyllinge MS

UPPEHÅLL

Klass 500cc MCS

- 1965 Bo Rindar/H Björkman, Västra MK
- 1966 Ola Stahlén/K Fallgren, Karlskoga MK

Klass 750cc MCS

- 1967 B Grönlund/B Sjöberg, Gävle
- 1968 B Grönlund/B Sjöberg, Gävle
- 1969 B Rindar/J Belin, Västra MK
- 1970 B Rindar/J Belin, Västra MK
- 1971 E Von Post/H Von Post, Rasbo MK
- 1972 E Von Post/H Von Post, Rasbo MK
- 1973 G Brodin/P Wickström, SMK Uppsala
- 1974 G Brodin/P Wickström, SMK Uppsala
- 1975 G Brodin/P Wickström, SMK Uppsala
- 1976 G Brodin/B Forsberg, Skepptuna MK
- 1977 B Andersson/L Nordström, Västra MK
- 1978 G Brodin/P Wickström, Skepptuna MK
- 1979 J Forström, Tumba MCK/R Åkerman, Trollbäckens BMCK
- 1980 B Andersson/L Nordström, Västra MK
- 1981 G Brodin/B Gällros, Skepptuna MK
- 1982 G Brodin, Skepptuna MK/
Gällros, Tumba MCK
- 1983 R Larsson/H Bjärgestad, Tumba MCK
- 1984 R Larsson/H Bjärgestad, Göta MS
- 1985 R Larsson/R Gunnhammar, Nora MK
- 1986 L-G Schwartz/L Gustafsson, Hofors
- 1987 E Mordo, SMK Arboga/P Lindén, Kortedala MK
- 1988 B Andersson/L Nordström, Västra MK
- 1989 B Andersson, Västra MK/
A Nordli, Linköpings MS
- 1990 T Westman/T Gustavsson, Funbo MS

Klass MCS

- 1991 Eric Mordo/Görgen Levinsson
Hyllinge MS/Danmark
- 1992 Reijo Nurmi/Mikael Brännström
Göta MS
- 1993 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MC
- 1994 Ingemar Eriksson/Jan Rydberg,
Upplands V. MK
- 1995 Fritz Kristiansen/Lars Mundbjerg
Danmark
- 1996 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
- 1997 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
- 1998 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
- 1999 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
- 2000 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
- 2001 Billy Gällros, Linköpings MS
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
- 2002 Peter Lindström, Karlskoga MF
Carolina Riedel, Karlskoga MF
- 2003 Peter Lindström, Karlskoga MF
Carolina Riedel, Karlskoga MF
- 2004 J Johansen RR Fyn
Rickard Kröckel, Västra MK

VÄRLDSMÄSTARE ROADRACING

- 1973 Kent Andersson (125cc)
- 1974 Kent Andersson (125cc)
- 1980 Bengan Johansson (Sidvagn)
- 2000 Peter Lindén (Endurance)

EUROPAMÄSTARE ROADRACING

- 1983 Peter Sköld (500cc)
- 1989 Peter Lindén (500cc)
- 1998 Jan Hanson (SS 600cc)
- 2008 Kim Lifvenborg (125cc)

SPECIALREGLEMENTE FÖR ROADRACING (RR)

- 1. ALLMÄNT**
 - 1.1 Tävlingsform
 - 1.2 Jury
- 2. FÖRARE OCH PASSAGERARE**
 - 2.1 Förare
 - 2.2 Starttillstånd
 - 2.3 Klädsel och skyddsutrustning
- 3. TÄVLINGSFORDON OCH BRÄNSLE**
 - 3.1 Allmänna fordonsbestämmelser
 - 3.2 Tävlingsnummer
 - 3.3 Restriktioner beträffande vikt, växel- och cylinderantal
- 4. TÄVLINGSOMRÅDE**
 - 4.1 Tävlingsbana
 - 4.2 Startområde
- 5. ORGANISATION AV TÄVLINGAR**
 - 5.1 Sammansättning av startfält
 - 5.2 Tillägsregler (TR)
 - 5.3 Program
 - 5.4 Anmälningar
- 6. TÄVLINGARS OCH TRÄNINGARS GENOMFÖRANDE**
 - 6.1 Säkerhet/miljö
 - 6.2 Flagg signaler
 - 6.3 Maskinbesiktning
 - 6.4 Träning
 - 6.5 Byte av förare, passagerare och/eller maskin
 - 6.6 Startförfarande
 - 6.7 Tävlingskörning
 - 6.8 Reparationer och tankning
 - 6.9 Slutresultat
 - 6.10 För tidigt avslutat heat
 - 6.11 Safety Car
 - 6.12 Bestraffning
 - 6.13 Publicering av resultat
 - 6.14 Redovisning av åskådarantal
- 7. REGLER FÖR GENOMFÖRANDE AV SVENSKT MÄSTERSKAP**
 - 7.1 Förare
 - 7.2 Arrangör
 - 7.3 Antal tävlingar och klasser
 - 7.4 Avlysande av tävling
 - 7.5 Deltagande i SM
 - 7.6 Poängberäkning
 - 7.7 Slutställning
 - 7.8 Lika poäng
 - 7.9 Priser
 - 7.10 Protest
 - 7.11 Supervisors åtagande efter tävling
- 8. REGLER FÖR SM-KLASSER**
 - 8.1 125 GP
 - 8.2 Superstock 600
 - 8.3 Pro Superbike
- 9. CUPER**
 - 9.1 Junior Cup
 - 9.2 Speedster Cup
 - 9.3 Nordic BoTT
 - 9.4 Endurance
- 10. CLASSIC ROADRACING**
 - 10.1 Tävlingsklasser
 - 10.2 Indelning av solomaskiner
 - 10.3 Indelning av sidvagnar
 - 10.4 Maskin- och utrustningsreglemente
 - 10.5 Maskinreglemente för banträffar och paradkörning
 - 10.6 Maskinreglemente för Classic Roadracing tävling, solomaskiner 1948 – 1972 (period 1 och 2)
 - 10.7 Maskinreglemente för Classic Roadracing tävling, sidvagn, Klass 8A och B (samt 4:2 reglemente för Klass 8C)
 - 10.8 Maskinreglemente för Classic Roadracing tävling, sidvagn Klass 8C (Forgotten Era) 1973-1983 (Ingår ej i FIM Europe)
 - 10.9 Maskinreglemente för Classic Roadracing tävling, Klass 7A och B Period 3 t.o.m. 1979 (Forgotten Era)

1. ALLMÄNT

1.1 Tävlingsform

Roadracingtävlingar arrangeras för solo- och sidvagnsmotorcyklar på slutna banor där ytbeläggningsen motsvarar kraven för allmän trafik.

1.2 Jury

1.2.1 Vid SM samt landskamper skall en jury tjänstgöra, juryn skall bestå av minst 2 medlemmar med rösträtt samt en ordförande. Samtliga medlemmar i juryn skall inneha minst tävlingsfunktionärslicens. Ordförande/Svemo-supervisor ska vara utsedd av Roadracing-sektionen.

Endast en delegat får tillhöra arrangerande klubb. Vid tillsättande av juryn skall hänsyn tas till att medlemmar inte har personlig vinning vare sig tävlingsmässigt eller ekonomiskt i tävlingen. Juryn skall ha sitt första möte minst 90 minuter före första officiella träning.

* 1.2.2 Övriga tävlingar får genomföras med enbart Svemo-Supervisor utsedd av Roadracing-sektionen.

2. FÖRARE OCH PASSAGERARE

* 2.1 Deltagare i roadracingtävling ska inneha förarlicens "Roadracing"
Notera att vårdnadshavares närvaro krävs vid körning för licensklasserna Guldhjelm och Ungdom, för övriga förare under 18 år krävs vårdnadshavares godkännande.

* 2.1.1 Förarindelning
Förare indelas i licensklasserna Guldhjelm, Ungdom, Junior, Senior, Classic och Elit. Dessutom finns Baslicens för träning.
Alla dessa kräver godkänd utbildning med kunskapsprov bestående av både teori och uppkörning, förrättad av Svemo godkänd examinator. Examinators behörighet att examinera är giltig i två år efter fortbildning. Uppkörningsledare ska lägst inneha Svemo-baslicens. Förarutbildning ska ske på Svemo-godkända banor i Sverige.

* 2.1.2 Klasstillhörighet och åldersgränser (ålder under kalenderåret), licenstyp:
För ålder gäller kalenderåret, d.v.s. från den 1/1 har förarens ålder ökat med ett år. Generellt gäller att körning på organiserad träning får ske året innan licensierad förare nått korrekt ålder för en specifik klass, detta gäller dock inte i de fall där förare beviljas undantag enligt not. 2 och 3 nedan samt heller inte för klassen 125GP/moto3.

Guldhjelm:	9-11 år	Endast i Sverige, Barnverksamhet 1
Minimoto-R:	9-16 år 1	För tävling i Sverige och utomlands1
Junior Cup:	13-20 år2	Ungdom t.o.m. 16år /Junior fr.o.m. 13år /Senior vid 20
125GP/Moto3:	13 år	Ungdom/ Junior / Senior / Elit
251 – 399cc	13 år	Ungdom/ Junior / Senior / Elit
400-600cc:	16 år 3	Junior / Senior / Elit
750cc och större samt MCS:	17 år	Junior / Senior / Elit

Tävlingsklasser för Classic racing hanteras av MCHK-racing, enligt delegering från Svemo Roadracingsektion, Se Cuper i slutet av SR

1. Avser MiniGP 100 i samarbete med Minimoto-R.

2. I Junior Cup får man träna fr.o.m. 12 år och tävla fr.o.m. 13 år.

Förare som under föregående kalenderår tävlat med minst guldhjelm/Minimoto-R-licens i ett flertal tävlingar kan ansöka om att få tävla från 12 år.

Under innevarande kalenderår kan förare med korrekt ålder även prova att tävla i 125 GP samt Rookie 600/1000. Dock ska förare till nästa kalenderår besluta om att kvarstå i Junior Cup eller byta klass. Eventuell nedklassning från högre status till Junior Cup beslutas av Roadracing-sektionen.

3. Förare som endera är uppklassad till Elit eller kört Junior Cup minst ett kalenderår får köra 600cc från 15 år. Dock beslutar sektionen efter ansökan från förare och målsman om föraren ska köra 600 Rookie eller Superstock 600.

- * 2.1.3 Förarindelning i licensklasser
Förare indelas, med hänsyn till a) ålder och önskemål, eller b) tidigare tävlingsresultat, eller c) om endast licens för träning / klubbträning önskas, i licensklasserna:
a) Guldhjälms / Ungdom / Junior / Senior / Classic
b) Elit
c) Baslicens Träning och klubbträning (baslicens gäller endast i Sverige.)

- * 2.1.4 Efter det att förare med godkännande genomgått av Svemo-klubbar anordnad förarutbildning och examination sker ansökan om inplacering i någon av nedanstående licensklasser: Notera att Förarutbildningsintyg gäller endast i 12 månader. Helårslicens ska tas ut inom 12 månader efter utfärdandet av förarutbildningsintyg. Annars ska ny utbildning ske. För att kunna få svensk licens måste föraren vara mantalsskriven i Sverige minst ett år och inneha svenskt personnummer.

Guldhjälmslicens	9-11 år	ger inte uppklassningspoäng
Ungdomslicens	12-16 år	ger inte uppklassningspoäng
Juniorlicens	13-19 år	ger uppklassningspoäng
Seniorlicens	20-55 år	ger uppklassningspoäng (med läkarintyg fr.om 55 år)
Classiclicens	16-60 år	(med läkarintyg vart annat år fr.o.m. 60 till och med 65 år. Fr.o.m. 66 år läkarintyg varje år.)
Baslicens	16 år	

Ungdoms-, Junior- och Seniorlicens är nationella och kan kompletteras med internationellt tillägg för att erhålla rätt försäkringsskydd vid träning och tävling utanför Sverige. Baslicens gäller bara i Sverige. I Classic- och Elitlicens ingår internationellt tillägg.

- * 2.1.5 Uppklassning
Uppklassning från Junior / Senior till Elitlicens sker efter ansökan till Svemo, summa av uppklassningspoäng lika med eller mer än 8 poäng gånger antalet under kalenderåret arrangerade tävlingar i klassen ger direkt uppklassning. Den i enskild tävling, enligt fastställd officiell resultatlista, bäst placerade föraren erhåller 25 poäng och de därefter följande; 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 och 1 poäng.
Förare som inte uppnått tillräckligt antal poäng kan skicka ansökan tillsammans med resultatlistor och en skrivelse om, varför uppklassning önskas. Förare som uppnått dessa poäng men vill stanna kvar som Junior / Senior en extra säsong skall ändå skicka ansökan samt en redogörelse varför han/hon vill stanna kvar. Sektionen tar sedan ställning till varje ansökan individuellt. För att samla uppklassningspoäng ska förare köra Rookie-serien som är en supportklass till SM men som även kan ingå i andra tävlingar. Uppklassningspoäng kan även samlas genom att åka 125GP/Moto3-klassen eller BoTT-serien. Classic Racing, Endurance, Junior Cup och Speedster Cup ger inte uppklassningspoäng.
Förare på totalplaceringar 1 till 5 i avslutad Rookie-serie kommer att klassas upp automatiskt till elitförare. Efter det att förare uppklassats enligt pkt. 2.1.5 erhålls:
Elitlicens 14-55 år (med läkarintyg fr.o.m. 55 år)
(Se NT punkt 6.1.1.1 för generella åldersgränser för licens.)

- 2.1.6 Nedklassning
Förare med Elitlicens som under tre på varandra följande kalenderår inte innehaft helårslicens, erhåller automatiskt Junior- eller Seniorlicens, beroende på ålder. Efter särskild ansökan kan dock dispens för Elitlicens beviljas. Förare som under fem på varandra följande kalenderår inte innehaft helårslicens är inte berättigad till förarlicens. Ny licenskurs måste genomföras.

- * 2.1.7 Wildcard
Junior/seniorförare som på de tre senaste tävlingarna har ett poängsnitt på 8 eller bättre kan, i mån av plats, vid ett tillfälle per kalenderår få prova att tävla i elitklass
Ansökan, med uppgift om vilken tävling och klass som då önskas, sänds till grenkoordinator Roadracing på Svemo:s kansli som behandlar ansökan och skapar turordningslista för respektive klass/tävling. Förare som får denna möjlighet kan inte tävla i junior/seniorclass vid samma tillfälle.
Arrangör har rätt att begränsa antalet wildcards vid ett och samma tillfälle.

2.2 Starttillstånd

För utlandsstart på dag för SM och NM krävs tillstånd från Svemo.

* 2.3 Klädsel och skyddsutrustning

Följande klädsel och skyddsutrustning ska av säkerhetsskäl alltid användas vid framförande av MC. Kontroll av utrustning sker i samband med maskinbesiktning. Klädsel och skyddsutrustningen skall besiktas på föraren, för att även kunna kontrollera passformen.

Klädsel och skyddsutrustning får inte ha lagats med tejp eller liknande material.

- Skinnoverall får vara hel eller delad med dragkedja, men ska vara hel i sömmar och dragkedjor. Foder får inte vara av syntetiskt material som kan smälta och skada huden.

Om overallen har foder av syntetiskt material skall extra overall av silke eller bomull bäras närmast kroppen.

- Skinnhandskar
- Skodon utan metall i sulan. Vadskaftade läderstövlar eller kängor av läder, varvid gummisula tillåtes om bindsulan är av läder.
- Ryggskydd med ryggskena (enligt NT).

- Hjälmska ska vara konstruerad att den lätt kan tas av. Hjälmska av glasfiber eller kevlar rekommenderas. Hjälmska med öppning av gångjärnstyp är inte tillåten. (Se allmänna hjälmbestämmelser NT).

Ytterligare skyddsutrustning såsom nackkrage, airbag-ställ m.fl. rekommenderas.

3. TÄVLINGSFORDON OCH BRÄNSLE

* 3.1 Allmänna fordonsbestämmelser

Definitionen av MC framgår av respektive SM-klass samt Cup. MC av Supermototyp är inte tillåtet att framföra i någon roadracingsklass. Elmotorcyklar får köras i den klass som deras varvtid på aktuell bana bäst motsvarar, dock deltar de utom tävlan innan Svemo meddelar vilka tekniska krav som gäller för dessa MC för deltagande i befintlig klass eller ny klass.

* 3.1.1 MC-ID

Samtliga tävlingsfordon ska ha ett giltigt MC-ID. Ansökan om MC-ID ska ske i god tid och MC-ID ska alltid medföras till besiktning. Mer information om MC-ID samt ansökningsblankett finns på www.Svemo.se (Roadracing).

3.1.2 Indelning i klasser.

* 3.1.2.1 Motorcyklar körda av förare med Elitlicens inom SM-klass:

Klass	cc	Nummerplåtar	
		Bottenfärg	Sifferfärg
125 GP/Moto3	0-125 1cyl tvåtakt	Svart	Vit
	0-250 1 cyl fyrtakt	Svart	Vit
Superstock 600	600cc-750cc 2cyl. Fyrtakt	Vit	Blå
	500cc-675cc 3cyl. Fyrtakt	Vit	Blå
	400cc-600cc 4-cyl. Fyrtakt	Vit	Blå
Superbike	751-1000 4 cyl fyrtakt	Vit	Svart
	751-1200, 2 cyl	Vit	Svart

Färger enligt RAL-färgkarta:

RAL svart 9017

RAL vit 9010

RAL blått 5017

* 3.1.2.2 Motorcyklar körda av förare utan Elitlicens

Klass	cc	Nummerplåtar	
		Bottenfärg	Sifferfärg
Junior Cup	0-125 2t	Röd	Vit
	0-250 4t	Röd	Vit
125 GP/Moto3	0-125	Röd	Vit
	0-250 4t	Röd	Vit
Rookie 600	400-600 4cyl.fyrtakt	Röd	Vit
	400-675 3cyl. fyrtakt	Röd	Vit
	400-750 2cyl.fyrtakt	Röd	Vit
Rookie 1000	751-1000 4cyl. fyrtakt	Röd	Vit
	751-1200 4cyl. fyrtakt	Röd	Vit
Speedster Cup	299-1200 1-2 cyl. fyrtakt	Grön	Vit
	299-1000 3-4 cyl. fyrtakt	Grön	Vit
	200-1000 1-2 cyl tvåtakt	Grön	Vit
	200-1000 3-4 cyl tvåtakt	Grön	Vit

Färger enligt RAL-färgkarta:

RAL grön 6024

RAL röd 3020

RAL vit 9010

* 3.1.3 Ljuddämpning, alla klasser.

Tillåten ljudnivå fastställs ytterst enligt lokala miljöföreskrifter och Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från motorsport (NFS 2004:16). Svemos, FIM Europes och FIM:s regler syftar till att begränsa omgivningspåverkan och klara myndighetskrav. Ljudnivå ska hållas vid såväl fri träning, tidskval och tävling. Vid överskridande tas ekipage av banan och ska vidta åtgärd innan ny körning får ske.

Ljudmätning sker enligt förbipasseringsmetod vilket innebär att ljudmätning sker på sådant ställe att ljudet mäts 10 meter från där MC passerar under fullgasacceleration. Kravet är enligt respektive banas miljökrav, dock max 95 dB(A).

* 3.1.4 Färdbröms

Motorcykel ska vara försedd med två av varandra oberoende bromsar som ger fullgod verkan på två hjul. Bromskivor får inte vara i kolfibermaterial. Bromsledningar ska vara betryggande fastsatta vid maskinen. Vid fästpunkterna ska mellanlägg av mjukt material anbringas för att undvika nötning. Bromsoks infästningsbultar skall vara låsta. Bromsvätska får bytas.

3.1.5 Stänkskärmar

Krävs inte om strömlinjeinklädnad ger tillfredsställande skydd.

* 3.1.6 Fotstöd och reglage

Fotpinnar ska ha en diameter av minst 16 mm. Ytterändarna ska vara rundade med en radie av minst 8 mm. Fotpinnar kan vara av återfjädrande konstruktion. Fast monterade fotpinnar ska vara utrustade med en ändplugg av plast, aluminium eller liknande material. Fotpinnar får inte placeras högre än 50 mm över en linje dragen genom fram- och bakhjulets centrumaxlar då motorcykeln är normalt belastad. De måste vara placerade framför en vertikal linje dragen genom bakhjulscentrum. Övriga reglage ska formars rundade i ändarna.

Obelastad motorcykel måste kunna lutas minst 50 grader från vertikalplanet utan att annan del än däcken kommer i kontakt med marken.

Markfrigången ska vara minst 100 mm vid obelastat fordon.

MC skall vara försedd med stoppknapp på styret för att stanna motor. Knappen skall kunna nås utan att lyfta handen från styret.

Gasreglage måste vara av självåtergående konstruktion.

- * 3.1.7 Strömlinjeinklädnad
Ingen del av sadel eller detalj bakom sadel får vara bredare än 450 mm. Sadelns ryggstöd får vara maximalt 150mm högt över sadelns sittyta. Motorcykelns framhjul måste, med undantag för däck, vara synligt från sidan. Ingen del av strömlinjeinklädnad får finnas framför en vertikal linje dragen genom framhjulsaxeln. Stänkskärm betraktas därvid inte som strömlinjeinklädnad. Ingen del av strömlinjeinklädnad får finnas bakom en vertikal linje dragen genom bakhjulsaxeln. Bakhjulets fälg måste vara synlig från sidan till minst 180 grader bakom denna linje. Då förare befinner sig i normal körposition måste han/hon i sin helhet, med undantag för underarmarna, kunna ses från båda sidor och uppifrån. Kåpglas i strömlinjeinklädnad måste alltid vara intakt. Min. 3,5 mm radie, med rundad kant. Genomskinligt material får inte användas för att kringgå bestämmelserna i denna paragraf.
- * 3.1.8 Däck och innerslangar
Det är förbjudet att ändra det av tillverkaren framställda däckmönstret. Ventilhatten skall vara av metall och försedd med gummipackning, gäller alla typer av ventiler.
- * 3.1.9 Styrstång
Styrstångens bredd ska vara minst 450 mm.
Styrstångens grepphandtag får inte vara längre än 150 mm och de måste vara monterade i styrstångens ytterändar. Om styrdämpare monterats får den inte fungera som styrstopp. Styrstången får inte ha öppna rörändar. Rörändarna måste vara rundade. Förarens hand måste gå fri mellan tank och styrstång vid fullt styrutslag.
- * 3.1.10 Avgasrör
Avgasrör får skjuta ut bakom en linje dragen vertikalt genom bakdäckets bakre punkt, så kallad bruten siluett, dock måste alla ingående detaljer ordnas på ett säkerhetsmässigt betryggande sätt. Om löstagbar ljuddämpare används ska den vara betryggande fastsatt till avgasrör och motorcykel. Avgasrör får inte enbart vara fastsatt vid motorcykeln med vulkade gummielement, skruvar och/eller muttrar.
- * 3.1.11 Bränsletank
Bränsletank får inte vara tillverkad i kol-, aramid- eller glasfiber. Gäller endast icke homologiserad tank.

Bränsleuppsamlare, avsedd att uppsamla bränslespill från luftningsanordningar mm är obligatorisk. Minsta storlek på bränsleuppsamlare är 250 ml.

Tanklock ska vara så konstruerat att det inte ofrivilligt kan öppnas vid omkullkörning.

Bränsletanken ska vara helt fylld med explosionshämmande material.
- * 3.1.12 Oljeuppsamlare/uppsamlingskärl för kylvätska.
En oljeuppsamlare, avsedd att samla upp den olja som kan evakueras ur motor och/ eller transmission, är obligatorisk, liksom uppsamlingskärl för kylvätska. Totala uppsamlingskapaciteten för bränsle, olja och kylvätska ska vara minst 0,5 liter.

För 4-takts-motorer gäller dessutom att den undre kåpan ska vara konstruerad så att vid ett ev motorhaveri ska halva mängden olja och kylvätska kunna hållas kvar utan att hamna på asfalten därigenom undviks att bakomvarande förare drabbas.

Konstruktionen ska ha 2 hål med vardera min. 25 mm diameter som ska vara pluggade vid torrt väder men vid regn ska, på tävlingsledarens order, hålen kunna öppnas. Om MC tillverkas utan underkåpa skall sådan monteras.
- *3.1.12.1 Oljeslangar
Oljeslangar får bytas men ska ha pressade eller gängade anslutningar och skruvas fast. Banjobultarna ska låsas med låstråd. OBS! Slangklämmor tillåts inte.

- * 3.1.13. Drivmedel
Generellt gäller att samtliga MC ska framföras med handelsbränsle eller el.
Med handelsbränsle menas sådan oblyad bensin som säljs till allmänheten från vanlig bensinstation i Sverige, miljöklass 1 eller 2. Dessutom får s.k. miljöbensin (alkylatbensin) användas. Bensin enligt ovan, kan även saluföras av andra leverantörer.
Etanolbränsle, E85 är inte tillåtet.
Oblyad bensin enligt SS 155422 eller SS-EN228 som uppfyller kraven på RON min 95 och max 102,00 MON min 85 och max 90,00, samt i övrigt överensstämmande med FIM bränslespecifikationer, får användas.
- Miljöbensin (alkylatbensin) SS 155461 som uppfyller kraven på RON max 100,00 MON max 94, blyhalt max 0,002 gram per liter och densitet max 720 gram per liter, får användas. Svemo rekommenderar att miljöbensin används vid träning och tävling.
- I roadracing får andra bränslen användas om så framgår av gällande SR.
- Inga tillsatser utom vatten och i den allmänna handeln förekommande smörjmedel får tillsättas till bränslet. S.k. "Octane-Boosters" är förbjudna.
- * 3.1.14 Bränsleprov
Vid provtagning kommer analys att ske enligt bestämmelser för Svensk och Europeisk standard. Provtagning sker genom att tappa 1 liter bränsle i två för ändamålet lämpliga kärl, som förseglas och förses med förarens och kontrollantens signatur. Proverna ska sedan genom kontrollantens eller supervisors försorg omedelbart sändas till ackrediterat laboratorium för analys.
Se separat instruktion för bränsleprovtagning, som tillhandahålles av Svemo supervisor.
Bränsleprov beordras samt bekostas av Svemo.
- Kostnad för provtagning kan krävas av förare vars bränsle befunnits otillåtet vid prov. Se paragraf 15.1.7 i NT.
- Om bränsleprov avviker från tillåtna värden bestraffas föraren med uteslutning från aktuell tävling och dessutom ska anmälan göras till förbundsbestraffning.
- 3.1.15 Tankning
Vid tankning ska motorn vara avstängd. Vid brott mot denna regel bestraffas föraren med uteslutning från tävlingen.
- 3.1.16 Kylvätska
Endast tillsatsmedel för smörjning och korrosionsskydd får tillsättas. OBS! Glykol är inte tillåtet.
- * 3.1.17 Kedja
Kedjelås ska säkras. Kedjeskydd, så kallad hajfena, som förhindrar klämskador mellan bakdrev och kedja ska finnas monterat på swingarmens undersida. För motorcyklar med stödrör under swingarm kan detta användas istället för hajfena. Beslut fattas av teknikerchef.
- * 3.1.18 Swingarm
Hållare för depåstöd får monteras men skall vara rundade och utan vassa kanter.

- * 3.1.19 **Bultförband**
Standard bultar får bytas till annat material, men titan är inte tillåtet. Styrka och brottgräns för ändrade bultar skall vara som original eller starkare. Bultar får borraras endast för användande av låstråd. Bultar och skruvar får inte borraras i syfte att göra densamma lättare. För strömlinjeinklädnad får snabbskruvar användas. Aluminumbultar/skruvar får endast användas på icke bärande bultförband. Eventuella avsteg framgår av regler för respektive klass.
- 3.1.20 **Låsning av vissa muttrar, skruvar.**
Alla skruvar och muttrar, som om de lossnar, kan förorsaka oljespill, ska vara låsta med låstråd. Låstråden ska vara rostfri, glödgdad och av blankdragen kvalitet, samt ej tunnare än 0,7 mm.
- 3.1.21 **Registreringsnummerplåtar**
Registreringsnummerplåt får inte finnas monterad på tävlingsfordon.
- * 3.1.22 **Hastighetsmätardrivning, hjuldistanser och ryckutjämnare**
Hastighetsmätardrivning får demonteras och ersättas med distans. Inga modifieringar får göras på axlar och infästningar. Det är inte heller tillåtet att modifiera bromsokens infästningar varken fram eller bak. För att hålla hjuldistanserna på plats får modifieringar på dessa göras. Ryckutjämnare i bakhjul får inte ändras, bytas eller på annat sätt modifieras.
- 3.1.23 **Lamp- och reflexglas**
Eventuella lampglas och reflexglas ska avlägsnas eller skyddstejpas. Strålkastarglas får dock endast demonteras om tävlingsnummerskylt monteras framför strålkastarhuset.
- 3.1.24 **Passagerarfotstöd, sido- och centralstöd**
Eventuella passagerarfotstöd ska liksom sido- och centralstöd demonteras eller låsas i infällt läge.
- 3.1.25 **Samtliga mc med elektrisk bensinpump** skall vara försedd med en kontakt som vid eventuell omkullkörning stänger bensinpump och bryter tändningen inom en sekund. Kontroll av denna anordning kan ske när som helst under träning och efter tävling.
- * 3.2 **Tävlingsnummer**
De i föregående års SM tre bäst placerade förarna i varje klass tilldelas tävlingsnummer 1-3. Svenske Mästaren får nummer 1 och förare med en andra och tredje platsen får nummer 2 respektive 3. Ansökan om tävlingsnummer sker genom Svemo TA. Efter annonsering på Svemos hemsida har förare möjlighet att för kommande säsong boka det startnummer man innehåft i klassen under säsongen. Fyra veckor efter annonsering släpps ansökan för nya förare att boka startnummer i den klass man avser att köra. De tävlande ska genom egen försorg själv anbringa numret på motorcykeln enligt NT.

Motorcykeln skall vara försedd med tre tävlingsnummerskyltar. En plåt skall monteras framtill, de två andra anbringas längs med på var sida av maskinen, väl synliga för avläsning av varvräkningspersonal. Se bilaga D.
- * 3.3 **Restriktioner beträffande vikt, växel- och cylinderantal.**
Eventuella restriktioner vad avser vikt, antal växellägen och cylinderantal finns angivet under respektive klass.
Godkänd våg skall tillhandahållas av arrangören. Kalibreringsdokumentation skall finnas. Den våg som arrangör tillhandahåller är officiell våg för arrangemanget.
För de klasser med restriktioner vad avser vikt kan Teknisk chef/kontrollant kan när som helst under tidsträning eller kval anbefalla vägning av mc. Detta skall utföras med så litet störande moment som möjligt för förare och team. Förare är skyldig att utföra vägning enligt ovan, om inte kan förare bli utesluten. Kontrollen skall göras av mc som den passerar mållinjen och efter avflaggningsvarv till bandepå.

- * 3.3.1 **Transponder**
Alla tävlande måste ha en egen AMB-transponder avsedd för Roadracing, monterad på sin MC för korrekt tidtagning. Tidtagningstranspondern ska vara monterad på motorcykeln med därtill avsett fäste enligt tillverkarens beskrivning. Det är förarens ansvar att denna transponder är monterad och fungerar korrekt vid alla träningar, tidskvalificeringar och tävlingsheat. Om förare inte skaffat egen transponder eller att den ordinarie inte fungerar kan sådan hyras av arrangören av denna meddelat pris.
- * 3.3.2 **Laptimer, onboardkamera och annan elektronisk utrustning**
Laptimers, kameror och liknande utrustning ska vara fastskruvade och säkrade på sådant sätt att de inte kan lossna från MC. Utrustningen ska vara monterad vid besiktning för att få användas under träning och tävling. Hjälmkamera är förbjudet.
- * 3.3.3 **Plombering**
Efter beslut av Tävlingsledare, Supervisor eller vid inlämnad protest som inte kan kontrolleras på plats kan motor plomberas för efterkontroll på av Svemo utsedd plats/ verkstad. Vid plombering ska blankett "plomberingskontroll" användas där det klart framgår vad kontrollen avser. Bryts plombering innan kontroll utförts bestraffas förare genom uteslutning från gällande tävling.
I samband med avgörande av teknisk protest skall förlorande part ansvara för alla kostnader för såväl mätning, isärtagning samt återställande av uppmätt objekt (motor/mc).

4. TÄVLINGSOMRÅDE

För varje tävlingsområde skall finnas av Svemo utfärdad banlicens och av myndigheter utfärdade tillstånd och föreskrifter. Dessa skall noggrant följas.

- * 4.1 **Tävlingsbana**
Tävlingsbanan skall uppfylla krav ställda av myndighet samt av Svemo. För varje tävlingsområde, inklusive bana, bandepå, publikområde, parkeringsdepå och parkeringsområde skall finnas av Svemo utfärdad banlicens. Bemanningsplan skall följas vid alla evenemang.
Banlicensen indelas i fem olika kategorier:

Klass A: Internationella tävlingar (Krav för SM, NM).

Klass B: Nationella tävlingar.

Klass C: Klubb tävlingar/ publikfria tävlingar.

Klass D: Uppvisning, tävlingsfria evenemang av Svemo eller Svemo-ansluten klubb.

Klass E: Endast träning.

Svemo banlicens grundar sig på FIM EUROPE standard för Roadracingbanor samt FIM's standard för Roadracing banor, med nationella anpassningar godkända av Svemo banbesiktningsman.

- 4.1.1 **Tävlingsdepå**
Vid varje roadracingtävling skall det finnas en parkeringsdepå och en bandepå. Körning med minibikes och liknande fordon är förbjudet i båda dessa depåer.

- * 4.1.2 **Parkeringsdepå**
I parkeringsdepå skall det finnas utrymme att under arrangörens överinseende parkera motorcyklar då de inte befinner sig på tävlingsbanan eller i bandepån. Vid allt arbete på MC i parkeringsdepå skall denna vara parkerad på sk. miljömatta med minimimått 160 x 100 x 0,5 cm som har kapacitet att hålla 1 liter och har tät undersida. Se även NT kap.13. Notera att miljömatta krävs vid såväl tävling som träning, underlåtenhet att använda miljömatta vid uppställning och service i samband med och under tävling, medför tävlingsbestraffning genom straffavgift med 500 kr vid första tillfället. Om förseelsen upprepas under samma tävling gäller uteslutning ur tävlingen. (Se NT 13.12.2).
MC får i parkeringsdepå framföras i högst normal gånghastighet. Djur skall vara kopplade. All form av användande av öppen låga får endast ske på avsedd plats. Det åligger förare och /eller teamchef att hålla rent och städlat vid sin depåplats. Placering av team utanför parkeringsdepå kan ske om detta inte åtlöds.
Tvättning av fordon får endast ske på av arrangören anvisad plats.

4.1.3 Bandepå
Enligt banlicens, som utfärdas med beaktande av pkt. 4.1.3.2—4.1.3.3
Högsta hastighet i bandepå är 50km. Överträdelse skall medföra bestraffning enligt NT, SR eller tilläggsregler. Djur absolut förbjudet att införa. Ej heller får minibikes, cyklar och andra fordon mer än tävlingsmc införas. Överträdelse mot detta beivras enligt gällande regler. Fordon kan komma att beslagtas. Barn under 12 år får inte vistas i bandepå

4.1.3.1 Endast en bandepå får användas.

4.1.3.2 Bandepå skall placeras så att den inte utgör fara för de tävlande och på sådan plats att motlutet, i banans riktning, inte är större än 1%.

4.1.3.3 Bandepå skall innehålla det antal depåplatser som minst svarar mot maximiantal startande mc enligt banlicens.

4.1.4 Sluten Depå (park ferme)
Avspärrat depåområde med bevakning till vilket tillstånd för tillträde endast ges speciellt avdelade funktionärer och förare då de avlämnar eller hämtar motorcyklar. Arrangör ansvarar endast för MC till 60 minuter efter målgång, därefter övergår ansvaret på förare eller annan teampersonal om inte annat anges.

4.2 Startområde

Enligt banlicens, som utfärdas med beaktande av pkt. 4.2.1

* 4.2.1 Startområde

Startlinjen skall förläggas till en rak bansträcka av minst 250 m längd enligt följande:

Minsta bredd: 10 m.

Placering: Minst 50 m före första kurva och, om startlinjen också är mållinje, minst 50 m efter sista kurvan före startlinjen.

Uppställningsmarkeringar: Startpositionerna skall vara en linje på 80x8cm och målad med vit slirfri färg.

Placering: Startupställningen skall vara förskjuten både i sidled och djupled på griden för att bakomvarande förare alltid skall ha fri bana framför sig. Pole position placeras till vänster om första kurva är en högerkurva och tvärtom. Antal startande, startled och startlinjer utmärks i banbesiktningsprotokoll. För måttangivelser och uppställning se bilaga E.

4.2.2 Tjuvstart

Vid varje startled skall startledsljus finnas som är synkroniserat med huvudljuset. För tjuvstart gäller att MC inte får flyttas från sin startposition framåt eller bakåt under tiden startlamporna är tända.

För detta tilldelas 20 sekunders tidstillägg på resultatlistan för berörd förare. Skylt skall finnas fast monterad vid huvudposteringen (vid varvräkningstavla) Skylten skall vara 800x600mm och bereda plats för 5 rader och 5 förares startnummer för att visa att de har fått tidstillägg. Arrangör skall även visa förarens bandepåpersonal det inträffade.

5. ORGANISATION AV TÄVLINGAR

5.1 Sammansättning av startfält

För Elitförare gäller klassvis heatindelning enligt 3.1.2.1.

För icke Elitförare gäller klassvis heatindelning enligt 3.1.2.2.

- * 5.1.1 **Maximalt antal startande**
Det maximala antalet startande i träning och tävling är enligt Svemo utfärdad banlicens. Banbesiktning skall göras av Svemo utsedd besiktningsman/kvinna.
- * 5.2 **Tilläggsregler (TR)**
TR skall, senast 45 dagar innan tävling läggas in på Svemo.TA för godkännande av utsedd Svemo- Supervisor, när TR är godkända öppnas anmälan till tävlingen. Namn på teknisk chef skall framgå av TR, samt enligt gällande NT.
- 5.3 **Program**
För varje publiktävling skall program produceras. I programmet skall, förutom startlistor upptagande de startande i varje heat, återfinnas uppgifter enligt NT. Anmälare (team/företagslicens) vilken anmält förare till tävling, skall ha sitt namn i program, start- och resultatlista.
- 5.4 **Anmälningar**
- * 5.4.1 **Anmälan**
För samtliga mästerskapstävlingar ska anmälan och betalning ske genom Svemo TA. Anmälan är inte giltig förrän anmälningsavgiften är betald. Giltig förarlicens ska alltid medtas till tävlingen.
- * 5.4.2 **Klasstillhörighet**
En motorcykel tillhörande vissa klasser kan endast anmälas i den mån ifrågavarande klasser förekommer.
- 5.4.3 **Begränsning av antal heat**
En förare får anmäla sig till flera heat samma tävlingsdag, endast under förutsättning att heatens sammanlagda körsträcka inte överstiger 500 km.
- 5.4.4 **Återbud**
Om återbud ej lämnats i tid enligt TR tillfaller den betalda startavgiften arrangören i sin helhet.

6. TÄVLINGAR OCH TRÄNINGARS GENOMFÖRANDE

- * 6.1 **Säkerhet/miljö**
Vid all verksamhet på bana krävs ansvarig ledare, vid tävlingsverksamhet Tävlingsledare och vid träningsverksamhet Tävlingsledare eller person med Svemo träningsledarutbildning för Roadracing. Bemanning runt banan ska följa den bemanningsplan som är bilaga till banbesiktningsprotokoll utfärdat av Svemo banbesiktare.
- 6.1.1 **Sjukvård**
- 6.1.1.1 **Personal**
Vid tävling krävs minst en läkare och en sjuksköterska med erfarenhet av akutsjukvård. Om avståndet till ambulansstation i räddningstjänst överstiger 20 km krävs två läkare och minst en sjuksköterska med erfarenhet av akutsjukvård. Sjukvårdspersonalen skall placeras på bestämda platser utefter banan under såväl träning som tävling.
Vid annan verksamhet än tävling, dvs. dag/kvällsträningar, fredagsträningar etc. dvs. all form av körning där förare med av Svemo utfärdad licens deltar krävs minst en sjuksköterska med erfarenhet av akutsjukvård.
Bemanning runt banan ska följa den bemanningsplan som är bilaga till banbesiktningsprotokoll utfärdat av Svemo besiktningsman.
- 6.1.1.2 **Minst 1 ambulans med bemanning skall alltid finnas tillgänglig för omedelbar användning under såväl träning som tävling.**

6.1.1.3 Förbindelse
Kommunikation skall finnas upprättad mellan läkare, sjukvårds- och ambulanspersonal samt tävlingsledning.

6.1.2 Brandförsvar
Funktionär med ansvar för brandförsvar ska vara utsedd och representerad i tävlingsledningen, kan samordnas med ansvar enligt 6.1.3
Om elmotorcykel deltar i tävlingen är det funktionär med ansvar för brandförsvar som skall tillse att det på alla banposterings finns banfunktionär med kännedom om elmotorcykels funktion och de faror en havererad MC kan innebära för omgivningen.

6.1.2.1 Personal
Erforderligt antal funktionärer speciellt avdelade och klädda i heltäckande klädsel för brandförsvar skall svara för brandskydd.

6.1.2.2 Utrustning
Erforderligt antal brandsläckare placerade utmed banan samt vid start/mål.
Se banbesiktningsprotokoll och bemanningsplan för erforderligt antal brandsläckare.

* 6.1.3 Bevakning /Säkerhet
Funktionär med ansvar för bevakning/säkerhet skall vara utsedd och representerad i tävlingsledningen, kan samordnas med ansvar enligt 6.1.2

Erforderligt antal funktionärer och ordningsvakter, skall placeras ut på platser där publik kan befaras beträda område till vilket de inte äger tillträde.

För övriga bevakningskrav se aktuell RPS FAP.

6.1.4 Miljö.
Vid varje tävling skall finnas miljöansvarig funktionär som övervakar att tävlingen genomförs i enlighet med gällande miljöregler.

6.2 **Flaggsignaler**

På varje del av banan kan ges flaggsignaler av funktionär, vilka förare omedelbart skall åtyda. Ljussignaler kan i vissa fall ersätta flaggsignaler, deras placering och funktion skall då klargöras både i TR och vid förarsammanträde.

6.2.1 Officiella signaler
Flaggor, och i förekommande fall ljussignaler, använda på träning och tävling skall ha samma betydelse.

* 6.2.2 Storlek
Flaggstorlek: 80 x 100 cm minimum.

* 6.2.3 Flaggsignaler vid huvudpostering

Dessa flaggor får enbart användas av tävlingsledaren eller särskilt delegerad personal.

Nationsflagga	Startflagga i nationens färger
Svart och vitrutigflagga	Målflagga eller signal om träningspass slut.
Röd flagga hållen stilla	Får inte passeras, kan också användas vid pitlaneexit.
Svart flagga visad tillsammans med förarens tävlingsnummer. Vita siffror mot svart botten.	Angiven förare skall stanna vid bandepån nästa gång han når densamma. Ohörsamhet att följa detta medför uteslutning efter 3:e passeringen.

Svart flagga med fylld orange cirkel diam. 40cm.

Visad tillsammans med förarens tävlingsnummer. Vita siffror mot svart botten. Informerar berörd förare att han/hon har mekaniskt eller fel på personlig utrustning som kan orsaka skada för sig själv och/eller andra. Föraren måste lämna banan omedelbart på ett säkert sätt och ställa sig i en säker zon.

* 6.2.4 Flaggor som används på posteringar:

Röd flagga svängande

Visas på alla posteringar och informerar förarna om att tävling eller träning avbrutits. Förare skall omedelbart under stor försiktighet och långsamt tempo ta sig till bandepå, för att invänta vidare information. När röd flagga visas gäller omkörningsförbud.

Röd flagga stilla

Stillahållande röd flagga får ej passeras. Hålls normalt vid utsläpp eller vid startlinje.

Gul flagga svängande

Visas på minst två posteringar. Hinder på eller vid sidan av banan, var beredd stanna. Omkörning förbjuden till dess grön flagga passerats eller nästkommande postering även om den är obemannad. Omkörning av mycket långsammare förare är tillåten, om denna har brutit tävling eller träningspass och är på väg till bandepå. Förare skall då indikera detta med tydligt uppsträckt arm.

Gul flagga med röda ränder, stillahållen

Försämrat väggrepp på banan.

Grön flagga

Banan klar.

Vit flagga svängande

Långsamtgående fordon i omedelbar närhet. Visas på två posteringar före det långsamtgående fordon som föranleder flaggningen.

Blå flagga svängande

Omkörning. Blå flagga informerar föraren att han snart kommer att passeras av ett eller flera snabbare ekipage.

6.3 Maskinbesiktning

Teknikerchef eller dennes representant skall infinna sig vid startplatsen i tid före varje startuppställning.

* 6.3.1

Genomförande

Maskinbesiktning är obligatorisk. Till maskinbesiktning ska följande medföras:

- komplett skyddsutrustning som föraren avser att använda under tävlingen, skyddsutrustningen skall besiktas på föraren.
- Motorcykel/lar som föraren avser att använda under tävlingen.
- MC-ID Card (vagnbok för Classic MC)

Underdel/kåpa skall kunna demonteras på begäran för kontroll.

- * 6.3.2 **Kontrollmärken**
Efter godkänd besiktning anbringas teknikerpersonalen ett godkännandemärke på kåpan, väl synligt för utsläppet. Även hjälmar märks efter godkänd kontroll.
- * 6.3.2.3 Godkännandemärken måste finnas kvar på maskin och hjälm under hela tävlingen. Om ett godkännandemärke av någon anledning avlägsnas, t ex genom att del av motorcykeln byts ut, måste ombesiktning ske före nästa start. Vid krasch skall teknikerpersonalen avlägsna godkännandemärket innan motorcykeln återlämnas till föraren eller teampersonal.
- 6.3.2.4 Innan förare anmäler sig till besiktning skall godkännandemärken från föregående tävling avlägsnas.
- 6.3.2.5 Uppgift om för tävling gällande kontrollmärken skall av arrangören lämnas till jury/Svemo supervisor.

* 6.4 **Träning**

Varje förare bör ges tillfälle till minst 60 minuters träning per tävlingshelg dock minst 20 minuter per dag eller vid endagstävling. Träningen kan delas upp i flera pass, varvid i så fall skall möjlighet ges att köra minst 5 varv per pass.

För att få starta i tävlingen skall förare och i förekommande fall, passagerare, ha fullbordat minst 5 hela varv. Tävlingsledaren äger dock i samråd med juryn/Svemo-supervisor rätt att för rutinerad förare som sedan tidigare känner banan väl, medge nedsättning av detta krav.

Träning sker i grupper bildade enligt system redovisats i TR och/eller PM.

För förare som ska delta i SM-tävling är privat träning på aktuell bana veckan före dess SM-tävling förbjuden.

6.5 **Byte av förare, passagerare och/eller maskin**

- 6.5.1 Tävlingsledaren har rätt att medge byte av förare och/eller passagerare och/eller maskin under förutsättning att de nödvändiga kvalifikationerna i enlighet med för tävlingen gällande regler uppfylls. Sådant byte är dock endast tillåtet intill 60 minuter före fastställd tid för tävlingsklassens första start. Förare som av teknisk kontroll fått godkänt en eller flera mc får använda dessa, under förutsättning att klassen tillåter detta.
- 6.5.2 Sedan ett heat startats, får i heatet deltagande mc repareras eller bytas om en rödflaggs situation uppstår. Reserv mc och eller delar får hämtas från annan plats än bandepån. Se 6.5.1 om inte TR anger annat.

* 6.6 **Startförfarande**

- Masstart skall tillämpas.
- Start sker med gående motor.
- Placeringen på startlinjen avgörs av träningstiderna. Sk pole position anges i TR.
- Oavsett att förarna startar från olika positioner bakom startlinjen i banans längdriktning anses samtliga ha startat från startlinjen.
- Sighting lap, inte obligatoriskt
- Warm Up lap, inte obligatoriskt
- Start kan ske med flagga eller ljussignal
- Under minst två minuter före start får inom startområdet endast befinna sig de tävlande och för starten nödvändiga funktionärer.

- * 6.6.1 Normal startprocedur Förare skall infinna sig i rätt tid och på rätt plats enligt TR för att starta sighting lap. Om förare kommer för sent till utsläpp och utfarten är stängd äger föraren rätt att starta warm-up från depån. Alternativt kan föraren leda ut sin MC till grid senast 5 minuter före start av warm-up lap. Vid regn eller blött underlag skall en skylt med WET RACE visas vid utsläppt enligt beslut från TL. Vid startlinjen posteras en funktionär med röd flagga för att stoppa förarna vid sighting laps slut. De två sista posteringarna före start och mål skall ha svängande gul flagga för uppmärksamma förarna på att sighting lap är slut och att uppställning för warm-up lap skall ske. Vid varje startled skall finnas en startkontrollant som visar förarna till rätt startposition. Förare har nu rätt att byta hjul och/eller göra mindre justeringar. Vid varje startled skall finnas en funktionär som sträcker sin arm i luften för att markera att detta startled är klart. När samtliga startledsfunktionärer givit sitt klartecken visar den funktionär som är placerad bakom sista startled grön flagga till TL och starter. Nu skall en 3-minutersskylt visas och all mekning och justering skall vara avslutad. Om det börjar regna nu skall en skylt med WET RACE och 5-minuters skylt visas. Förarna har 5 minuter på sig att byta däck och göra de justeringar som behövs för ändrat väderleksförhållande. Efter 5-minutersskylt visas 3-minuter och ordinarie nedräkning återupptas. Om skylt med WET RACE visas kommer inte racet att avbrytas på grund av ändrad väderlek. Det kan dock ske andra säkerhetsmässiga incidenter som gör att racet måste brytas. Om Wet Race blir aktuellt och alla träningspass körts på torr bana skall 2 extra sightinglap köras. Racedistansen skall därefter minskas med lika många varv. Förare som får tekniskt problem på sighting lap får återvända till bandepå för att reparera eller byta mc, i detta fall måste förare starta warm-up från bandepå. När 3-minutersskylten visas får bara en mekaniker finnas kvar (två vid 4-takt) för att hjälpa föraren starta MC. TV och för starten erforderliga funktionärer får finnas kvar. Allt arbete skall vara avslutad och ev.däckvärmare skall vara avlägsnade från MC, även på reserv-mc och däck i bandepå. I bandepå får mekning utföras. Om arbetet med MC inte är klart skall MC flyttas till pitlane där arbetet får färdigställas, maskin och förare skall vara flyttade från grid senast en minut före start av warm-up lap. Föraren skall i så fall starta från bandepå. 1 minut innan start av warm-up lap skall samtlig personal lämna grid utom en mekaniker (två för 4-takt). Meknikerna skall fortast möjligt hjälpa förare starta mc, ingen medveten fördröjning av start får ske. Vid 30-sekunders skylten skall även mekaniker lämna grid. Warm-up lap startas med grön flagga, grönt ljus eller Butterflystart. 30-sekunder efter Warm-up laps start skall bandepå utfart stängas med röd flagga eller rött ljus. När samtliga led och förare passerat går en funktionär till startlinjen med en röd flagga. Om förare får problem under warm-up lap äger föraren rätt att uppsöka bandepå för reparation eller byte av mc men måste i så fall starta från bandepå först när samtliga förare passerat. Förare äger rätt att starta från bandepå tills dess ledare passerat startlinjen efter sitt första varv. Detta skall skötas av TL eller av TL utsedd ansvarig funktionär.

Om förare är framme först när övriga förare är klara skall denne starta sist eller göra start från bandepå. Om inga hjulbyten eller mekning är nödvändig efter sightinglap kan starter på order från TL visa 1-minutskylt omedelbart.

Vid återkomsten till startplattan efter warm-up ska förare återta sin respektive startposition. Startledsfunktionärerna ska visa en skylt med startledets nummer. När startledet är komplett sänker han/hon skylten. Inga arbeten eller fördröjningar av starten får göras. När alla står på rätt plats och fältet är samlat visar återigen kontrollanterna detta med att resa höger hand så att sista funktionären kan visa grön flagga till starter eller TL. Funktionär som står på startlinjen med en röd flagga tar sig bort från sin position och går till sidan av banan. Nu skall röda lampor tändas och starten sker när de röda lamporna släcks, 2 till 5 sekunder efter att de tänts.

6.6.2 Delayed start

Om problem dyker upp på startplattan som kan äventyra säkerheten vid start skall ett blinkande eller roterande gult ljus tändas. Skylt med texten "delayed start" skall visas. Samtliga förare skall stänga av sina motorer och invänta omstart. Omstart sker från 1-minutskylt och ett nytt warm-up lap skall köras. Racedistansen minskas därefter med 1 varv från den racedistans som tidigare meddelats.

6.6.3 Start med flagga
När funktionären framför startgridden, med den röda flaggan gått till sidan av banan håller startern upp sin vänsterarm för att indikera för startfältet att start snart ska ske. Sedan sänker startern långsamt ner armen. Därefter skall startern inom 1-5 sekunder hastigt, föra startflaggan som han hållit dold bakom benen nerifrån och upp för att indikera att starten skett.

6.7 Tävlingskörning

* 6.7.1 Förarens klädsel under tävling
Förare och passagerare måste även om de förflyttar motorcykeln med egen kroppskraft, bära reglementsenligt personlig utrustning under hela tävlingen.

6.7.2 Sidvagnspassagerares placering på motorcykel
Sidvagnspassageraren skall huvudsakligen befinna sig på härför avsedd plats på sidvagnen. Endast vid start, kurvtagning och då ekipaget står still får vederbörande inta annan position.

* 6.7.3 Omkörning
Omkörning får ske på höger eller vänster sida.
Tävlande som håller på att bli omkörd av annan, får inte medvetet hindra den snabbare föraren från att fullfölja sin avsikt.
Tävlande, som kör om annan tävlande, får inte skära in i medtävlarens bana så att denne hindras.
Omkörning inom bandepån, samt omkörning under gul flagga medför bestraffning.

* 6.7.4 Långsamt körande förare
Långsamt körande förare kan svartflaggas av tävlingsledaren om föraren bedöms som en säkerhetsrisk.

* 6.7.5 Avbrytande av tävling
Tävlande som avser bryta tävling får, såvida han inte stoppats av funktionär, på egen risk fortsätta i körriktningen till depå. Detta dock endast under förutsättning att ekipaget därvid inte utgör fara för övriga tävlande. Långsam transport mot bandepån skall markeras med uppsträckt hand, eller på annat tydligt sätt.
Tävlande som får stopp på banan, skall omedelbart förflytta sig själv och motorcykeln från banan, eller om detta är omöjligt, placera motorcykeln på den sida av banan där den utgör minsta olägenhet för medtävlare. Om stopp sker i kurva, och det inte är möjligt att förflytta motorcykeln från banan, skall den skjutas bort från kurvan i körriktningen.

6.7.6 Down is out

Down is out används under tävling. Definition: I krasch eller olycksituation: Antingen att båda däcken har lämnat marken och/eller att föraren släpper styret med båda händerna. Down is out betyder att föraren inte får fortsätta tävlingen, utan skall om möjligt förflytta sig från banan skyndsamt samt följa funktionärs anvisningar.
Under träning/warm up/kvalificering skall förare som kört omkull eller ramlat köra banvarvet runt i långsamt tempo och utanför raceline, för att i bandepån få kontrollerat sin utrustning och få den godkänd av funktionär innan han/hon får fortsätta träningen. Om banfunktionär förbjuder förare att köra sin maskin till bandepån skall detta ovillkorligen åtgärdas. Förare enligt ovan skall uppsöka läkare för kontroll och godkännande innan hon/han får fortsätta vidare deltagande. Tävlingsledning har rätt att kräva läkares godkännande innan förare får fortsätta körning.

- * 6.7.7 **Gulflagg**
Vid gulflaggan gäller omkörningsförbud, se även punkt 6.2.4 angående flaggsignaler. Ignorerar föraren flaggsignalen och kör om sina medtävlande, så resulterar detta på träning i straffavgift. Under kvalifikation stryks förarens kvaltid, vid tävling blir föraren utesluten.

- * 6.8 **Reparationer och tankning**

Endast i bandepå, och mitt för tilldelad depåplats, får ändringar, justeringar, reparationer och tankning ske under tävling. Undantag görs för sådana åtgärder som föraren och i förekommande fall ekipagets passagerare, utan hjälp kan vidta med delar och verktyg som medförs.

Det är inte tillåtet att stanna MC i fastlane.

Under hela den tid en motorcykel är föremål för bandepåttjänst skall motorn vara avstängd. Brott mot detta kan medföra bestraffning.

- 6.9 **Slutresultat**

Den deltagare i ett heat, som efter att ha fullbordat fastställt antal varv först passerar mållinjen, är segrare i heatet. Övriga förare flaggas av första gången de passerar mållinjen efter det att segraren gått i mål, oavsett hur många varv de då avverkat. Förare, som därvid inte kört minst $3/4$ av föreskrivet antal varv eller - om denna beräkning inte ger ett helt tal - ett antal varv som svarar mot $3/4$ höjt till närmast högre hela tal, anses inte ha slutfört heatet. Detsamma gäller förare som går i mål senare än 5 minuter efter segraren om banvarvet är mer än 2500 meter, eller vid kortare banvarv, senare än 2 minuter efter segraren.

- * 6.10 **För tidigt avslutat heat**

Tävlingsledare äger rätt att stoppa tävling.

Om 3 varv eller mindre har fullföljts av ledaren och alla andra förare på samma varv som ledaren, sker omstart av heatet för samtliga förare. Varvantalet kan efter beslut av tävlingsledaren minskas till max. $2/3$ av det ursprungliga, avrundat uppåt till närmaste heltal. Omstart av heat bör om möjligt göras inom 20 minuter.

Om fler än 3 varv men mindre än $2/3$ av distansen körts tillämpas omstart och tävlingen delas i två heat. Det sammanlagda varvantalet skall minskas till $2/3$ av det ursprungliga, avrundat uppåt till närmaste heltal, dock måste minst 5 varv genomföras i den andra delen. Omstart av heat bör om möjligt göras inom 20 minuter. Ny startuppställning sker efter resultatet på varvet innan tävlingen avbröts. Antalet varv samt den totala tiden för de båda heaten avgör slutplacering.

Ett heat som stoppats efter det att den ledande föraren fullbordat minst $2/3$ av distansen, avrundat nedåt till närmaste heltal, räknas som genomfört med resultat enligt ställningen förarna emellan då de sista gången passerade mållinjen.

Tjuvstart som sker av samma förare vid vanlig start och omstart innebär uteslutning av det sammanslagna resultatet.

6.11 **Safety car**

Om safety car används skall detta framgå av TR och följande gäller:

- a) TL reserverar sig rätten att när som helst skicka ut safety car under tävling för att neutralisera ett lopp. Safety car används enbart under tävling och företrädesvis för att undvika rödflaggning av densamma.
- b) Bilen skall vara märkt Safety car och ha minst tre blinkande lampor på taket och ett fast grönt ljus bakåt.
- c) Bilen skall köras av rutinerad förare samt vara bemannad av en safety car observatör som står i ständig kontakt med TL/racekontroll.
- d) Safety car kommer att vara placerad enligt TR eller information på förarmöte och ansluta till banan med de blinkande lamporna påslagna. Safety car skall köra ut på banan omedelbart efter TL order, oavsett var ledande MC befinner sig.
- e) Så snart ordern är given till safety car att gå ut skall samtliga posteringar visa rörlig gul flagga jämte SC – skylt, vilka skall behållas så länge safety car är i arbete.
- f) Alla deltagande MC varskodda om safety car perioden skall samlas upp bakom safety car och anpassa farten bakom denna. Omkörning av safety car är förbjudet förutom då en MC får signal att passera (grönt ljus) av observatören och kan fortsätta med reducerad hastighet och under omkörningsförbud ansluta till kön bakom safety car. Det är upp till varje förare att kontrollera att den gröna tända lampan gäller just honom. Safety car arbetar med att få heatets ledare närmast bakom sig. Heatets ledare får inte vid något tillfälle passera safety car. Omkörning av någon annan tävlande under safety car perioden är förbjuden.
- g) När TL beslutar att ta in safety car och heatets ledare finns närmast bakom safety car, skall SC skylt och den fasta gula flaggan vid startlinjen dras in och alla flaggposteringar skall dra in skyltar och flaggor när sista MC passerar. Samtidigt släcks de blinkande lamporna på safety car och den lämnar banan via depåinfarten i slutet på det varvet. Safety car kommer inte att fullfölja helt varv med ljusen släckta.
- h) En grön svängande flagga kommer att visas på startlinjen och omkörning är förbjuden tills dess den gröna flaggan passerats.
- i) Samtliga varv under SC räknas som tävlingsvarv.
- j) Under det att safety car är i bruk är det tillåtet för tävlande att köra in i depå, men den tävlande får bara återvända till banan när det visas grön signal vid depåutfarten. Den visas hela tiden förutom när safety car och startfältet passerar depåutfarten eller i slutet av perioden tills sista MC passerat startlinjen under svängande grön flagg. Alla MC som återvänder till banan när safety car är i bruk, skall med reducerad hastighet ansluta till bakre delen av startfältet.
- k) Alla fordon måste hålla samma fart som safety car och MC framför dem. Avstånd till fordonet framför skall om möjligt vara mellan 5-10 meter.
- l) Vid tidpunkten då safety car kör in i depån och fram till dess den svängande gröna flaggan vid startlinjen har passerat, gäller omkörningsförbud. TL kan ålägga straff på den tävlande, team eller tillverkare som, oavsiktligt eller inte skaffar sig orättvisa fördelar genom att bryta mot detta reglemente. I händelse av att en tävlande bryter mot detta reglemente för att skapa fördel åt annan förare kan båda straffas.

*

6.12 **Bestraffning**

Bestraffning sker enligt NT kap.14. Straffavgift enligt NT 14.1.2 kan i Roadracing maximalt uppgå till 10 000 SEK.

6.13 **Publicering av resultat**

Slutresultaten för en tävling (heat) skall meddelas publiken med reservation för slutgiltig fastställelse av Svemo.

Slutresultat räknas som officiella och godkända resultat 30 minuter efter att resultatlistan anslagits. Detta under förutsättning att inga protester finnes. Vid protest räknas resultatlistan som officiell 30 minuter efter ny anslagen resultatlista. Resultatlistor skall vara godkända av supervisor och/eller jury. Om vädjan inlämnats är resultatlistan officiell när denna behandlats.

6.14 **Redovisning av åskådarantal**

När arrangör i TR utlovar ersättning till förarna vid ett visst antal åskådare skall åskådarantal redovisas till Svemo.

7. REGLER FÖR SVENSKT MÄSTERSKAP I ROADRACING

* 7.1 Förare

SM är öppet för:

- a. Svenska förare med av Svemo utfärdad årslicens enligt följande:
 - Elitlicens i någon av klasserna Superstock 600, Superbike
 - Junior-, Senior- eller Elitlicens i klassen 125GP/Moto3
- b. Förare som tävlar för nordiskt FMN ska inneha en årslicens med likvärdig licensklass enligt punkt a) ovan.
- c. Förare från övriga FMN ska inneha internationell årslicens med likvärdig licensklass enligt punkt a) ovan samt starttillstånd från sitt FMN.

* 7.2 Arrangör

Arrangör av Svenskt Mästerskap i Roadracing ska följa av Svemo Roadracing-sektionen framtagen SM-Manual.

7.3 Antal tävlingar och klasser

SM-tecken utdelas i följande maskinklasser: 125GP/Moto3, Superbike samt Superstock 600. Tävlingar som ingår i SM beskrivs som SM-tävlingar såväl i tilläggsregler (svenska upplagan) som klass för klass i det officiella programmet. I en tävling kan fler än ett tävlingsheat per klass köras och varje för klassen enskilt heats prisprotokoll ger då poängtilldelning enligt punkt 7.6 i dessa regler.

* 7.4 Avlysande av tävling

Svemo kan, tillsammans med tävlingsledning, utan angivande av skäl, antingen direkt eller genom sin supervisor, avlysa en eller flera klasser i en SM-tävling under förutsättning att detta meddelas senast 7 dagar före tävling.

7.5 Deltagande i SM

Samtliga förare som uppfyller fordringarna för deltagande i SM enligt punkt 1 ovan, anses tävla om mästerskapet utan särskild anmälan. Förare äger inte rätt att av tävlingsarrangör fordra få starta i klass, som ingår i SM.

7.6 Poängberäkning och poängtilldelning

Den enligt prisprotokollet bäst placerade föraren, som uppfyller fordringarna enligt punkt 1, erhåller oavsett placering i övrigt, 25 poäng och de därefter följande, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, och 1 poäng.

Endast den poängberäkning som verkställts av Svemo, tävling för tävling, är officiell och avgörande, vilket dock inte hindrar att Svemo-supervisor preliminärt meddelar poängställningen omedelbart efter varje tävling.

7.7 Slutställning

Sedan samtliga tävlingar ingående i SM genomförts, sammanräknas för varje förare samtliga resultat. Den förare, som därvid uppnått den högsta poängsumman, blir Svensk Mästare för året, den med näst högsta poängsumman blir tvåa o s v, oavsett på vilket eller vilka maskinmärken de tävlat.

7.8 Lika poäng

Om två eller fler förare uppnår samma poängsumma skiljs de åt i första hand genom antalet segrar, i andra hand genom antalet andraplaceringar o s v.

Om inte heller denna tillämpning kan skilja förare åt placeras den före som i den sist arrangerade tävlingen uppnått det bästa resultatet.

Om inte heller denna tillämpning ger möjlighet till särskiljning p g a att två eller flera av förarna ifråga brutit den sista tävlingen är resultaten i den näst sista tävlingen o s v avgörande. Vid delad placering utgår nästkommande placering.

7.9 **Priser**

De tre bästa förarna enligt slutställningen tillerkänns Svenska Motorcykelförbundets guld, silver- respektive bronsmedalj.

Den bästa svensken tillerkänns dessutom Riksidrottsförbundets SM-tecken.

Dessutom kan hederstecken, utmärkelsetecken och priser utdelas i enlighet med vad Svemo i varje särskilt fall beslutar.

7.10 **Protest**

Protest mot såväl poängberäkning som placering mm skall inlämnas i enlighet med vad som stadgas i Svemo nationella tävlingsreglemente.

* 7.11 **Supervisorns åtagande efter tävling**

Supervisorn skall senast 5 dagar efter avslutad tävling skriva in sin tävlingsrapport för respektive tävling via TA. I samband med detta godkänner supervisorn resultat för tävlingen som finns uppladdat på TA. Finns det juryprotokoll så ska Supervisorn ladda upp även dessa för respektive tävling på TA. Frågor kring detta ställs till Svemo-grenkoordinatören.

* **8. REGLER FÖR SM-KLASSER**

8.1 **125GP/Moto3**

Klassen är öppen för motorcyklar med max 125 cc 2-t, max 1 cylinder, max 6 växlar (125GP) samt 250cc 4-t max 1 cylinder, max 6 växlar (Moto3).

Övergripande gäller att användandet av titan I ramkonstruktion, framgaffel, styre, sving, hjulaxlar är förbjudet

8.1.1 Minimum vikt

Minimum vikt för 125cc, 1 cylinder / 2-t är 136 kg.

Minimum vikt för 250cc, 1 cylinder / 4-t är 148 kg.

Detta innebär att förare med full säkerhetsutrustning tillsammans med motorcykel inte får underskrida minimivikten under något tillfälle under en tävling. Det är alltid förarens ansvar att tillse att minimivikten överskrids, underskrids minimivikten under tävling eller tidskval diskvalificeras föraren från tävlingen.

Arrangören ska tillse att förare eller teampersonal inte kan öka vikten på något sätt innan kontrollvägning efter avslutat körpass sker.

8.1.2 Framgaffel och bakfjädring

Framgaffel är fri. Bakfjädring är fri dock gäller att fjädringssystem måste vara av konventionell, passiv, mekanisk typ. Aktiva och semi-aktiva fjädringssystem med eller utan elektronisk kontroll är förbjudna. Fjädrar ska vara av järnbaserad legering.

8.1.3 Styrämpare

Styrämpare är fri.

8.1.4 Däck och hjul

Fälgbredd fram max 2,5" x 17".

Fälgbredd bak max 3,5" x 17".

Däck är fritt.

8.1.5 Elsystem

Elsystem får modifieras eller bytas ut i sin helhet.

8.1.6 Batteri

Batteri är fritt.

8.1.7 Kylare

Oljekylare och kylare är fritt dock ska de rymmas innanför kåpan.

Airbox för Moto3 (4-takt).

Luftfilter och airbox får modifieras dock ska anslutning mot förgasare/insprutning sluta tätt Alla dräneringar i luftboxen ska tätas. Samtliga 4-t motorcyklar ska ha slutet ventilationssystem som ska vara anslutet.

- 8.1.9 Förgasare/insprutning
Förgasare/insprutning är fri.
Variabel längd på insugssystem så kallat inlet-tract-systems är inte tillåtet.
Maximalt 2 bränsleinsprutare och 2 oberoende bränsleinsprutare drivrutiner är tillåtna.
Bränsletrycket får inte överstiga 5,0 bar.
Endast en gasreglageventil tillåts, vilken måste styras med enbart mekaniska medel (t.ex. kabel).
Inga andra rörliga enheter (utom bränsleinsprutare) är tillåtna i insugssystemet innan gasspjället. Ingen annan mekanisk förbindelse mellan inlopps-och strypventilen tillåts.
Justering med hjälp av en luft bypass-system, som styrs av ECU, är tillåten.
Bränsleinjektorer måste vara monterade uppströms från motorns gasreglageventilerna.
- 8.1.10 Bränslesystem
Bränsleledningar får bytas, snabbanslutningar får användas, bränslefilter får anslutas.
- 8.1.11 Cylindertopp och ventiler
Cylindertopp är fri, för 4-t (Moto3) ska den vara av aluminiumlegering.
Pneumatiska eller hydrauliska ventilsystem liksom variabla ventilsystem är inte tillåtet.
- 8.1.12 Kamaxlar (4-takt)
Kamaxlar måste vara av stållegering. Spännanordning för kamkedja eller kamrem får bytas eller modifieras. Kamdrivning är fri, dock får endast en kamkedja användas.
- 8.1.13 Vevaxel
Vevaxel är fri men måste vara av stållegering.
- 8.1.14 Oljepump
Oljepump är fri.
- 8.1.15 Cylinderbultar
Cylinderbultar är fritt men måste vara av stål eller titanbaserad legering.
- 8.1.16 Kolvar, kolvringar, kolvbultar och clips
Kolvar, kolvringar, kolvbultar och clips är fritt. För 4t (Moto3) gäller dock att kolven ska vara av aluminiumlegering med en maximal diameter av 81mm, svagt ovala kolvar är tillåtna, kolvbult ska vara av stållegering.
- 8.1.17 Cylinder
Cylinder är fritt dock gäller att materialet i huvudsak ska vara av aluminiumlegering.
- 8.1.18 Motorblock och motorkåpor
Alla motordelar som kan medföra oljeläckage vid en omkullkörning (ex motorblock) ska vara välskyddade. Eventuella delar som kan medföra skada eller läckage ska skyddas med extra kåpor i aluminium, kolfiber eller liknande material.
- 8.1.19 Växellåda och transmission
Utväxling liksom modifiering av växellådan är fritt dock maximalt sex växlar.
- 8.1.20 Koppling
Koppling är fri dock får inte elektromekanisk eller elektrohydraulisk koppling användas.
- 8.1.21 Tändsystem, kontrollsystem
Tändsystem och motorkontrollsystem är fritt dock får maximalt ett tändsystem finnas.
System för dataloggning är fritt.
- 8.1.22 Generator och startmotor
Generator och startmotor är fritt.

- 8.1.23 Saker som får demonteras
- Kylfläkt
 - Avgasrening
 - Lambdasond
 - Sekundärluft till motor
 - Avgasventiler och motorer avsedda för avgasrening
 - Luftkanaler från kåpa
- * 8.2 **Superstock 600**
Tillåtna MC i Superstock 600 tillåts endast de serieproducerade MC som saluförs i Sverige, Danmark, Norge, Island och Finland som går att köpa via återförsäljare eller importör samt är tillgänglig för allmänheten. Alla motorcyklar skall vara homologiserade enligt FIM:s och FIM Europes reglementen samt överensstämma med Svemo NT och SR. Motorcykelns profil får ej ändras oavsett vilket håll den betraktas från. Motorcykeln skall överstämman med SR, Svemo, FIM Europe samt FIM säkerhetsreglementen. Alla ändringar utöver nedan nämnda är inte tillåtet. Allt annat skall vara som original homologiserad mc. Detta reglemente kan ändras om osportsliga fördelar och/eller säkerhetsmässiga bedömningar framkommer.
- 8.2.1 Dokumentation
MC ska kunna typgodkännas i Sverige, Danmark, Norge, Island och Finland. Erforderlig dokumentation skall tillhandahållas av föraren.
- * 8.2.2 Begränsning i motorstorlek
600 cc- 750 cc, fyrtakt, 2 cylindrar.
500 cc- 675 cc, fyrtakt, 3 cylindrar.
400 cc- 600 cc, fyrtakt, 4 cylindrar.
- 8.2.3 Siffror och bottenfärg
Siffror och bottenfärg enligt supersport. Blåa siffror på vit botten, se punkt 3.1.2.1 för kulör.
Min. höjd 120mm
Min. bredd 80mm
Min. stapelbredd 25mm
- 8.2.4 Bränsle
MC ska köras på blyfritt handelsbränsle från allmän pump enligt miljöklass MK1 eller MK2 svensk standard SS155422. Alternativt kan Alkylatbensin användas, bränsle specificeras närmare i SR 3.1.13 och NT.
- 8.2.5 Originalskick
MC ska vara i det originalskick, i vilket den levererats för allmän landsvägskörning. Om inget annat anges nedan i detta regelverk. Mc skall vara som original, framifrån, bakifrån och i profil från båda sidor. Originalskick ska kunna styrkas med hjälp av reservdelskatalog, typintyg eller verkstadshandbok av föraren.
- 8.2.6 Homologering
Endast MC från homologiseringslista framtagen av FIM och FIM EUROPE får användas. Lista enligt FIM EUROPE:s homologisering för Superstock.
- * 8.2.7 Minimivikt
Minimivikten enligt följande:
600cc 4cylindrar 160kg,
675cc 3 cylindrar 166kg
750cc 2 cylindrar 167kg.
Inklusive kyl- och bromsvätska, motor/transmissionsolja samt startbatteri och bränsletank, inklusive bränsle. Vid kontrollvägning efter tidsträning och tävling tillåts ingen avvikelse från ovanstående minimivikt. Före kontrollvägning får ingen vikt, varken i fast eller flytande form, tillföras motorcykeln. Teknisk chef/kontrollant kan när som helst under träning eller kval anbefalla kontrollvägning av besiktigad motorcykel. Detta skall utföras med minsta möjliga störande moment för förare och team. Förare som uteblir från anbefallen kontrollvägning kan uteslutas från träning och/eller tävling.

Montering av ballast är tillåtet men ska vara fast monterat. Vid eventuell kontroll efter tidträningsspass och race skall mc vägas i det skick den passerar mållinjen.

- * 8.2.8 Huvudram och bakram
Motorcykelns ram skall vara original, inget får tillföras eller tas bort från ramen. Ramen skall ha ett chassinummer instansat med tillhörande typ-id skylt. Eventuellt sadelfäste får monteras men inte tas bort. Till ram bultade tillbehör får monteras bort. Polering av ram är inte tillåten. Motorfästen får inte ändras utan skall överensstämma med homologisering för respektive motorcykel. Bakram får bytas eller modifieras. Huvudram och sving får skyddas med delar tillverkade i kompositmaterial. Skydden skall följa ramens och svingens konstruktion och utseende. Hål får borras för att montera dessa skydd. Utstickande delar som kan utgöra säkerhetsproblem, får modifieras eller tas bort efter överenskommelse med från Svemo utsedd teknisk kontrollant eller supervisor.
- * 8.2.9 Framgaffel
Framgaffel skall vara original som homologiserad motorcykel. Originaldelar i gaffelbenen får modifieras. Ventiler, dämpare och gaffelfjädrar får bytas. Övre gaffelbenslocken får bytas eller modifieras så att justering av fjäderförspänning kan göras utifrån. Gaffelns ytbehandling skall vara original. Övre och undre gaffelkronor skall vara original. Gaffelbenens höjd får justeras i förhållande till gaffelkronorna. Styr-dämpare får monteras eller modifieras. Gaffelolja får bytas.
- * 8.2.10 Svingarm
Samtliga delar skall vara original som homologiserad motorcykel. Detta gäller även bakfjädringens länksystem. Kedjeskydd (hajfena) skall monteras för att minimera klämrisk. Detta skydd skall skruvas eller nitas fast på ett betryggande sätt. Fäste för depåstöd får monteras. Stötdämpare bak får bytas till annat fabrikat. Ride-height får ändras med hjälp av stötdämpare eller dess infästning. Det är tillåtet att ändra bromsokets infästning i svingarmen för att underlätta hjulbyte (fast montering). Svingarm och bromsoksfäste får modifieras för detta ändamål. Länkar och utväxling skall vara som original.
- * 8.2.11 Bakre stötdämpare
Stötdämpare får bytas i sin helhet. Infästningar i ram och swingarm skall vara som original. Länksystem skall vara som homologiserad mc.
- * 8.2.12 Hjul
Hjul skall vara som homologiserade mc producerade för landsvägsbruk. Fälgar skall vara som homologiserade. Ryckutjämnare och drevhållare i bakhjul skall vara original. Hjuldistanter får bytas eller modifieras för att hålla dessa på plats. Drivning till hastighetsmätare får demonteras och ersättas med distans.
- * 8.2.13 Bromsar
Bromsar: Motorcykeln skall ha två av varandra oberoende bromssystem. Bromsskivor får bytas. Diameter och ventilation skall vara som homologiserad mc. En tolerans av +/- 1.5 mm är tillåten på diametern och bromsskivans tjocklek, dock får inte minimigränsen av fabriken mått underskridas. Bromsskivorna skall vara av stål och får monteras flytande. Bromsok samt deras placering och infästning skall vara original och överensstämma med homologisering. Ingen form av ytbeläggning är tillåten på bromsskivorna. Montering av extra styrluftskanaler till bromsar är ej tillåtet. Bromspumpar skall vara original. Bromsslangar får bytas och snabbanslutningar får monteras. Främre bromsslängens delning får inte vara lägre än undre gaffelkronan. Bromsbelägg får bytas, snabbmontage för bromsbelägg får monteras. Bromsvätskebehållare och bromsvätska får bytas. Bromsokens fästbultar skall vara låsta med låstråd. Clips som håller båda bromsoksbultarna med vidhängande låstråd får användas. Så kallad tumbroms kopplad till bakbroms är tillåten.

- * 8.2.14 Däck
Däck skall ha minst W hastighets klassning. Däcken ska vara tillgängliga i MC-handeln. Mönsterdjupet ska vara minst 2,5 mm på hela slitytan vid ev kontroll före start. Däck ska vara märkta med E och/eller DOT på skuldran samt tillverkningsnummer. Däck märkta "NOT FOR HIGHWAY USE" är inte tillåtna. Om träning körs under regn eller om tävling blir förklarad "WET RACE" behöver inte däcken vara märkta med DOT eller E, men då skall däcken vara märkta "NOT FOR HIGHWAY USE". Däckvärmare får användas.
Enhetsdäck kan införas efter diskussion med leverantörer och Svemo. Inga sådana avtal kan slutas utan Svemo:s tillstånd
- * 8.2.15 Fotpinnar
Fotpinnar och fotpinneplattor får bytas men original infästningspunkter skall användas. Fotpinnar får vara fasta eller fällbara. Fasta fotpinnar skall vara tillverkade i mjukt gnistfritt material och ha en diameter på minst 16 millimeter. Om fällbara fotpinnar används skall de vara automatiskt återgående.
- * 8.2.16 Styre och reglage
Styre får bytas, ändras och flyttas från original infästningspunkt. Gashandtag måste återgå automatiskt. Knapp för stopp av motor måste sitta på styret och skall kunna nås utan att flytta handen från styret. Broms och kopplingsgrepp får bytas. Broms och kopplingspump skall vara original.
- * 8.2.17 Kåpor
Kåpa skall likna original i utseende.
 - A Kåpan får ändras för att öka kylning till kylare, men profilen måste vara original. Kåpställning och kåpstag får bytas. Inga skarpa kanter får finnas. Kåpans mått och dimensioner skall vara som original. Original kombinationsinstrument får bytas.
 - B Kåpglas får bytas men skall vara transparent. Bubbelform får användas. Original fästpunkter skall användas.
 - C Motorcykel utan kåpor får ej förses med sådana. Endast underkåpa enligt punkt 15:F får monteras.
 - D Kraschklotsar får monteras. Kåpan får modifieras så att dessa går att använda.
 - E Luftkanal mellan airbox och kåpan får bytas. Luftintaget i kåpan får ej modifieras och skall ha samma dimensioner som original.
 - F Underkåpa skall vara så konstruerad att 50 procent av motorns olja och kylvätskemängd får plats vid ett eventuellt motorhaveri. Cirka fem (5) liter.
 - G Underkåpan skall ha två (2) 25-millimeters dräneringshål, försedda med gummipluggar. Vid regn skall dessa pluggar demonteras.
 - H Främre stänkskärm får bytas men skall likna original. Framskärm får höjas för att öka luftspalten mellan skärm och däck.
 - I Bakre stänkskärm får ändras eller demonteras.
 - J Bakskärm och kedjeskydd som är inkorporerat med varandra får modifieras för att ge plats för större bakdrev. Bakskärm och framskärm får höjas för att ge plats åt däckvärmare.
- * 8.2.18 Bränsletank
Inga ändringar får göras. Tanken skall vara i originalutförande. Tanklock får bytas. Avluftningsslang skall ha backventil och anslutas till ett uppsamlingskärl på minimum 250 cc. Tanken skall vara helt fylld med tankfoam eller motsvarande material.
- * 8.2.19 Sadel
Sadel får bytas men skall likna original. Cuts skall vara konstruerad så att siffror enligt Svemo SR 3.7 och NT 9.18 uppfylls.
- * 8.2.20 Kabelstam
Kabelstam får bytas.
- * 8.2.21 Batteri
Batteri får bytas, men mc skall gå att starta med egen startmotor efter träning och/eller tävling.

- * 8.2.22 Kylare och oljekylare
Kylare får bytas men total kalkylerad volym (inte kapacitet) får inte överstiga 3.500 cm³, original infästningspunkter måste användas. Inga fästen får läggas till eller tas bort. Inga modifieringar får göras på ram eller strömlinjeinklädnad. Kylarslangar får bytas. Extra fläktar får monteras, men siluetten på mc får inte ändras. Värmeväxlare får demonteras eller modifieras. Termostat och termostathus får demonteras eller modifieras. Expansionstank får bytas och flyttas. Oljekylare får monteras, modifieras och extra oljekylare får monteras.
- * 8.2.23 Air box
Airbox skall vara original. Luftfilter får bytas eller demonteras. Luftspjäll får demonteras eller sättas ur funktion. Airbox skall vara så konstruerad att ett slutet ventilationssystem uppnås och att minsta volym för oljespill är 1000 cc. Samtliga evakueringslangar som kan förorsaka oljespill skall ledas till airboxen. Direkt atmosfärisk ventilation är förbjuden.
- * 8.2.24 Förgasare
Förgasare skall överensstämma med homologisering. Munstycke och nålar får bytas. Mekanisk eller elektrisk choke får demonteras. Insugningstrattar och insugningsgummi får bytas. Lufthålen i trottel får ökas för att ändra luftströmning genom trottel.
- * 8.2.25 Insprutning
Inga förändringar är tillåtna. Bränslepump och bränsletrycksregulator får bytas. På motorcykel som är homologiserad med variabla insugningstrattar, får dessa fränkopplas. Insugningstrattar och insugningsgummin får bytas. Insprutare skall vara original. Spjäll och spjällhus får inte ändras. Eprom får bytas. Lambdasond får monteras. Kontrollenhet för förändring av bränsletillförsel är tillåtet. Variabla insugningstrattar får inte eftermonteras.
- * 8.2.26 Bränsletillförsel
Bränsleledningar får bytas och snabbkopplingar får monteras. Bränslefilter får monteras. Bränslekran skall vara original.
- * 8.2.27 Motor
Inga modifieringar tillåtna. Samtliga motordelar skall vara som homologiserade. Inget får tillföras eller demonteras från motor. Ingen polering eller balansering av motordel/ motordelar är tillåten. Toppackning får bytas. Tändningskåpa. Kopplingskåpa, och generatorkåpa skyddas med annat material, eller bytas till andra kåpor. Dessa skall tillverkas av ett kraftigare material än original och får inte ha en lägre vikt än original.
- * 8.2.28 Transmission, koppling, växellåda
Kraftöverföring får ändras och så kallad Quickshift får monteras. Drev och kedja får ändras till annan storlek och dimension. Interna delar får bytas för ändring av växellådas riktning.
Koppling: Inga ändringar är tillåtna. Lameller, stålskivor och fjädrar får bytas men antalet skall vara lika med homologiserad motorcykel. Slirkoppling får endast användas om den är originalmonterad enligt homologisering.
- * 8.2.29 Tändning/motorstyrning
Tändstift får bytas. Tändbox och motorstyrningsenhet får bytas eller modifieras. Kablar får bytas. Tändspolar skall vara original. Tändningsrotor och/eller tändpulsgenerator får bytas eller modifieras. Tractioncontrol är tillåtet.
- * 8.2.30 Generator och startmotor
Startmotor skall fungera normalt, och skall alltid gå att starta motorn med närhelst tekniker eller teknikerchef så anbefaller. Motorn skall starta och fungera av egen kraft när startmotorn frikopplats och stannat. Generator skall vara som på homologiserad motorcykel, inkopplad och förse batteriet med laddström.

- * 8.2.31 Cylindrar och cylindertopp
Cylindertopp: Inga ändringar är tillåtna. Inget material får tas bort eller tillföras. Topplockspackning får bytas. Ventiler, styrningar, säten, ventilsets mått, ventilvinklar, fjädrar, knaster och knasterbrickor skall vara original. Insug och avgaskanaler skall vara original som på homologiserad motorcykel. Ingen bearbetning är tillåten.
Cylindrar: Inga ändringar är tillåtna, varken honing, borrar, polering eller ändring av ytmaterial.
- * 8.2.32 Kamaxel
Inga ändringar eller byten får göras. Kamkedjesträckare får bytas.
- * 8.2.33 Kamdrev
Får bytas eller modifieras. Timning av kamaxlar är tillåten.
- * 8.2.34 Vevaxel
Skall vara som original. Ingen lättning eller polering är tillåten. Balansering får göras men endast med urborrnig av materiel. Lager skall vara enligt tillverkarens klassificeringstabeller mellan vevaxel och vevhus samt mellan vevtappar och vevstakar.
- * 8.2.35 Oljeförsörjning
Tryckledningarna skall vara anslutna med pressade eller gängade kopplingar. Samtliga pluggar som kan orsaka oljespill skall säkras enligt Svemo SR och FIM säkerhetsreglementen. Detta gäller även oljefilter.
- * 8.2.36 Vevstakar
Inga ändringar är tillåtna, varken lättning, balansering eller polering.
- * 8.2.37 Kolvar och kolvringar
Inga ändringar är tillåtna, varken lättning, balansering eller polering.
- * 8.2.38 Kolvbultar och låsringar
Inga ändringar är tillåtna, varken lättning, balansering eller polering.
- * 8.2.39 Vevhus och motorkåpor
Inga ändringar är tillåtna. Motorkåpor som kan orsaka oljespill vid en eventuell omkullkörning skall skyddas med extra skydd tillverkat av komposit- eller annat materiel. Dessa kåpor får även bytas till icke original men skall då vara kraftigare och tyngre än original. Extra skydd får svetsas på original motorkåpor. Kåpan över framdrev får modifieras eller demonteras för att underlätta drevbyte. Sprängskydd för kedjan får monteras. Kåpa över torrkoppling får modifieras för bättre kylning.
- * 8.2.40 Infästningar/bultförband
Bultar och skruvar får bytas. Titan får inte användas. De bultar som byts skall vara lika starka eller starkare än original. Skall kunna styrkas av föraren med intyg. Snabbskruvar till strömlinjeinklädnad får användas. Aluminiumbultar/skruvar får endast användas till ej bärande förband.
- * 8.2.41 Avgassystem
Avgassystemet får bytas i sin helhet. Antal ljuddämpare skall vara som homologiserat. Antalet utloppsrör får ändras. Max ljudnivå enligt Svemo SR eller NT. Varvräknare skall fungera vid ljudmätning. Förare kan nekas start tills detta är åtgärdat. Avgassystemet får inte lindas med värmeabsorberande material, endast för att skydda för skodon.

- * 8.2.42 Tillåtna ändringar
Följande får bytas eller demonteras:
 - Instrument och kabelstam till instrument.
 - Hastighetsmätare.
 - Kylfläkt med vidhängande kabel.
 - Tändningslås och kabel.
 - Elektronisk startspärr.
 - Skruvade/bultade delar på bakram.
 - Lager får bytas.
 - Avgasrening får demonteras.
 - Servomotorer och wire till avgassystem.
 - Luftspjäll i luftintag på kåpan.

Följande skall monteras:

- Strömbrytare som stänger bränslepump och tändning vid eventuell krasch skall monteras.

Följande skall demonteras:

- Samtliga glas och reflektorer.
- Blinkers (om dessa är infällda i kåpan skall attrapper, liknande original monteras).
- Signalhorn.
- Hållare till registreringsskylt.
- Passagerarfotpinnar.
- Handtag till passagerare.
- Parkeringsstöd. Fast monterad (svetsad) infästning på ram får inte demonteras.

Allt som inte nämns eller beskrivs i detta reglemente skall vara som på original homologiserad motorcykel. Inga förändringar utöver ovan nämnda är tillåtna. Det åligger föraren att införskaffa sådan information att motorcykelns tekniska specifikationer kan vidimeras. Säkerhetsrelaterade regler kan läggas till eller ändras med omedelbar verkan.

Vid tvist i detta regelverk hänvisas till IDM Supersport engelsk version.

Svemo teknisk kontrollant äger ensam rätt att tolka reglementet.

- * 8.2.43 Telemetri & Dataloggning
Telemetri – trådlös överföring av mätdata – är inte tillåten. Inte heller radiokommunikation mellan förare och teampersonal. Endast transponder för visning av varvtider/tidtagning är tillåten. Dataloggning är tillåtet, hål upp till 6 mm får borraras för montering av komponenter och sensorer. GPS är tillåtet.
- * 8.2.44 Byte av fordon
Varje förare får besiktiga två motorcyklar för deltagande vid varje tävlingstillfälle.

8.3 Superbike

8.3.1 Allmänt

Klassen körs med följande kategori motorcyklar:

601cc-1000cc 4-cylindrar 4-takt Nordiskt reglemente

751cc-1200cc 2-cylindrar 4-takt Nordiskt reglemente

751cc-1000cc 3-cylindrar 4-takt Nordiskt reglemente

Klassen är öppen för serieproducerade MC som saluförs i Sverige, Danmark, Norge, Island och Finland och som går att köpa via återförsäljare eller importör och dessutom är tillgängliga för allmänheten. Alla MC skall vara homologiserade enligt FIM:s och FIM EUROPE:s reglemente samt överensstämna med Svemo NT. Profilen på mc får inte ändras oavsett vilket håll man ser från. Svemo:s generella SR gäller med följande klassspecifika regler.

- * 8.3.2 Antal MC
Varje förare får besiktiga 1 eller flera mc för deltagande vid varje tävlingstillfälle. Vid en eventuell totalskada på MC får en ersättnings mc användas. Beslut om skadans art görs i samråd mellan teknisk chef och/eller av Svemo utsänd teknisk kontrollant samt Svemo Supervisor. Ett eventuellt avslag behöver ej motiveras och det går heller inte att överklaga detta beslut. Underlåtenhet av förare att följa detta kan medföra uteslutning från träning och/eller tävling.
- * 8.3.3 Nummerplåt
Bottenfärg vit med svarta siffror. Se även SR 3.1.2.1 och NT. Se punkt 3.1.2.1 för kulör.
- 8.3.4 Minimivikt
Samtliga MC får ha en minimivikt på 168kg inklusive tank och vätskor, som den passerar mållinjen och efter invarv till bandepån. Vid tidsträning och tävling gäller ovanstående minimivikt. Inget får tillföras i form av olja, bensin eller vatten. Teknisk chef/kontrollant kan när som helst under tidsträning eller kval anbefalla vägning av mc. Detta skall utföras med så litet störande moment som möjligt för förare och team. Förare är skyldig att utföra vägning enligt ovan, om inte kan förare bli utesluten.
- 8.3.5 Däckbegränsning
Ingen däckbegränsning, slicks får användas. Regndäck får användas utan begränsning.
- 8.3.6 Ram
Ramen skall vara original, inget får tillföras eller tas bort från ramen. Ramen skall ha ett chassienummer instansat med tillhörande typ-id skylt. Eventuell sadelhållare får monteras men, inte tas bort. Till ram bultade tillbehör får monteras bort. Polering av ram är inte tillåten. Motorfästen får inte ändras utan skall vara som homologiserad mc. Bakram som är bultad fast till huvudram får modifieras eller bytas ut. Den skall vara tillverkad i samma material som till original homologiserad mc. Det åligger föraren att anskaffa sådan teknisk information att detta kan styrkas vid teknisk kontroll.
Huvudram får skyddas med delar tillverkade i komposit. Skydden skall följa ramens konstruktion och utseende. Hål får borras för att montera dessa skydd samt även för styrdämparens infästning i ram. Inget får tillföras med hjälp av svetsning, nitning, limning eller bultförband.
- 8.3.7 Framgaffel
Framgaffel skall vara original som homologiserad MC.
Original delar i gaffel får modifieras. Ventiler, dämpare och gaffelfjädrar får bytas. Övre gaffelbenslock får bytas eller modifieras så att justering av fjäderförspänning kan göras utifrån. Gaffelns ytbehandling får ändras. Övre och undre gaffelkronor skall vara original. Gaffelbenens höjd får justera i förhållande till gaffelkronorna. Styrdämpare får monteras eller modifieras. Oljan får bytas. Dammskydd får demonteras, styrdämpare får inte användas som styrstopp. Övre och undre gaffelkrona skall vara original. Hållare för slangar och kablar måste behålla sin original fästpunkt.
Det är tillåtet att värma gaffel före körning. Det är tillåtet att ta bort eller modifiera dammskydden för gaffelbenen.
- 8.3.8 Swingarm bak
Samtliga delar skall vara original som homologiserad MC.
Även bakfjädringens länksystem skall vara original som homologiserad MC.
- 8.3.9 Stötdämpare bak
Får bytas till annat fabrikat. Ride hight får ändras med hjälp av stötdämpare eller dess infästning.
- 8.3.10 Fälgar
Fälgar får bytas till icke original. Fälgar tillverkade i komposit material är inte tillåtet. Fälgarnas dimension får inte ändras från homologiserad mc. Däckvärmare får användas.

- 8.3.11 Bromsar
Bromsskivor får bytas, men bromsoken placering och infästning skall vara som homologiserad. Max tolerans är på diametern +/- 1,5mm samt skivans tjocklek +/- 1,5mm. Ingen form av ytbeläggning är tillåten på bromsskivor. Flytande bromsskivor får monteras. Montering av extra kyllofts-kanaler till bromsar är inte tillåtet. Bromsskivor av kompositmaterial är inte tillåtet. Endast bromsskivor av stål/järn är tillåtet. Bromspump skall vara original, bromsvätskebehållare får dock ändras. Bromspump bak får omplaceras så att så kallad tumbroms kan användas. Bromsslangor får bytas och snabbanslutningar får monteras. Främre bromsslängens delning får inte vara lägre än undre gaffelkronan. Bromsbelägg får bytas, snabbmontage för bromsbelägg får monteras. Bromsokens infästningspunkter skall vara som homologiserat.
- 8.3.12 Fotpinnar
Fotpinnar och fotpinneplattor får bytas men original infästningspunkter skall användas. Växelriktning får ändras. Växellådan skall förutom ev. åtgärd för att ändra växelriktning vara original som homologiserad MC.
- 8.3.13 Styre
Styret får bytas, ändras och ändras från original infästningspunkt. Ändpluggar på styret enligt generella reglementet. Reglage får bytas, förutom bromspump. Stoppknapp och startknapp för motor skall monteras så att den kan nås utan att flytta handen, antingen på höger eller vänster sida. Gaswirar får bytas. Bromsgrepp och kopplingsgrepp får bytas, justeringsanordning till bromsgrepp fram får monteras.
- 8.3.14 Kåpor
Kåpor ska uppfylla SR 3.1.7 med följande förändring:
Kåpan får ändras för att öka kylning till radiator, men profilen måste vara original.
Kåpställning och kåpstag får bytas men skall vara av samma material som original eller tyngre. Inga skarpa kanter får finnas.
Kåpglas får bytas men skall vara transparent.
Bubbelform får användas. Original fästpunkter skall användas. Original fästpunkter skall användas. Höjden får inte avvika mer än +/- 15mm mätt vertikalt från övre gaffelkrona.
Luftkanal mellan airbox och kåpan får bytas. Luftintaget skall ha dimensioner som original, kolfiber material är inte tillåtet. Partikelnett i luftintag får modifieras eller demonteras.
Bakre stänkskärm får ändras eller demonteras.
Hållare till instrumentpanel och kåpställning får bytas. Inga avancerade material av typ kolfiber, Kevlar, titan eller magnesium får användas. Alla andra kåpstag får bytas
- 8.3.15 Bränsletank
Inga ändringar får göras. Tank skall vara i originalutförande. Tanklock får bytas. Bränsleanslutningar och kranar skall vara som homologiserat. Tankens sidor får kläs med skyddsmaterial tillverkat av komposit.
- 8.3.16 Sadel
Sadel får bytas men skall likna original. Sadelcuts får monteras. Cutsen skall vara så utformad att siffror kan monteras på ett genomskådligt sätt.
- 8.3.17 Kabelstam
Kabelstam får bytas eller ändras. Mc skall gå att starta med startmotor. Kabelstam och tändningslås får omplaceras.
Generator skall leverera ström till batteri. Tändspolar skall vara original.
- 8.3.18 Batteri
Storlek, typ, antal och placering får ändras.
- 8.3.19 Vatten och oljekylare
Extra kylare för olja och vatten får monteras, men profil skall vara som homologiserad mc.
Extra hållare får monteras för detta ändamål.
Kylslangor och rör får bytas, endast vatten utan tillsatser får användas.
Kylfläkt och dess kabel får demonteras eller monteras. Givare och sensorer för demonteras.
Termostat får bytas eller demonteras. Kylarlock får bytas.

- 8.3.20 Airbox
Airboxen får modifieras men inte bytas.
Airbox får ändras för att full effekt skall uppnås enligt fabriken tekniska data eller homologiseringspapper. Luftfilter får bytas eller demonteras. Airbox skall vara så konstruerad att ett slutet ventilationssystem uppnås. Samtliga evakueringsslangar som kan förorsaka oljespill skall ledas till airboxen. Direkt atmosfärisk ventilation är förbjuden.
- 8.3.21 Förgasare
Förgasare skall vara som homologiserat. Munstycke och nålar får bytas. Mekanisk eller elektrisk choke får demonteras.
- 8.3.22 Insprutning
Insugstrattar och anslutning mellan injektor och cylindertopp är fri. Modifiering av bränslepump eller på tryckregulator är tillåten, dock måste originalpump användas. Variabla insugningstrattar som ändrar längd får användas om det sitter som standard på homologiserad mc. Spjäll och spjällhus får inte ändras. Eprom får bytas. Kontrollenhet för förändring av bränsletillförsel är tillåtet. Användandet av så kallad Flash-RAM för att ändra motorns mappning är tillåtet. Ytterligare kontrollenheter för att ändra bränsle/luft blandning får användas om det ansluts med original kopplingar. Klaffar, vars funktion är att förändra bränsle/luftblandningen får tas bort.
- 8.3.23 Bensintillförsel
Bensinledningar får bytas och snabbkopplingar får monteras. Bensinfilter får monteras. Bensinkran skall vara original. Bränslepump och bränsletrycksregulator får bytas.
- 8.3.24 Cylindertopp
Inga ändringar tillåtet. Inget material får tas bort eller tillföras. Topplockspackning får bytas. Ventiler, styrningar, säten, fjädrar, knaster och knasterbrickor skall vara original. Insug och avgaskanaler skall vara original som homologiserad MC. Ingen bearbetning tillåten.
- 8.3.25 Kamaxel och kamdrev
Inga ändringar eller byten får göras. Kamkedjesträckare får bytas. Glidskenor får bytas. Kamdrev skall vara original. Timning av kammar är tillåtet, men ingen bearbetning på kammar och drev får göras.
- 8.3.26 Vevaxel
Skall vara som original. Ingen lättning eller polering tillåten. Balansering är tillåten men uteslutande genom borrar, därför är en vikttolerans på 5% jämfört med original tillåten. Ingen modifiering av svänghjul är tillåten. Balansaxlar inklusive delar som är direkt anslutna till dem får modifieras eller demonteras.
- 8.3.27 Vevstakar
Inga ändringar tillåtet. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- 8.3.28 Kolvar och kolvringar
Inga ändringar är tillåtet. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- 8.3.29 Kolvbult och låsringar
Inga ändringar är tillåtet. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- 8.3.30 Cylinder
Inga ändringar är tillåtet. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- 8.3.31 Vevhus och motorkåpor
Inga ändringar tillåtet. Motorkåpor som kan orsaka oljespill vid en eventuell omkullkörning skall skyddas med extra skydd tillverkat av kompositmaterial eller annat materiel. Dessa kåpor får även bytas till icke original men skall då vara kraftigare och tyngre än original. Kåpan över framdrev får modifieras för att underlätta drevbyte. Den får dock inte demonteras.

- 8.3.32 Kraftöverföring
Växellådan skall vara som original. Slirkoppling får endast användas om den är originalmonterad enligt homologisering. Så kallad Quickshift får monteras. Drev och kedja får ändras till annan storlek och dimension.
- 8.3.33 Koppling
Inga ändringar tillåtet. Lameller, stålskivor, fjädrar får bytas men antalet skall vara lika med homologiserad mc.
- 8.3.34 Tändning/motorstyrning
Tändstift får bytas. Tändbox och motorstyrningsenhet får bytas eller modifieras. Kablar får bytas. Tändspolar skall vara original. Motorstyrningsenhet (ECU) skall uppfylla följande:
Som homologiserad men mjukvaran får bytas.
ECU enhet som homologiserad kit enhet från respektive tillverkare med anslutning till original kabelstam. Kostnaden får ej överstiga 1,5 gånger mer än original system.
Som ovan men en annan tillverkare kan tillföra en extra modul som passar till original kabelstam och ECU enhet. (ex. power commander) kostnaden får ej överstiga komplett ECU kit enligt B ovan.
- 8.3.35 Elsystem
Mc skall gå att starta med eget startaggregat. Inga hjälpmedel får tillföras. Generator skall vara original som homologiserad MC. Generator skall vara inkopplad och förse batteriet med laddström. Strömbrytare som stänger bensinpump och tändning vid eventuell krasch skall monteras.
- 8.3.36 Avgassystem
Avgassystemet får bytas i sin helhet. Max ljudnivå mätt enligt Svemo SR eller NT. Varvräknare skall fungera för att ljudmätning skall kunna genomföras. Start kan nekas förare till dess detta är åtgärdat.
Antal ljuddämpare skall vara som original. Lindning av avgassystem är inte tillåtet. Endast tillåtet för att skydda förarens fötter från värme, samt där kontakt med kåpdel inträffar.
- 8.3.37 Följande får demonteras eller bytas från homologiserad mc
Instrument och kabelstam till instrument.
Tändningslås och kabel.
Elektronisk startspärr.
Balanseringsvikter till hjul.
Tändstift samt oljor och vätskor.
- 8.3.38 Följande skall demonteras:
Blinkers, om blinkers är infällda i kåpan skall attrapp monteras som liknar original.
Signalhorn. Stöd skall demonteras, infästning på ram får inte demonteras om den är fast monterad. (svetsad)
- 8.3.39 Telemetri
Telemetri är tillåtet men endast de sensorer som sitter original på mc får användas.
Varvräknare och hastighetsmätarsensorer får monteras. Laptimer är tillåtet.
Fjädringssensorer är inte tillåtet. GPS enhet för tidtagning är tillåtet.
- 8.3.40 Samtliga förändringar utom det som nämns ovan är otillåtna.

* 9. CUPER

För icke mästerskapsklasser, så kallade cuper, kan sådana startas och avslutas inför en säsong. I SR framgår reglerna för de cuper som är aktuella vid skrivning. Se www.Svemo.se för uppdateringar. Avsikten med Cuper är att de ska vara enkla att starta, jämfört med mästerskapsklasser ha enklare regler, att de ska utgå från önskemålen från förare och att huvudsyftet är glädje och kamratskap. Cuper kan ha klass sponsorer vars namn kan ingå i namnet för Cupen.

- 9.1 **Junior Cup**
Klassen är öppen för tvåtakt max 125 cc, max en cylinder samt för fyrtakt max 250 cc, max två cylindrar.
- 9.1.1 Originalskick
MC skall vara i det originalskick som den levereras i för allmän landsvägskörning. Originalskick skall styrkas av föraren med hjälp av reservdelskatalog, typintyg eller verkstadshandbok.
- 9.1.2 Tändning
Tändbox får ändras endast enligt uppgift från Tillverkaren för att uppnå full effekt och fullt vridmoment. Tändbox får inte bytas till annat än originaltillverkad. Tillverkarens original reservdelsnummer skall finnas på tändboxen. Detta skall kunna styrkas av föraren med reservdelsbok eller verkstadshandbok eller liknande dokumentation utfärdad av tillverkaren. Inga delar för att justera svänghjul får monteras.
- 9.1.3 Avgassystem
Följande eftermarknadsavgassystem är godkända:
För Aprilia RS 125: Arrow 51512SU expansionskammare och Arrow 51513SU ljuddämpare, dessa har märkning "e13 0322" För Kawasaki Ninja 250: Slip-on GPR-K-127. För andra motorcyklar görs ansökan om användandet av eftermarknadssystem till Svemo Roadracingsektion.
Oavsett att dessa avgassystem är tillåtna är det den tävlandes ansvar att ljuddämpningskraven i SR punkt 3.1.3 följs. Även original avgasrör eller av tillverkare/ generalagent bestyrkt som likvärdigt får användas, detta behöver inte vara årsmodellrelaterat. Avgasrening, luftpump får fränkopplas men inte demonteras. Slangar till avgasrening får pluggas men inte demonteras.
- * 9.1.4 Däck
I avsikt att hålla kostnader nere är endast mönstrade vägtrafikgodkända däck tillåtna. Svemo förbehåller sig rätten att besluta om användande av enhetsdäck och vilka däck som då skall användas. Eventuella förändringar skall meddelas senast sista januari innevarande år och publiceras då på Svemo hemsida.
- 9.1.5 Bearbetning
Det är förbjudet att bearbeta någon del på motor eller ram. Undantag: på Kawasaki Ninja 250 får kåpa över främre kedjedrev modifieras för att möjliggöra ändring av växellägen (riktning) samt sidostödsfäste får avlägsnas från ram på ett fackmannamässigt sätt, vilket skall godkännas av teknisk chef. Vid en reparation skall svetsning av ram vara utförd på ett fackmannamässigt sätt. Skallgodkännas av teknisk chef.
- * 9.1.6 Ändringar
Följande får ändras:
Styrdämpare får monteras. Stålomspunna bromsslangar får monteras, bromsbelägg får bytas. Olja och oljemängd i framgaffel får bytas eller ändras. Fram och bakdrev får ändras. Kedjedimension skall vara som original. Tändstift får bytas. Munstycke och nålar får bytas. Endast originaldelar eller delar som original får användas. Instrument och el-reglage får demonteras eller bytas, likaså får kablar, relän och elektrisk utrustning för blinker, stoppljus, fram och bakljus, kontakt för sidostöd, rotationsgivare för framdrev demonteras. Elektrisk stoppkontakt skall i så fall monteras så att den kan nås utan att handen måste flyttas från styret. Växellägenas riktning får ändras. Växelpedal får bytas. På 2-taktsmotorer får oljeinsprutningen kopplas från men inte demonteras. Handtagsreglage (broms och kopplingsgrepp) får vid behov ändras så att unga förare kan manövrera dem på ett säkert sätt. Greppets utväxling får dock inte ändras och justermöjlighet inte tillföras om det inte ursprungligen finns på originaldelen. Fotpinnar och fotpinnsplattor får bytas till eftermarknadsdel, dock måste originalfästen i ramen användas. Styre får bytas, ändras och flyttas från original infästningspunkt. Vid stickprovskontroll av MC står föraren för hela materialkostnaden som är förenad med kontrollen.

9.1.7 Obligatoriska förändringar
I enlighet med generella regler i SR.

* 9.2 **Speedster Cup**

Klassen Speedster Cup är ett komplement till Rookie 600 och Rookie 1000. Syftet med klassen är att erbjuda billig och rolig racing där förare som önskar att börja köra eller som enbart vill köra för nöjes skull under enkla former ska kunna träna och tävla.

* 9.2.1 Motorcykel

Klassen är öppen för samtliga motorcyklar som uppfyller nedanstående villkor:

- Kubik/antal cylindrar inom 299-1200 1-2 cyl. fyrtakt, 299-1000 3-4 cyl. fyrtakt, 200-1000 tvåtakt
- Mineffekt på bakhjul 35 hk
- I klassen tillåts endast serieproducerade MC som saluförs eller saluförts i Sverige, Danmark, Norge, Island och Finland som går att köpa via återförsäljare eller importör samt är tillgänglig för allmänheten. Alla ändringar utöver nedan nämnda är ej tillåtet. Allt annat skall vara som original homologiserad mc.

Detta reglemente kan ändras om osportsliga fördelar och/eller säkerhetsmässiga bedömningar framkommer.

För klassen gäller generellt reglemente enligt kapitel 3 i SR.

* 9.2.1.1 Siffer- och bottenfärger
Enligt SR 3.1.2.2.

* 9.2.1.2 Ljudkrav
Max ljudnivå är enligt SR 3.1.3.

* 9.2.1.3 Däck
Däck skall ha hastighetsklassning i enlighet med motorcykelns fartresurser. Däcken ska vara tillgängliga i MC-handeln. Mönsterdjupet ska vara minst 2,5 mm på hela slitytan vid ev kontroll före start. Däck ska vara märkta med E och/eller DOT på skuldran samt tillverkningsnummer. Däck märkta "NOT FOR HIGHWAY USE" är inte tillåtna. Om träning körs under regn eller om tävling blir förklarad "WET RACE" behöver inte däcken vara märkta med DOT eller E, men då skall däcken vara märkta "NOT FOR HIGHWAY USE". Däckvärmare får användas.

* 9.2.2 Förare

* 9.2.2.1 Licens
Både Ungdom-, Junior- och Seniorförare kör i samma race. Årslicens gäller. Alternativt kan Baslicens kompletterad med tillfällig licens användas. Baslicens och tillfällig licens är endast giltiga på tävlingar inom Sverige.

* 9.2.2.2 Åldersgränser
Enligt SR 2.1.2

* 9.2.2.3 Uppklassning
Förare som deltar i klassen erhåller inte uppklassningspoäng till elit. Förare som vid flera tävlingar under innevarande år gjort resultat som förankrar byte till Rookie 600/Rookie 1000 kan av Roadracingsektionen flyttas till nämnda klasser.

* 9.2.3 Tävlingars genomförande
Klassen Speedster Cup kan köras i enskilda nationella tävlingar samt som supportklass i serier. Det är ej tillåtet att tävla i klassen Speedster Cup och Rookie 600/1000 under samma tävling. Roadracingsektionen kan efter ansökan bevilja undantag om skäl finns.

9.3 **Nordic BoTT**

I Nordic BoTT gäller 2 cylindrar, fyrtakt, slagvolym 748 cc - 1247 cc.

- * 9.3.1 Förare
Både Junior-, Senior- och Elitförare från 16 år (se kubik i punkt 2.1.2 och 9.2) kör i samma race. Årslicens gäller. Alternativt kan Baslicens kompletterad med tillfällig licens användas. Baslicens och tillfällig licens är endast giltiga på tävlingar inom Sverige.
- 9.3.2 Ljudkrav
Avgasrör och ljuddämpare får bytas eller modifieras. Max ljudnivå är enligt SR 3.1.3.
- 9.3.3 Motor
Fri trimning. Överladdning såsom kompressor och turbo inte tillåtet.
- 9.3.4 Däck
Inga begränsningar.
- 9.3.5 Bränsle
MC ska köras på blyfritt handelsbränsle från allmän pump enligt miljöklass MK1 eller MK2 svensk standard SS155422. Alternativt kan Alkylatbensin användas, bränsle specificeras närmare i SR 3.1.13 och NT.
- * 9.4 **Endurance**
- 9.4.1 Generellt
Följande regler gäller som tillägg till NT och SR.
- 9.4.2 Seriekoordinator
Under det år Endurance-serie anordnas utses en seriekoordinator av Svemo.
- 9.4.3 Bana
Arrangemanget måste köras på av Svemo godkänd bana för Roadracing mästerskap.
- 9.4.4 Supervisor och eventuell Jury
Tillsätts enligt SR.
- 9.4.5 Tävlingsledare
Tillsätts av arrangören och skall inneha giltig Svemo tävlingsledarlicens.
- * 9.4.6 Motorcykel
Endurance (NEC, REC, Stafett). Alla fyrtakts MC över 500 cc.
Endurance Sprint. Alla fyrtakts MC, fri trimning.
- * 9.4.7 Klasser
Nordic Endurance Challenge (NEC), Rookie Endurance Challenge (REC), Stafett, Endurance Sprint.
- * 9.4.8 Ljus och signaler
MCs nummerskyltar skall vara enligt SR. Varje team skall förse MC:n med egen transponder för tidtagning. Saknar team transponder kan den hyras av arrangör.
- 9.4.9 MC Framdrivning
Motorcykeln får bara drivas av sin egen kraft, av förarens muskelkraft eller av naturlig gravitation.
- 9.4.10 Ljud / Ljuddämpare
Högsta tillåtna ljudnivå är 95 dB(A) mätt vid förbifart för samtliga klasser.
- 9.4.11 MC-ID CARD
Alla MC skall ha MC-ID Card. MC-ID Card skall vara utställt på MC:s förare och skall medhavas vid maskinbesiktning. Se Svemo hemsida för mer information.
- * 9.4.12 Max tillåten tankvolym
Max tillåten tankvolym på MC i Endurance är 24 liter.

- * 9.4.13 Team
Endurance körs i 3 klasser: Nordic Endurance Challenge, Rookie Endurance Challenge, och Stafett. För att det skall anses vara samma team skall 50 % av teamet bestå av samma sammansättning hela säsongen.
- * 9.4.14 Licens
Förare måste inneha giltig Roadracing licens, lägst Senior/Junior licens. Baslicens + Tillfälligslicens accepteras bara för reservförare. Endurance Sprint: Lägst Baslicens + Tillfälligslicens.
- 9.4.15 Teamsammansättning
Varje MC körs av ett team på 2 till 3 förare. Teamet har rätt att under säsongen använda sig av en reservförare till enskilt evenemang. Reservförare skall anmälas senast vid anmälan vid ankomst till tävling.
När ett team har använt sig av en reservförare är det denna förare som är reservförare för teamet innevarande säsong. Har teamet 2 förare, eller fler, med elitlicens är det obligatoriskt att anmäla sitt team i NEC.
- * 9.4.16 Serieanmälan
Eventuell serieanmälan görs via Svemo-TA.
- * 9.4.17 Startavgift/Serieavgift
Serieavgift 2013 för NEC/REC och Stafett är 400 SEK.
Endurance Sprint, ingen serieavgift.
Startavgift enligt TR för respektive tävling.
- 9.4.18 Återbud
Återbud skall lämnas till arrangören senast 48 timmar före tävlingens start. Regler för återbud skall anges i Tilläggsregler för respektive deltävling. Om återbud inte lämnas äger arrangören rätt att av föraren kräva en avgift på motsvarande startavgiften.
- 9.4.19 Deltagande i evenemang
Ett team anses ha deltagit i tävlingen efter att deltagit i minst ett träningspass.
- 9.4.20 Startnummer
Startnummer ansöks via TA.
- 9.4.21 Krav för evenemang som körs under mörker.
Om ett evenemang körs under mörker gäller FIM:s reglemente för denna paragraf.
- 9.4.22 Schema (enligt TR för respektive arrangemang)
- *9.4.22.1 Träningschema/Kvalificering
Deltagande i träning är endast tillåtet efter att MC godkänts vid teknisk besiktning.
Kvaltiden för Endurance är 45 minuter att fördela på förare 1,2 och 3-R (reserv enligt anmälan). Ordningen för förarna i teamet är 1-2-3-R (reserv) enligt anmälan. Varje förare förses med en armbindel med ordningsnummer i Teamet 1-2-3-R (reserv).
Endurance Sprint: kvalificering. Banans max antal till tävling är det antal tävlande som antas i turordning efter betaldatum för startavgift.
- *9.4.22.2 Kvalificering
Endurance (NEC, REC, Stafett): Teamets bästa kvaltid.
Endurance Sprint: Förarens bästa kvaltid.
- 9.4.23 Start Grid
Enligt kvalresultat.
- 9.4.24 Tillstånd att Starta
Tillstånd att starta har endast team som kvalat in.

- * 9.4.25 Tid/ Distans
Tid: Racet måste minimum vara 4 timmar och maximum 6 timmar.
Distans: Racet måste minimum vara 400 km och maximum 800 km.
Endurance Sprint: 15 min + 1 varv.
- * 9.4.26 Race i flera Heat (vid eventuell rödflagging)
För race i flera heat, är startgriden som följer:
För första heat: enligt kvalificering.
För följande heat: enligt den aktuella placeringen i racet.
Endurance Sprint: Heat 1 enligt träningsstid. Heat 2 bästa varvtid i Heat 1.
- 9.4.27 Körtdid
Inbördes ordning som förarna kör är fritt. Ingen förare får köra mer än 2 timmar i ett körpass. Har förare utnyttjat sin maximala körtdid på 2 timmar måste förare ha 1 timmas vila innan han/hon får köra igen. Förarbyte får endast ske i teamets tilldelade depåplats. Om förare överskrider max körtdid bestraffas teamet med 2 minuter Stop and Go.
- 9.4.28 Förare som kört omkull
Förare som kört omkull och tagit sig till bandepån måste besöka läkare för tillstånd att fortsätta delta i racet.
- 9.4.29 Bestraffning under Race
Om bestraffning delas ut under race skall teamet meddelas om detta.
- 9.4.30 Depåstopp
Varje team skall märka ut sin depåplats med startnummer. Justeringar, reparationer och förarbyte är endast tillåtet i respektive teams depåplats.
- * 9.4.31 Stopp på banan
Vid stopp på banan måste föraren omedelbart flytta maskinen i säkerhet så han inte är till hinder för andra förare. Han får reparera maskinen med det han har tillgängligt. Om han vill ta den tillbaka till depån får han skjuta maskinen i färdriktning. För att snabbare nå depån är det tillåtet att ta genvägar. Vid stopp framför depån är det tillåtet att skjuta in maskinen mot färdriktningen genom depåutfarten. Det är tillåtet för förare att ta hjälp av funktionär för att starta maskinen.
- * 9.4.32 Byte av delar
Under tävling är det tillåtet att byta ut delar på maskinen, undantaget ram och motorblock.
- 9.4.33 Neutralisering av Race
Tävlingsledaren reserverar sig rätten att när som helst skicka ut Safetycar under träning och tävlingen för att neutralisera ett lopp. Reglemente för Safetycar gäller, se punkt 9.3.48.
- 9.4.34 Tankning/Tankdepå
Tankning får endast ske på särskilt av arrangör anvisat område. En man ur teamet skall stå beredd med eldsläckare för brandbekämpning. Tankpersonal skall ha flamsäkra kläder, handskar och balaklava.
Brandsläckaren skall vara kontrollerad och godkänd, godkännandet får ej vara äldre än ett år. Tankutrustning skall vara slutna och så beskaffad att bensinspill undviks. Miljömatta skall användas vid tankning.
Tankutrustning och bensindunkar skall vara märkta med teamets nummer. Varje team får endast ha bränsle för en tankning i tankdepån.
- 9.4.35 Bränsledepå
Arrangör skall iordningställa en bränsledepå i anslutning till tankdepån för teamen att ställa sitt bränsle i.
Tankutrustning får ej fyllas på i bandepån/boxar, detta skall göras i tankdepån.

- 9.4.36 Startprocedur
 I det fall race körs i flera heat används samma startprocedur i samtliga heat.
 10 minuter före start öppnas bandepåutfarten för sighting lap.
 5 minuter före start stängs bandepån. Förare som då inte hunnit ut får starta från bandepå.
 På griden ställs maskinerna upp diagonalt 45 graders linje med 2 meters lucka vid kanten med motorn avstängd.
 Varje maskin hålls av en assistent.
 Föraren ställer sig på motsatt sida av banan.
 Start sker med ljus eller flagga (Specificeras i TR).
 Start, Förare springer över till sin maskin. Föraren skall själv starta sin maskin, ingen assistans är tillåten.
 Om förare inte kan starta sin maskin kan Tävlingsledaren med hjälp av grön flagga tillåta assistans med att skjuta igång maskinen så snart han bedömer det säkert.
- 9.4.37 Stop & Go Procedur
 Förare som får Stop & Go under race skall stanna i Stop & Go area. Maskinen skall stå helt still och stängas av. Var Stop & Go area är beläget skall anges i "TR". Förare måste respektera hastighetsbegränsningen i bandepån (50km/h). Vid överträdelse av hastighetsbegränsning repeteras Stop & Go. Vid en 2:e överträdelse visas svart flagg. Efter att Teamet meddelats, visas Stop & Go skylt med startnummer vid huvudpostering. Har förare inte tagit Stop & Go efter att skylten visats i 3 varv visas svart flagg. För varje ytterligare varv föraren passerar svartflaggan ökas Stop & Go med 1 minut.
 Om mer än en förare har Stop & Go genomförs bestraffningen en i taget baserat på kvalitiden. Snabbaste team först.
 En förare som har Stop & Go får ha en mekaniker till assistans i Stop & Go area.
 Det är absolut förbjudet för föraren att stanna i bandepån (förutom i Stop & Go area) under Stop & Go, ett stop medför ett nytt Stop & Go. I det fall arrangören inte har kunnat verkställa Stop & Go före tävlingens slut blir teamet belagt med två varvs avdrag.
- 9.4.38 Beteende under träning och tävling
 Förare måste respektera flaggsignaler, ljussignaler (om sådana används) och skyltar.
 Förare måste köra på ett sådant sätt att de inte utsätter medtävlade och deltagare för fara.
 Förare måste alltid vara medveten om vad som står i reglementet.
 Om förare har för avsikt att bryta träningen/tävlingen skall maskinen parkeras på säkert ställe anvisat av funktionär, om föraren har problem med sin MC skall den inte köras tillbaka till bandepån. Tävlingsledning skall snarast meddelas om teamets avsikt att bryta träningen/tävlingen.
 Förare som sakta tar sig tillbaka till bandepå skall försäkra sig om att göra det så långt ifrån raceline som möjligt.
 Förare får inte köra eller skjuta maskinen mot färdriktning, varken på bana eller i bandepå utan att det sker under övervakning av funktionär.
- 9.4.39 Bestraffning
- | | |
|---|------------------|
| Överträdelse av hastighetsbegränsning i bandepå under träning | 2 min. Stop & Go |
| Överträdelse av hastighetsbegränsning i bandepå under tävling. | 2 min. Stop & Go |
| Omkörning under gulflagg. | 2 min. Stop & Go |
| Otillåten omkörning av Safetycar. | 4 min. Stop & Go |
| Bensinspill och oaktsamhet vid tankning. | 2 min. Stop & Go |
| Mekande och förarbyte vid tankning. | 2 min. Stop & Go |
| Överskridande av ljudnivå 95dB(A) | 2 min. Stop & Go |
| För upprepade överträdelser av ljudnivån fördubblas Stop & Go tiden,
(vid 3 st överträdelser utesluts teamet). | 4-8 min |
- Om en Stop & Go bestraffning inte har kunnat genomföras innan målgång medför det 2 varvs avdrag.
- 9.3.40 Avslut av Race och Resultat
- 9.3.40.1 Race över distans
 För race med angiven distans skall de 10 sista varven räknas ner på tavla vid start och mål.

- 9.4.40.1 Race över tid
Om ej klocka finns vid huvudpostering som räknar ner Racetiden skall de sista 10 minuterna räknas ner med tavla.
Målflaggning sker när ledaren fullbordat tiden. När målflaggan visas stängs bandepån med röd flagga eller rött ljus. Det är inte längre tillåtet för förare att lämna bandepån och köra ut på banan. Om ledare ligger nära en varvning av medtävlare skall blåflagg visas i samband med målflaggning.
- 9.4.41 Målgång
Resultat baseras på ordningen förare passerar mållinjen och antalet fullbordade varv. För att anses ha gått i mål måste förare passera mållinje på banan, (inte i bandepån). Mållinje måste passeras senast 4 minuter efter vinnaren och föraren måste vara i kontakt med sin maskin.
- 9.4.42 Resultatlista
Resultatlista skall innehålla följande information.
Teamets namn.
Startnummer.
Fabrikat på MC.
Antal fullbordade varv.
Anmälare.
- 9.4.43 För tidigt avslutat Heat
- 9.4.43.1 Rödfågning av race
Tävlingsledare äger rätt att stoppa tävling på grund av väder och andra orsaker.
- 9.4.43.2 Mindre än 3 varv
Om 3 varv eller mindre har genomförts, sker omstart av hela tävlingen för samtliga förare inom 30 minuter från det att tävling stoppats. Alla team får starta. MC får repareras eller bytas.
Om inte omstart kan tillämpas ogiltigförklaras tävlingen.
- 9.4.43.3 Mer än 3 varv
Om fler än 3 varv men mindre än 2/3 av distansen körts tillämpas omstart och tävlingen delas i två heat. Ny startuppställning sker efter aktuellt resultat på varvet innan tävlingen bröts. Den sammanlagda tiden från båda heaten avgör placering. Alla Team får starta som inte tidigare meddelat att de brutit tävlingen. Det är inte tillåtet att utföra arbeten på maskinerna. Alla maskiner skall stå i "Parc Fermé", även maskiner som är i depå för tankning, däckbyte eller reparation. Kan inte maskinen flyttas skall den bevakas av funktionär. Om ej omstart kan tillämpas delas halva poäng ut.
- 9.4.43.4 Mer än 2/3
Ett heat som stoppas efter det att den ledande föraren fullbordat minst 2/3 av distansen räknas som genomförd med resultat enligt ställningen förarna emellan då de sista gången passerade mållinjen.
- 9.4.44 Omstart av avbrutet Heat
- 9.4.44.1 Tid för omstart
Om omstart sker skall det göras snarast möjligt, förutsatt att banans kondition tillåter det. Så snart förarna återvänt till bandepån skall Tävlingsledaren meddela ny starttid, omstart bör ske inom 30 minuter efter att rödfågning visats.
- 9.4.44.2 Ny startuppställning
Ny startuppställning skall presenteras för teamen innan omstart får ske.
- 9.4.45 Efterkontroll
Tävlingsledare, supervisor och av Svemo utsedd tekniker kan besluta om efterkontroll av MC.

* 9.4.46 Poängberäkning

Poäng beräknas enligt följande för Endurance (NEC, REC, Stafett)

Startpoäng: Start från Grid 4 poäng

Målpöäng: Tagit målflagg. Poäng = Racets längd i hela timmar

Placeringspoäng: Placering i Race enligt det följande:

1:a	25 poäng	5:a	15 poäng	9:a	11 poäng	13:de	7 poäng	17:de	3 poäng
2:a	20 poäng	6:a	14 poäng	10:a	10 poäng	14:de	6 poäng	18:de	2 poäng
3:a	18 poäng	7:a	13 poäng	11:de	9 poäng	15:de	5 poäng	19:de	1 poäng
4:a	16 poäng	8:a	12 poäng	12:de	8 poäng	16:de	4 poäng		

9.4.47 Priser

Priser Endurance (NEC, REC, Stafett): 2 pokaler till respektive team på platserna 1 – 3 i de 3 olika klasserna. Totalt 9 platser.

Priser Sprint: 1 pokal till förare på platserna 1-3. En ev extra pokal kan beställas till självkostnadspris.

9.4.48 Safetycar Reglemente

a) Bilen skall vara märkt ”Safetycar” och ha minst tre blinkande lampor på taket och ett fast grönt ljus bakåt om Safetycar inte fyller de kriterierna skall den förevisas på förarmötet. Bilen skall köras av en rutinerad förare samt vara bemannad av en Safetycar observatör som står i ständig kontakt med tävlingsledare/racekontroll.

Safetycar kommer att vara placerad i slutet av depågatan och ansluta till banan med de blinkande lamporna påslagna. Safetycar skall köras ut på banan omedelbart efter tävlingsledarens order, oavsett var ledande MC befinner sig.

Så snart ordern är given till Safetycar att gå ut skall alla flaggposteringar (inklusive den på startlinjen) visa fast gul flagg och en SC skylt, vilken skall behållas så länge Safetycar är i arbete. Dessa skyltar och flaggor kommer ut i ordning från Start/mål framför Safetycar. Tills det att en förare har åkt in i gulflaggsområdet, kan föraren tävla som vanligt.

Varje gång Safetycar passerar en flaggpostering skall denna visa rörlig gulflagg så länge fordonet vistas i dess sektor.

Alla deltagande MC varskodda om Safetycarperioden, skall samlas upp bakom Safetycar och anpassa farten till denna. Omkörning av Safetycar är förbjuden förutom då en MC får signal att passera (grönt ljus, eller handsignal) av observatören och kan fortsätta med reducerad hastighet och under omkörningsförbud ansluta sig till kön bakom Safetycar. Det är upp till varje förare att kontrollera att den gröna tända lampan eller handsignalen gäller just honom. Safetycar arbetar för att få heatets ledare närmast bakom sig. Heatets ledare får inte vid något tillfälle passera Safetycar. Omkörning av någon annan tävlande under Safetycarperioden är förbjuden.

Om ledande MC går i depå under Safetycar period ersätter Safetycar ledande MC.

När tävlingsledaren beslutar att ta in Safetycar och heatets ledare finns närmast bakom Safetycar, skall SC skylt och den fasta gula flaggan vid startlinjen dras in och alla flaggposteringar skall dra in flaggor och skyltar när sista MC passerar. Samtidigt släcks de blinkande lamporna på Safetycar och den lämnar banan via depåinfarten i slutet på varvet. Safetycar kommer inte att fullfölja helt varv med ljusen släckta.

En grön svängande flagga kommer att visas på startlinjen och omkörning är förbjuden tills den gröna flaggan passerats.

Under det att Safetycar är i bruk är det tillåtet för tävlande att köra in i depån, men den tävlande får bara återvända till banan när det visas en grön signal vid depåutfarten. Den visas hela tiden förutom när Safetycar och startfältet passerar depåutfarten eller i slutet av perioden tills sista MC passerat startlinjen under svängande grön flagg. Alla MC som återvänder till banan när Safetycar är i bruk, skall med reducerad hastighet ansluta sig sist i startfältet.

Alla tävlande måste hålla samma fart som Safetycar och MC'n framför dem. Alla skall hålla ett avstånd till fordonet framför dem med mellan 5 och 10 meter.

Vid tidpunkten då Safetycar kör in i depån och fram till dess den svängande gröna flaggan vid startlinjen har passerats, gäller omkörningsförbud. Tävlingsledare kan ålägga straff på den tävlande eller team som, oavsiktligt eller inte, skaffar sig orättvisa fördelar genom att bryta mot detta reglemente. I händelse av att en tävlande bryter mot detta reglemente för att skapa fördel åt annan förare kan båda bestraffas.

* 10. CLASSIC ROADRACING

Tävlingsreglementet och maskinreglementet för Classic Racing hanteras av MCHK-Racing, enligt delegering från Svemo Roadracingsektionen.

Se Bilaga 1 för ”Reglementet för Classic Roadracing”

BILAGA 1 - REGLEMENTET FÖR CLASSIC ROADRACING

MCHK-RACING

MASKIN- OCH UTRUSTNINGSREGLEMENTE; 2014:2

Dessa regler gäller från januari 2014. Dessa regler och klassindelning är accepterade av FIM EUROPE och gäller för FIM EUROPE Vintage Cup

Upplysningar om klassindelning och allmänna regler lämnas av Lennart Olander tel: 018-38 70 75, eller Per Holmström; 073-809 32 86. e-mail: mchk-r@mchk-racing.org

Upplysningar om maskinreglementet lämnas av MCHK-Racingsektionens Maskinkommitté:

Solo: Christer Watz tel: 0141-55798

MCS/Sidvagnar: Marcus Andersson.tel: 08-278004

Revisionshistoria

Revision	Datum	Uppdaterad av	Ändringar
2013:1	2013-03-20	Per Holmström	De ändringar som är beslutade på de Nordiska mötena 2011 och 2012.
2014:1	2013-12-27	Per Holmström	De ändringar som beslutades på det Nordiska mötet 2013
2014:2	2014-01-30	Per Holmström	Uppdaterad med förarbevis för paradklass. UEM ändrat till FIM Europe

Innehåll.

1. Allmänna regler för Classic Road-Racing. Tävling, Paradkörning och Banträffar.
2. Maskinreglemente för banträffar och paradkörning.
3. Maskinreglemente för Classic Road-Racing (tävling).
4. Maskinreglemente för Road-Racing, Sidvagnar Klass 8 A, B, C och D.
5. Maskinreglemente för Road-Racing, klassen 7 A + 7B Period 3 t.o.m. – 79.
6. Reglemente för Klass 7 C FORMULA 80-87

1. ALLMÄNNA REGLER FÖR CLASSIC ROADRACING. TÄVLING, PARADKÖRNING OCH BANTRÄFFAR.

För Classic Roadracing kompletteras Svemo specialreglemente Roadracing med dessa regler.

1.0 Allmänt

Maskiner skall vara s.k. fabriksracer, produktionsracer eller maskiner byggda att likna racers från aktuell tidsperiod.

Förtydligande av punkt 1.0.: En maskin i klassen <48 skall se ut som en racer från före 1948. En maskin från 50-talet skall se ut som en racer från 50-talet. En maskin från 60-talet skall se ut som en racer från 60-talet. En maskin i klassen 7 "Forgotten Era" t.o.m. -79 skall se ut som en racer mellan 1973-1979.

Maskiner med utseende från en viss tidsperiod men med någon eller några nyare delar kan inte klassas upp till en senare period och kommer sålunda inte att godkännas.

O.b.s! Det åligger ägaren att bevisa och dokumentera att maskin och ingående delar fanns tillgängliga inom tidsperioden.

Motorcykelns tillverkningsår ska i första hand bestämmas i vilken klass den skall köras. Motorcykel som passar in i existerande klass bör inte förändras för att passa in i annan klass. Detta gäller särskilt produktions och fabriksracers eftersom de har ett såpass stort historiskt värde. Det är godkänt att nyttillverka ramar och att modifiera fabrikstillverkade ramar. Man får fritt kombinera ram och motor, dvs. kombinationen måste inte ha funnits under den aktuella tidsperioden. Maskinen skall vara iordningställd till en hög standard, såväl avseende säkerhet som utseende, för att kunna erhålla maskinkort. Om en maskin inte bedöms hålla acceptabel standard, kan maskinkort vägras eller dras in tills att den bedöms acceptabel.

Tips: Om Du är det minsta osäker tag kontakt med maskinkommittén för rådfrågning, innan Du köper, bygger eller bygger om Din maskin.

OBS! Vid hastighetstävlingar gäller dessutom Svemos tävlingsreglemente. Följande detaljer måste vara utförda/uppfyllda enligt anvisningar. Personlig utrustning skall medföras vid besiktningen!

- 1.1 **Licens:** Vid tävling krävs det tävlingslicens Roadracing, se punkt 2.1.3 och 2.1.4 i SR Roadracing. Vid paradjörning krävs det antingen tävlingslicens, paradjlicens eller förarbevis. OBS! Paradjlicens och förarbevis gäller endast vid paradjörning (uppvisning), inte vid tävling. Paradjlicens är ett årslicens och löses precis som tävlingslicenser via Svemo-TA. Kontakta Svemo-licensavdelning vid frågor. Förarbevis för paradjörning är årsbaserad och hanteras av MCHK-Racing. Kontakta MCHK-racing vid frågor.
 - 1.2 **Hjälm:** Godkänd enligt nordisk eller europeisk standard. "Potthjälm" ej godkänd. Hjälm av polykarbonat, lexan etc. får ej vara målade. Hjälm skall vara felfri och oskadd. Besiktningsman äger rätt att underkänna (och beslagta under tävlingshelgen) hjälm som ej uppfyller ovan nämnda krav. Hjälm av gångjärnstyp (typ BMW) är inte tillåten.
 - 1.3 **Skinnställ:** Hel eller delad overall. Hel overall rekommenderas. Stället skall vara av god kvalitet. Ryggskydd skall användas.
 - 1.4 **Stövlar:** Av typ speciellt för mc-körning. Ej crosstövlar.
 - 1.5 **Handskar:** Av skinn.
 - 1.6 **Nummerbottnar och siffror**
 - 1.6.1 Nummerplåt: 230x280 mm
1 st fram, 1 st på varje sida av maskinen.
Färgerna skall vara enligt följande:

50 cc, vit botten, svarta siffror
<175 cc, svart botten, vita siffror.
250 cc, grön botten, vita siffror. Även Forgotten Era < 250 cc
350 cc, blå botten, vita siffror
500 cc, gul botten, svarta siffror
500 - 750 cc, vit botten, svarta siffror
Forgotten Era >250 cc, röd botten, vita siffror.
Sidovagnar, vit botten, svarta siffror*
- *Alla sidovagnsklasser delar samma nummerserie. Sidvagnars startnummer ska även innehålla ett suffix visande vilken klass motorcykeln tävlar i, t.ex. 10B, om cykeln har startnummer 10 och tävlar i klass 8B.
- Vid tävling: färger och siffror enligt arrangörens tillägsregler om dessa säger annat än ovan.
- 1.7 **Utseende:** Maskinerna skall vara tidstypiskt lackerade, d.v.s. inte en massa blixtar eller annan graffitidliknande lackering. Påklitrade dekaler som inte hör hemma i tidsperioden bör ej heller förekomma. Dekaler från ev. sponsorer accepteras.

- 1.8 **Oljepluggar och slangar:** Oljepluggar eller skruvar som om de lossnar orsakar oljeläckage skall "najas" till fast del på motor eller växellåda (ej till avgasrör eller annan vibrerande del). Najtråden skall vara rostfri glödgad tråd min. 0,7 mm. Ej koppartråd. Utvändiga oljeslangar skall vara försedda med skruvkoppling och säkrade. Om skruvkopplingar inte går att använda skall slangar med slangklämma vara najade och säkrade till fast del av motor, oljefilter eller oljekylare.
- 1.9 MC skall vara tävlingspreparerad. Ev. sidostöd och kickstartsanordning skall demonteras.
- 1.10 **Kedjeskydd:** C skall vara försedd med så kallad "hajfena" fästad vid ram eller sving och täcka drev och kedja. Se bild

- 1.10 MC skall vara försedd med så kallad "hajfena" fästad vid ram eller sving och täcka drev och kedja. Se bild



- 1.11 **Övrigt:** Definition av MC:s tillverkningsår: Med tillverkningsår avses tillverkningsåret för den nyaste av motor eller ram. Om väsentliga komponenter (t ex hjul, gaffel etc.) moderniserats vid senare tillfälle skall detta tillfälle räknas som årsmodell. Exempel: En maskin byggd 1934 och som moderniserats i början av 50-talet med plungerfjädring och teleskopgaffel skall betraktas som en 50-talsmaskin. En nybyggd kopia (replika) räknas som av samma tillverkningsår som originalet.

2. MASKINREGLEMENTE FÖR BANTRÄFFAR OCH PARADKÖRNING.

Obligatoriskt medlemskap i MCHK-Racing samt minst paradlicens eller förarbevis erfordras för deltagande i banträffar och paradkörning.

För paradkörning i samband med tävling och banträffar erfordras paradlicens, tävlingslicens eller förarbevis.

- 2.1 **Typ och ålder:** Deltagande maskiner måste vara av racertyp (se punkt 1.0), överensstamma med den tidsperiod maskinen tillhör och senast av 1983 års model. Vid banträffar även äkta fabriks och produktionsracer med rullande 15-års-gräns samt maskiner som ingår i klassen 7C "Formula 80 – 87" samt SuperMono maskiner vars förare är medlemmar i MCHK-Racing.
För parad är maskinerna indelade i Parad 1 ("riktiga" racer och exklusiva och ovanliga maskiner) eller Parad 2 (vanliga och väl ombyggda "vanliga" maskiner). Ange Parad 1 eller Parad 2 i maskinkortsansökan. För parad skall maskinerna vara välbyggda och uppfylla kraven enl. punkt 1.0
- 2.2 **Maskinkort:** Erfordras vid paradkörning. Ej vid banträffar.
- 2.3 **Ram, sving:** Original, replika eller nybyggd ram av tidstypiskt utseende. Fjädring fritt så länge den är tidstypisk. Centralfjädring endast på maskiner som ursprungligen var utrustade med sådana.
- 2.4 **Framgaffel:** Får ej vara av nyare typ eller utförande än vad som användes inom tidsperioden. Max. tillåten gaffelbensdiam. 35 m.m. Var maskinen försedd med grövre gaffelben som original skall detta dokumenteras.
- 2.5 **Styrning:** Maskiner inom Period 1, 2 + 3 (1948-1972-1983) skall vara försedda med Clipponstyre.
- 2.6 **Hjul:** Får ej vara av nyare typ eller utförande än vad som användes inom tidsperioden. Följer av aluminium med hög eller låg kant.

- 2.7 **Bromsar:** Får ej vara av nyare typ eller utförande än vad som användes inom tidsperioden. Bromsskivor skall vara tillverkade i järnhaltigt material.
- 2.8 **Däck:** Dimensioner skall vara så nära standarddimensioner från aktuell tidsperiod som möjligt. Däcken måste vara i gott skick. Mönstrade däck skall ha ett mönsterdjup av minst 2,5 mm.
Ventil bör vara av kort modell. Ventilhatt av metall med packning skall användas.
- 2.9 **Stötdämpare:** Fjädring fritt så länge den är tidstypisk. Bakstötdämpare med utvändig behållare endast på maskiner som ursprungligen var utrustade med sådana.
- 2.10 **Tank, sadel och kåpa:** Skall vara av typ och modell som användes inom tidsperioden. Mc får köras utan kåpa men skall då vara försedd med framskärm. Bensintank av aluminium eller plast skall innehålla tank-foam (explosionshämmande material) vid all körning på bana.
- 2.11 **Nummerplåt:** Se avsnitt 1.6.
- 2.12 **Motor:** Tillverkad innan åldersgränsen eller utseendemässigt identisk med motor som fanns innan åldersgränsen. Fri trimning.
- 2.13 **Oljepluggar och slangar:** Oljepluggar eller skruvar som om de lossnar orsakar oljeläckage skall "najas" till fast del på motor eller växellåda (ej till avgasrör eller annan vibrerande del). Najtråden skall vara rostfri glödgad tråd min. 0,7 mm. Ej koppartråd. Utvändiga oljeslangar skall vara försedda med skruvkoppling och säkrade. Om skruvkopplingar inte går att använda skall slangar med slangklämma vara najade och säkrade till fast del av motor, oljefilter eller oljekylare.
- 2.14 * **Oljeuppsamlare:** Slang från vevhus/ växellådsventilation ska mynna i lämplig behållare.
- 2.15 **Förgasare:** Tidstypiskt utseende, f.ö. fritt.
- 2.16 **Tändning, nödstopp:** Fritt (ev. i efterhand monterad elektronisk tändning skall döljas). Strömbrytare i någon form (kortslutning eller strömbrytare för matningsspänning) skall finnas och vara lättåtkomlig på eller vid styret.
- 2.17 **Växellåda:** Tidstypiskt utseende, f.ö. fritt.
- 2.18 **Transmission:** Fritt. Om remdrivning användes skall denna döljas för insyn. Kedjelås skall låsas med låstråd eller dyliskt.
- 2.19 **Avgassystem:** Gäller för all körning. Motorn måste förses med någon form av fungerande ljuddämpning: Max ljudnivå på alla banor är 102 dB.
- 2.20 **Reglage, instrument:** Fritt. Gasreglage måste dock vara av självåtergående typ.
- 2.21 **Bromswire :** Fram min. 1,75 mm, bak min. 2,5 mm. Lödda nipplar, ej skruvade.
- 2.22 **Fotpinnar:** Fotpinnar ska ha en diameter av minst 16 m.m. Ytterändarna ska vara halvsfäriska med en radie av minst 8 m.m. Fotpinnarna skall vara av återfjädrande konstruktion. Fast monterade fotpinnar ska vara utrustade med en ändplugg av plast, aluminium eller liknande material. Enl. *SVEMO 3.1.5

3. MASKINREGLEMENTE FÖR CLASSIC ROAD-RACING (TÄVLING).

- 3.1 Solomaskiner 1948 - 1972. (Period 1 och 2)

- 3.1.1 **Typ och ålder:** Maskinen skall vara av race-typ och överensstämma med maskiner inom tidsperioden (se punkt 1.0.). Motorcykeln skall ha funnits tillgänglig på marknaden i Europa eller deltagit i tävlingsverksamhet i Europa före eller under säsongen -67 för 2-takt respektive -72 för 4-takt samt MC därefter producerad i oförändrat skick. Om tävlingsledningen finner så lämpligt kan efterkrigsklassen delas in i period 1 (tillverkad senast 31/12-63) och i period 2 (fr.o.m. 1964 till ovan nämnda datum). 50 cc MC skall ha varit tillgänglig på marknaden tävlingssäsongen -72 oavsett 2- eller 4-takt. I klass 5 (500 CC) endast 4-takt.
Valfrihet gäller material i fälgar och typ av styre på maskiner från 1948 och fram till 1955. Maskiner från denna tid skall också tillåtas ett något mera standardmässigt utseende. För modifiering av ovan nämnda MC samt nybyggda gäller följande:
- 3.2 **Maskinkort:** För start i tävling erfordras giltigt maskinkort. Maskinkort obligatoriskt även för förare från de övriga nordiska länderna. Inget maskinkort = Inget start.
- 3.3 **Ram, sving:** Skall vara av rundrör i stil och typ som användes i Road-Racing innan åldersgränsen. Svingarmen skall vara av rundrör, endast ett rör per sida. Det är godkänt att nytillverka ramar och att modifiera fabrikstillverkade ramar. Man får fritt kombinera ram och motor, dvs. kombinationen måste inte ha funnits under den aktuella tidsperioden.
- 3.4 **Framgaffel:** Skall vara av typ och modell som användes inom tidsperioden. Mekanisk eller hydraulisk anti-dive, samt gaffelstabilisator s.k. "vobbelstag" d.v.s. stag/fäste som förbinder undre gaffelbenen är ej tillåtna. Max. gaffelbensdiam. 35 m.m. Var maskinen försedd med grövre gaffelben som original skall detta dokumenteras.
- 3.5 ***Styrning:** Motorcykel skall vara försedd med Clipp-onstyre. Valfrihet gäller typ av styre på maskiner från 1948 och fram till 1955. I övrigt se SVEMO reglemente.
- 3.6 **Hjul, fälgar:** Fälgar av aluminium med hög eller låg kant. Valfrihet gäller material i fälgar på maskiner från 1948 och fram till 1955. Hjulen skall vara trådekrade och av minsta dimension 18". Fälgbredd max. VM 3 både fram och bak i alla klasser upp t.o.m. 500 cc. Över 500 cc fälgbredd fritt.
- 3.7 **Bromsar:** Får ej vara av nyare typ eller utförande än vad som användes inom tidsperioden. Max. enkel skiva fram (300 mm) om ej dubbla fanns på maskinen innan åldersgränsen. Bromsskivor skall vara tillverkade i järnhaltigt material. I klasserna upp t.o.m. 500 cc bör trumbroms prioriteras. I klassen över 500 cc tillåts dubbla skivor av typ som fanns att köpa som tillbehör över disk före 73. Skivorna får ej vara borrade, ventilerade slitsade eller flytande. Bromsok skall vara av modell som fanns inom tidsperioden och får ha max 2 kolvar.
Tvåtaktare skall ha trumbromsar. På fyrtakt får trumbroms bytas mot skivbromsar både fram och bak.
Exempel på godkända bromsok:
1. Brembo (det tidiga svarta oket, typ Moto Guzzi T3)
2. Yamaha (typ XS 650)
3. Honda (typ CB 750)
4. Lockheed
5. Dunstall (inkluderat i gaffelbebet)
- 3.8 **Däck:** Slicks får ej användas. Ej heller skurna slicks. Max. bredd i klass över 500 cc, fram 110 mm, bak 130 mm. Moderna typer av så kallade regndäck (speciellt framtagna regndäck för våt beläggning) är ej tillåtna. Däck skall vara enl. tillverkarens utförande. Extra mönster får ej skäras.
Förbud mot användande av däckvärmare. Ventil bör vara av kort modell. Ventilhatt av metall med packning skall användas.
- 3.9 **Stötdämpare:** Utvändiga behållare ej tillåtna. Centralfjädring endast om maskinen var utrustad med detta innan åldersgränsen.

- 3.10 **Tank, sadel och kåpa:** Skall vara av stil och utseende som användes inom tidsepoken. Kåpor och sadlar får ej vara av modernt snitt, typ spetskåpor med mage. Mc får köras utan kåpa men skall då vara försedd med framskärm. Bensintank av aluminium eller plast skall innehålla tank-foam (explosionshämmande material) vid all körning på bana.
- 3.11 **Nummerplåt:** Se avsnitt 1.6.
- 3.12 **Motor:** Motorblock, cylinder och topp av typ som fanns innan åldersgränsen. Fri trimning. Bearbetning och ändring av originaldelar liksom montering av tidstypiska tillbehör är tillåtet. Omborrning till kolvar i original överdimension tillåten utan att maskinen klassas upp även om cylindervolymen överskrider klassgränsen. Triumph T140 och Norton 850 motorblock samt andra motorblock tillverkade efter -67/72 men identiska med -67/72 godkänns. Norton 850 cc cylindrar är godkända, OBS! dock max 750 cc cylindervolym. Motor får över-/eller underborras och över-/eller understrokas för att köra i annan klass. Utseendet på motorn får inte ändras.
- 3.13 **Oljepluggar och slangar:** Oljepluggar eller skruvar som om de lossnar orsakar oljeläckage skall "najas" till fast del på motor eller växellåda (ej till avgasrör eller annan vibrerande del). Najtråden skall vara rostfri glödgad tråd min. 0,7 mm. Ej koppartråd. Utvändiga oljeslangar skall vara försedda med skruvkoppling och säkrade. Om skruvkopplingar inte går att använda skall slangar med slangklämma vara najade och säkrade till fast del av motor, oljefilter eller oljekylare.
- 3.14 * **Oljeuppsamlare:** Slang från vevhus/ växellådsventilation ska mynna i lämplig behållare.
- 3.15 **Förgasare:** Power jet, flatslide, accpump eller moderna tillbehörs smoothboreförgasare ej tillåtna undantaget Amal MK 2. Insprutning ej tillåten.
- 3.16 **Tändning, nödstopp:** Fritt. Om ej original elektronisk tändning användes skall komponenterna döljas. Strömbrytare i någon form (kortslutning eller strömbrytare för matningsspänning) skall finnas och vara lättåtkomlig på eller vid styret.
- 3.17 **Växellåda:** Typ och modell som användes inom tidsperioden. Antal växlar och utväxlingar fritt.
- 3.18 **Transmission:** Fritt. Om kuggremsdrift användes skall denna skyddas för insyn. Kedjelås skall låsas med låstråd eller dyl.
- 3.19 **Avgassystem, ljuddämpning:** Gäller för all körning. Motorn måste förses med någon form av fungerande ljuddämpning. Max ljudnivå på alla banor är 102 dB.
- 3.20 **Reglage, instrument:** Fritt. Gasreglage måste dock vara av självåtergående typ.
- 3.21 **Bromswire:** Fram min. 1,75 mm, bak min. 2,5 mm. Lödda nipplar, ej skruvade.
- 3.22 **Replikor:** Skall utseendemässigt i huvudsak överensstämma med originalet.
- 3.23 **Övrigt:** MC skall vara tävlingspreparerad. Ev. sidostöd och kickstartsanordning skall demonteras.
- 3.2 **Tillägg för klass 1 före -48.**
- 3.2.1 Generellt: Maskinen skall vara av race-typ och överensstämma med maskiner inom tidsperioden
- 3.2.2 Ram, sving, framgaffel: Ska överensstämma med utseende inom tidsperioden. Hydrauliska dämpare får användas, dessa ska vara dolt monterade och enbart ha envägsdämpning. Senare tillverkade ramar/svingar är godkända om de dimensions och utseende mässigt överensstämmer med en motorcykel tillverkad före 1948. Nyttillverkade delar skall synbart överensstämma med delar från denna period.

- 3.2.3 Styre: Ska vara tillverkat i ett stycke.
- 3.2.4 Hjul, fälgar och bromsar: Fälgbredd max WM 2 fram och WM 3 bak. Stål eller aluminiumfälgar godkänt. Min 19" om ej annat satt original.
Ska överensstämma med tidsperioden Endast halvnav max 7" bromstrumma gäller både fram och bak. Större dimension eller dubbelverkande bromsar är godkänt om det var originalmonterat.
- 3.2.5 Tank, sadel, stänkskärmar och kåpa: Tank skall vara tidstypisk och tillverkad av metall, t.ex. aluminium eller stål. MC skall vara utrustad med solosadel av läder eller gummi och om så önskas bönpall. Ej så kallad "limpa", om det inte var originalmonterat.
Skärmar: Tidstypiskt utseende och tillverkade av metall, t.ex. aluminium eller stål.
Kåpa: Endast så kallad Fly screen.
Nummerplåtar: Ska ej vara tillverkade av plast. Se avsnitt 1.6.
- 3.2.6 Motor: Alla synliga delar skall falla inom tidsperioden. Fri trimning.
- 3.2.7 Växellåda: Utvändigt före -48, BSA och Triumph pre-unit t.o.m. 1953 är godkända. Mindre avvikelser för infästningar och hastighetsmätardrivningar är godkänt. Växellänkage får ändras. 5 eller 6 växlade lådor är inte godkända om de inte var originalmonterade.
- 3.2.8 Förgasare: Fram till och med 1960 års modell är godkänt.
- 3.2.9 Transmission: Remdrivning kan godkännas om den är helt dold med tidstypisk transmissionskåpa.
- 3.2.10 Reglage: Koppling, broms och gashandtag skall vara av tidstypiskt snitt. Gaswire får vara parallell med styret.
- 3.2.11 Oljeuppsamlare: Uppsamlare (tråg) ska finnas under motor och växellåda.

3.3 Tillägg för klass 2B 50cc 1961- 83.

1.0 Kategori 1 racer:

Generellt gäller att en motorcykel är godkänd om den har under 50 kubiks epoken 1961-83 deltagit i en nationell (motsvarande SM) eller internationell (EM/VM 50 cc road racing) tävling, under förutsättning att den är i samma utförande.

1.1 Kategori 2 racer:

Replika av sådan är också godkänd om den överensstämmer i väsentliga delar som: Ram, motor, gaffel, tank, sits, kåpa, hjul och bromsar.

2.0 Kategori 3 racer:

Om motorcykeln inte faller under texten ovan och är byggd utan förlaga gäller följande: Ta alltid kontakt med maskinkommittén eller klassrepresentanten innan du börjar bygga en maskin utan förlaga.

Vad gäller utförande och detaljer är det byggaren som skall visa att detaljen eller utförandet uppfyller reglementet i tveksamma fall. Motorcykeln skall vara byggd att efterlikna en epok inom perioden så t.ex. ett chassi från -60 talet ska inte förses med en motor eller kåpset från 80 talet.

2.1 Ram:

Traditionell rundrör, backbone, pressad stålram eller monocoque. Balkramar byggd av 2 större profiler typ Honda RS-125 icke godkänd.

2.2 Hjul:

18 eller 19 tums ekerhjul med stål eller aluminiumfälgar. Max tillåten fälgbredd före 1983 är 1,4" fram och 1,6" bak.

Alternativt: Gjutna magnesium eller aluminium fälgar med ett utseende från rätt tidsepok.

2.3 Däck:

Mönstrade däck avsedda för ändamålet. Max bredd 2.00 fram och 2.25 bak.
Ej tillåtet: slicks, regndäck eller i efterhand skurna slicks.

2.4 Framgaffel:

Teleskopgaffel med max 30 mm gaffelben.
Ej tillåtet: Hydraulisk antidive och uppsidedown gaffel.

2.5 Baksving:

Tillverkad av rund eller fyrkantör med dubbla stötdämpare eller centralt placerad enkeldämpare. Multi-link fjädring inte godkänt.

2.6 Motor:

Alla motorer som deltagit i nationell (motsvarande SM) eller internationell (VM) 50 kubiks road racing tävling t.o.m. säsongen 1983. Motorers huvuddelar (topp, cylinder och block) skall överensstämma med det som fanns t.o.m. 1983.

2.6.2 Sidokåpor får modifieras eller tas bort, ombyggnad till slidmatning och torrkoppling är tillåtet.

2.6.3 Fri inre trimning och delar från olika fabrikat får blandas. Växellådan får ha max 6 växlar (undantag racers och replikor enligt punkt 1.0 och 1.1), extern manuell överväxel tillåtet.

Modern cylinder skall vara gömd under tidsenlig "dummie" av godkänd typ.
Egenbyggd motor (t.ex. fräst ur alublock så kallad billet) skall vara replika.

2.7 Förgasare:

Förgasaren kan ha rund eller platt trottell
Godkända rundtrottelförgasare: Mikuni typ VM, Dellorto eller Kehin.
Godkända "flatslide" förgasare: Lectron, Pekar/Lenkar och Gardner.
Pre 1983: Powerjet är godkänt Electronic Powerjet är inte godkänt.
D-trottell inte godkänt (Keihin PWK och liknande.)
Reedventil är inte godkänt.

2.8 Kåpa, sadel, tank, reglage, clip-on:

Skall ha funnits en förebild inom tidsperioden.
Dekaler ska ha ett tidstypiskt utseende.
Kolfiber skall vara övermålad med täckande färg. Fotpinnar m.m. enl. SVEMOS reglemente.

2.9 Tändning:

Fritt. Dock bör moderna tändboxar och kablar mm. byggas in i lämpliga boxar alternativt gömmas, för att tidsenligt utseende eftersträvas.
Data logging och knacksensor ej tillåtet.

2.10 Instrumentering:

Fritt men tidsenlig dvs analoga instrument.

2.11 Bromsar:

Trumbromsar av tidstypiskt utseende.
Bromskivor skall ha tidstypiskt storlek och utseende. Bromskivor skall vara tillverkade i järnhaltigt material.
Moderna "waveskivor" ej tillåtet. Max 2 kolvar per bromsok.

2.12 Ljuddämpning:

Enligt SVEMO

2.13 Avgassystem:

Fritt.

2.14 Bränsle: Handelsbränsle.

2.15 Övrigt:
Motorcykeln skall hålla en hög teknisk standard samt utförande på detaljer och färgsättning.
Det som här inte nämnts eller uttryckligen godkänts är ej tillåtet.
Utöver detta tilläggs reglemente för klass 2B så gäller
-MCHK-R:s ALLMÄNNA MASKIN- OCH UTRUSTNINGSREGLEMENTET
-Samt SVEMO:s reglemente.

4. MASKINREGLEMENTE FÖR ROAD-RACING, SIDVAGNAR KLASS 8 A, B, C OCH D.

4.1 **Typ och ålder:** Racermotorcykel med sidvagn skall utseende- och konstruktionsmässigt motsvara utförandet som gällde för tidsperioden t.o.m. -72. Replikor är tillåtna.

Klass 8A, -1972: Hjulstorlek fram och bak 16" eller större. Fälgbredd max VM4. Motor max 500 cc för tvåtakt och 750 cc för fyrtakt, t.o.m. 1972.12.31. Motorn måste ha tävlats med i sidvagnstävling innan eller under säsongen 1972. Sidvagnen måste vara "framburkad".

Klass 8B, -1972: Hjulstorlek fram och bak 10", 12" eller 13" med en maximal bredd mot asfalten av 140 mm eller 5,5". Slicks eller skurna slicks är inte tillåtna. Motor max 750 cc för tvåtakt och 1000 cc för fyrtakt, t.o.m. 1972.12.31. Motorn måste ha tävlats med i sidvagnstävling innan eller under säsongen 1972. Sidvagnen måste vara "framburkad".

Klass 8C, -1979: Hjulstorlek fram och bak max 13" av typ och model som användes inom tidsperioden. Max fälgbredd 10" bak och 8" sida och fram. Motor max 750 cc för tvåtakt och 1300 cc för fyrtakt, t.o.m. 1979.12.31. Motorn måste ha tävlats med i sidvagnstävling innan eller under säsongen 1979. Sidvagnen kan vara "fram eller bakburkad".

Klass 8D, -1987: Hjulstorlek fram och bak max 13" av typ och model som användes inom tidsperioden. Max fälgbredd 10" bak och 8" sida och fram. Motor max 750 cc för tvåtakt och 1300 cc för fyrtakt, t.o.m. 1987.12.31. Motorn måste ha tävlats med i sidvagnstävling innan eller under säsongen 1987. Sidvagnen måste vara "bakburkad".

4.2 **Maskinkort:** För start i tävling erfordras giltigt maskinkort. Maskinkort obligatoriskt även för förare från de övriga nordiska länderna. Inget maskinkort = Ingen start.

4.3 **Ram:** Om sidvagnen inte är integrerad med cykelramen ska den vara fäst till denna i minst 4 fästpunkter. I dessa får inte finnas något glapp eller spel. Dimensioner för ekipage: Maxbredd 1700 mm inkl. avgassystem. Minsta frigångshöjd obelastat ekipage 60 mm.
Klass 8A: Ska vara tillverkad av rör och om tillverkad senare vara likvärdig i prestanda jämfört med ram från aktuell tidsperiod.
Klass 8B: Ska vara tillverkad av rör eller plåt och om tillverkad senare vara likvärdig i prestanda jämfört med ram från aktuell tidsperiod.
Klass 8C: Ska vara tillverkad av rör eller plåt och om tillverkad senare vara likvärdig i prestanda jämfört med ram från aktuell tidsperiod.
Klass 8D: Ska vara tillverkad av rör eller plåt och om tillverkad senare vara likvärdig i design jämfört med ram från aktuell tidsperiod.
Replikor av maskiner, med dokumenterad racinghistoria är godkända även om de inte har en tidstypisk design.

4.4 **Framgaffel:** Skall vara av bottenlänk eller teleskoputförande och av typ och modell som användes inom tidsperioden.

4.5 ***Styrning:** se SVEMO reglemente. Styrning på sidvagnshjul är inte tillåtet. Styrdämpare är tillåtna.

- 4.6 **Hjul, fälgar:** Utseende skall motsvara tidsperioden. Dimensioner se avsnitt 4.1.
- 4.7 **Bromsar:** Skall vara av typ och modell som användes inom respektive tidsperiod. De skall vara utförda som två, av varandra oberoende system och verkande på minst två hjul. Dubbla bromsskivor fram är tillåtet. Installationen ska överensstämma med aktuell tidsperiod. Bromsskivor skall vara tillverkade i järnhaltigt material. Bromsok skall vara av typ och modell som användes inom respektive tidsperiod och får ha max. 2 kolvar. Enkelverkande tvåkolvsocaliprar är ej tillåtna. Klass 8D; 4 kolvsok som användes inom tidsperioden är godkända.
- 4.8 **Däck, innerslang:** Skall vara mönstrade med minsta profildjup 1 mm. Slicks eller skurna slicks är inte tillåtna. Ventil bör vara av kort modell. Ventilhatt av metall med packning skall användas. Däckvärmare är ej tillåtna.
- 4.9 **Fjädring:** Skall vara av typ och modell som användes inom respektive tidsperiod. Gummielent eller stötdämpare är godkända för bakhjulsfjädring.
- 4.10 **Kåpa:** Kåpa ska vara av typ och modell som användes inom respektive tidsperiod. Sidvagnshjul och fronten av platformen ska vara täckta.
- 4.11 **Nummerplåt:** Se avsnitt 1.6.
- 4.12 **Motor:** Fri invändig trimning.
- 4.13 **Oljepluggar och slangar:** Alla oljepluggar, både avtappning och påfyllning, på motor, växellåda och ev. kardansving och -hus skall vara låsta med tråd. Utvändiga oljeslangar skall vara försedda med skruvkoppling och säkrade. Om skruvkopplingar inte går att använda skall slangar med slangklämma vara najade och säkrade till fast del av motor, oljefilter eller oljekylare.
- 4.14 **Oljeuppsamlare:** Slang från vevhus/växellådsventilation skall mynna i lämplig behållare.
- 4.15 **Förgasare:**
- 4.15.1 klass 8A och B: Måste överensstämma med förgasare som användes under tidsperioden. Amal MK 2 tillåten.
- 4.15.2 klass 8C och D: Måste överensstämma med vad som användes under tidsperioden. Insprutning endast tillåten om maskinen kördes med detta under perioden. Bränsletillförsel kan ske genom gravitation, mekanisk eller elektrisk pump.
- 4.16 **Tändning, nödstopp:** Fritt, modern elektronisk tändning måste vara dold i klass 8A och B. Kontakt som bryter strömmen till tändning och ev. bensinpump om föraren ramlar av skall finnas. Rekommenderas att vara monterad på styret med snodd till armen.
- 4.17 **Växellåda:** Typ och modell som användes inom respektive tidsperiod. Antal växlar max 6.
- 4.18 **Transmission:** Om transmissionen är öppen, måste det finnas en skyddsanordning som hindrar förare och passagerare att komma i beröring med denna. Detta gäller även kardanslutning mellan växellåda och baksving. Belt är tillåten om den är dold. Endast ett drivhjul är tillåtet.
- 4.19 **Avgassystem, ljuddämpning:** Skall vara riktade bakåt för klass 8A och B.
- 4.20 **Reglage, instrument:** Fritt. Gasreglage måste dock vara av självåtergående typ. Undantag: Desmondromisk funktion exempelvis Del'orto.
- 4.21 **Bromswire:** Fram min. 1,75 mm, bak min. 2,5 mm. Lödda nipplar, ej skruvade.

- 4.22 **Replikor:** Skall utseendemässigt i huvudsak överensstämma med originalet.
- 4.23 **Övrigt:** Maskinen ska vara i gott skick och preparerad för racing i enlighet med de generella reglerna för solomaskiner. Mellan bakhjul och sidvagn skall finnas ett skydd, som förhindrar att passageraren kommer i beröring med hjulet. Ekipaget skall göra två spår vid färd rakt fram.

5. MASKINREGLEMENTE FÖR ROAD-RACING, KLASSEN 7 A + 7B PERIOD 3 T.O.M. – 79.

Klassen är indelad i: Klass A, maskiner >250, max 1300cc och klass B, maskiner < 250 cc

- 5.1 **Typ och ålder:** Maskiner skall vara fabriksracer, produktionsracer eller vara byggda att likna racer från tidsperioden det handlar om (se punkt 1.0.) och funnits tillgängliga under 1979 års säsong.

Undantag för denna regel ang. årsmodeller:

Yamaha TZ250 G (1980) är tillåten då den anses likadan som TZ250 F (1979).

Yamaha TZ350 G (1980) and (H) är tillåtna då de anses likadana som TZ350 F (1979).

Suzuki RG500 Mk V (1980) and Mk VI (1981) är tillåtna då de anses likadana som Mk IV (1979). MK VI är tillåten att användas med original anti dive.

Yamaha TZ500 G (1980) and H (1981) är tillåtna då de anses vara replikor av den prototype som fabriken tävlade med i GP tävlingar under 1979.

Repliker av MC enligt ovan är tillåtna. Mc enl. svenskt Super-Bike reglemente före 1980 ej tillåtna.

Motorcykelns tillverkningsår ska i första hand bestämma i vilken klass den skall köras.

Motorcykel som passar in i existerande klass bör inte förändras för att passa in i annan klass. Detta gäller särskilt produktions och fabriks-racers eftersom de har ett såpass stort historiskt värde.

För modifiering av ovan nämnda MC samt nybyggda gäller följande.

- 5.2 **Maskinkort:** Maskinkort erfordras för tävling och parad.
- 5.3 **Ram, sving:** Stil och typ som användes innan åldersgränsen.
- 5.4 **Framgaffel:** Skall vara av typ och modell som användes innan åldersgränsen. Mekanisk eller hydraulisk anti-dive är ej tillåtet.
- 5.5 ***Styrning:** Se SVEMO reglemente.
- 5.6 **Hjul:** Hjulen skall vara tidstypiska och av minsta dimension 18". Vid trådekrade hjul följer av aluminium med hög eller låg kant.
- 5.7 **Bromsar:** Får ej vara av nyare typ eller utförande som användes innan åldersgränsen. Skivorna får ej vara ventilerade eller flytande och ska vara utförda i järnhaltigt material. Bromsoken skall vara av modell som fanns inom tidsperioden och får ha max. 2 kolvar. Enkelverkande bromsok med 2 kolvar är inte tillåtet. Förtydligande: Halvflytande skivor av typ ISR är tillåtna. Borrade och slitsade skivor tillåts.
- 5.8 **Däck, innerslang:** Slicks är tillåtet i denna klass. Ventil bör vara av kort modell. Ventilhatt av metall med packning skall användas.
- 5.9 **Stötdämpare:** Länksystem i fjädringen ej tillåtet.
- 5.10 **Tank, sadel och kåpa:** Skall vara av stil och utseende som fanns inom tidsperioden. MC skall vara försedd med kåpa.
- 5.11 **Nummerplåt:** Se avsnitt 1.6.

- 5.12 **Motor:** Motorblock, cylinder och topp av typ som fanns innan åldersgränsen. Fri trimning. Bearbetning och ändring av originaldelar liksom montering av tidstypiska tillbehör tillåten. Omborrning till kolvar i original överdimension tillåten utan att maskinen klassas upp även om cylindervolymen överskrider klassgränsen.
- 5.13 **Oljepluggar och slangar:** Oljepluggar eller skruvar som om de lossnar orsakar oljeläckage skall "najas" till fast del på motor eller växellåda (ej till avgasrör eller annan vibrerande del). Najtråden skall vara rostfri glödgad tråd min. 0,7 mm. Ej koppartråd. Utvändiga oljeslangar skall vara försedda med skruvkoppling och säkrade. Om skruvkopplingar inte går att använda skall slangar med slangklämma vara najade och säkrade till fast del av motor, oljefilter eller oljekylare.
- 5.14 ***Oljeuppsamlare:** Slang från vevhus/ växellådsventilation ska mynna i lämplig behållare.
- 5.15 **Förgasare:** Fritt. Insprutning ej tillåten.
- 5.16 **Tändning, nödstopp:** Fritt. Strömbrytare i någon form (kortslutning eller strömbrytare för matningsspänning) skall finnas och vara lättåtkomlig på eller vid styret.
- 5.17 **Växellåda:** Inga yttre elektriska hjälpmedel är tillåtna.
- 5.18 **Transmission:** Fritt. Kedjelås skall låsas med låstråd eller dyl.
- 5.19 **Avgassystem, ljuddämpning:** Gäller för all körning. Motorn måste förses med någon form av fungerande ljuddämpning. Max ljudnivå på alla banor är 102 dB.
- 5.20 **Reglage, instrument:** Fritt. Gasreglage måste dock vara av självvåtergående typ.
- 5.21 **Bromswire:** Fram min. 1,75 mm, bak min. 2,5 mm. Lödda nipplar, ej skruvade.
- 5.22 **Repliker:** Skall utseendemässigt i huvudsak överensstämma med originalet.
- 5.23 **Övrigt:** MC skall vara tävlingspreparerad. Ev. sidostöd och kickstartsanordning skall demonteras.

6. REGLEMENTE FÖR KLASS 7 C FORMULA 80-87

(Ingår för närvarande ej i FIM EUROPE Vintage Cup)

Detta reglemente administreras av NCRC (Norsk Classic Racing Club)

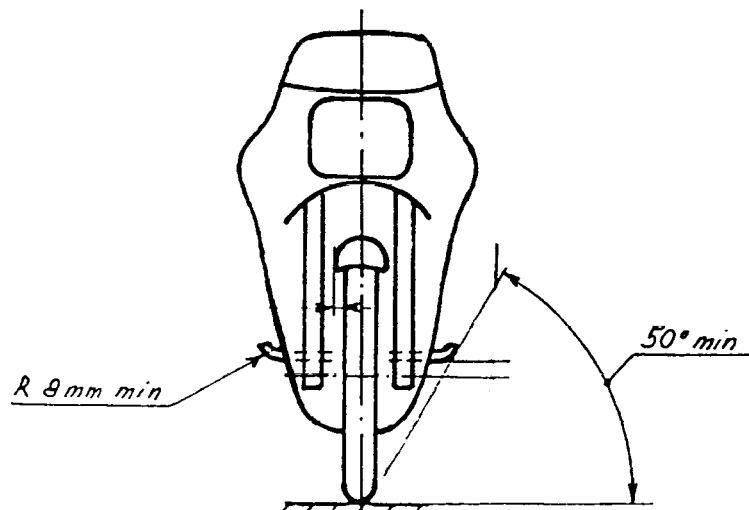
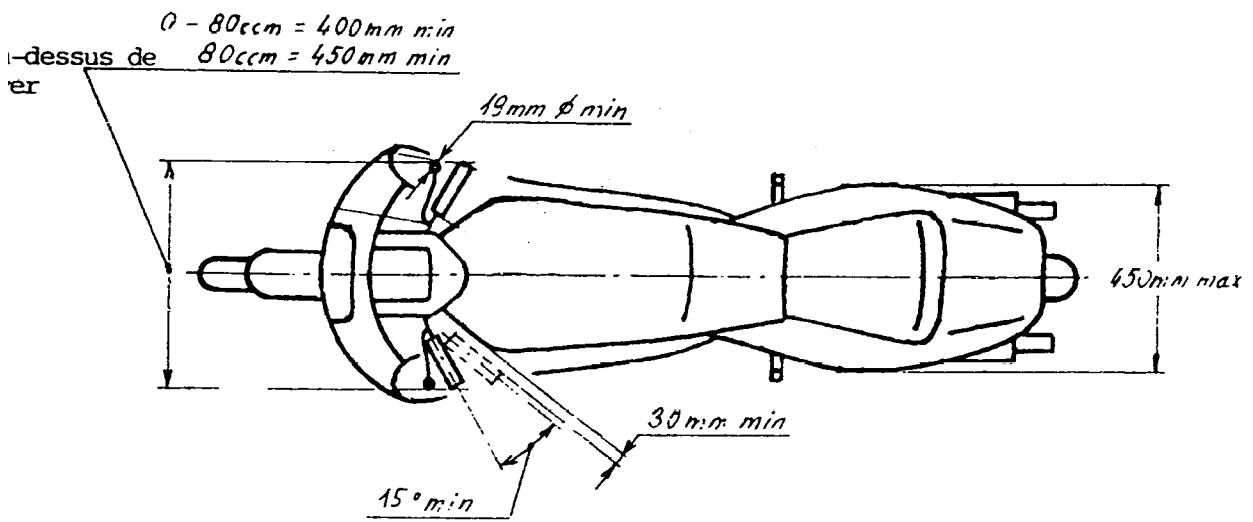
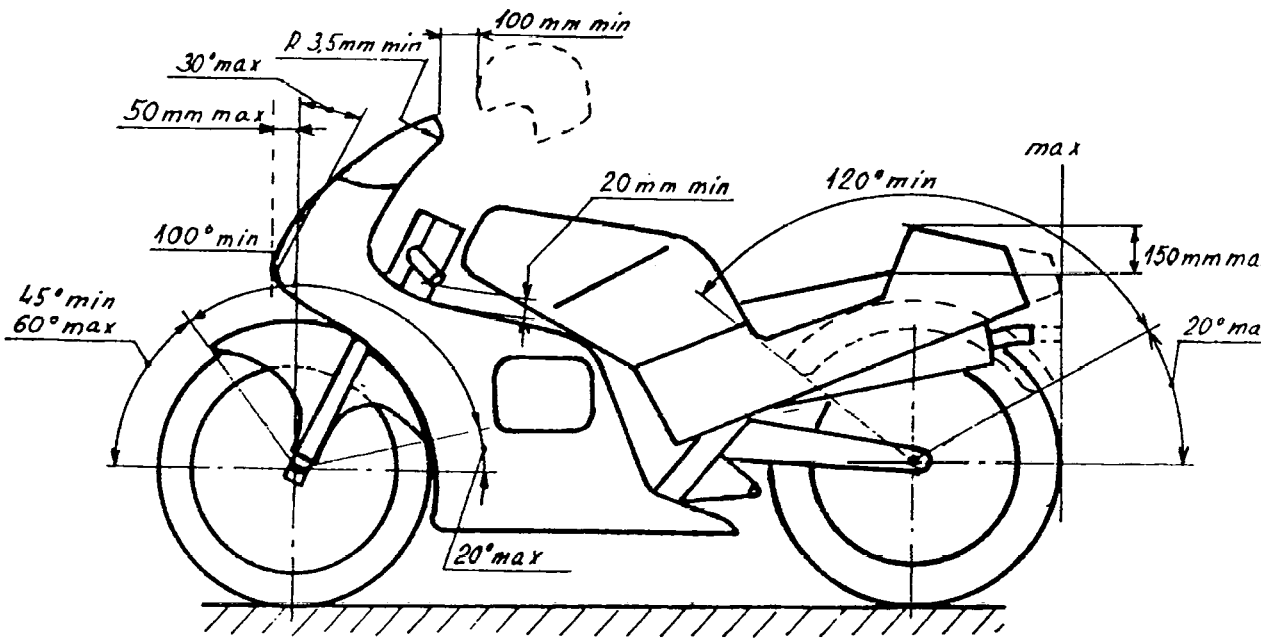
De svenska förare som ev. är intresserade av klassen får ta kontakt med den Norska klubben för reglemente och maskinkort:

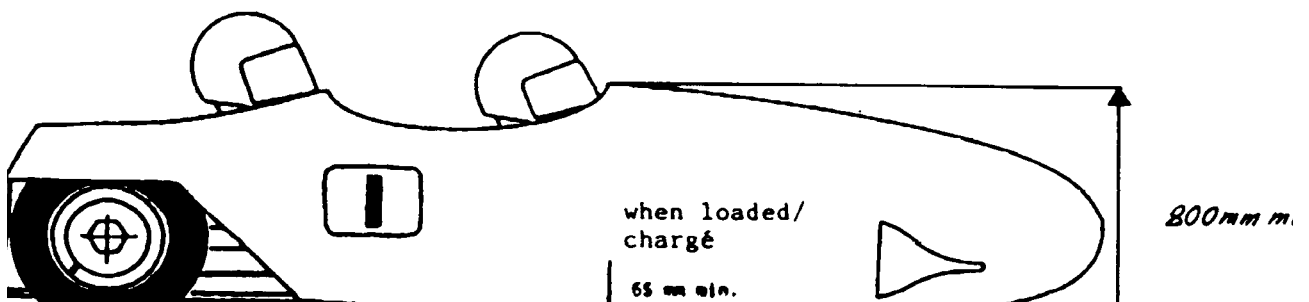
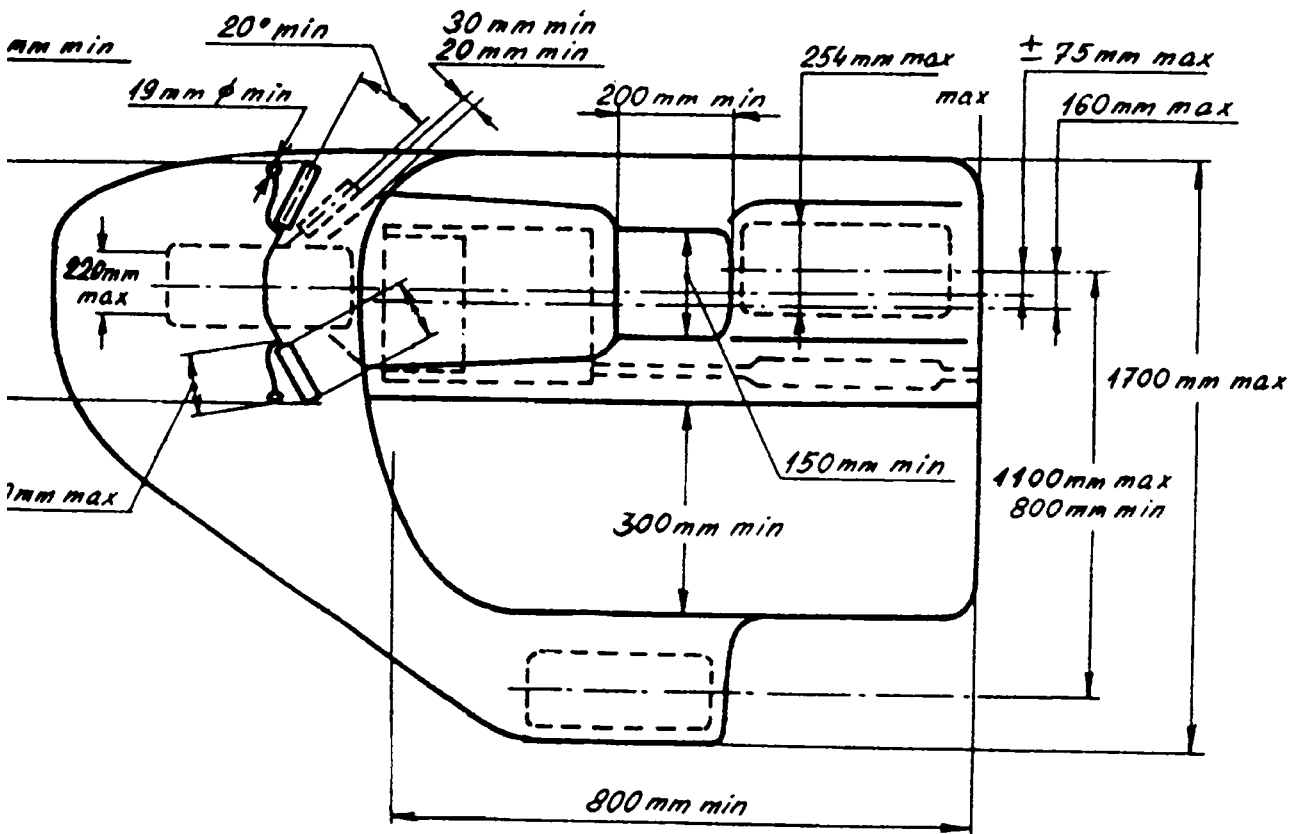
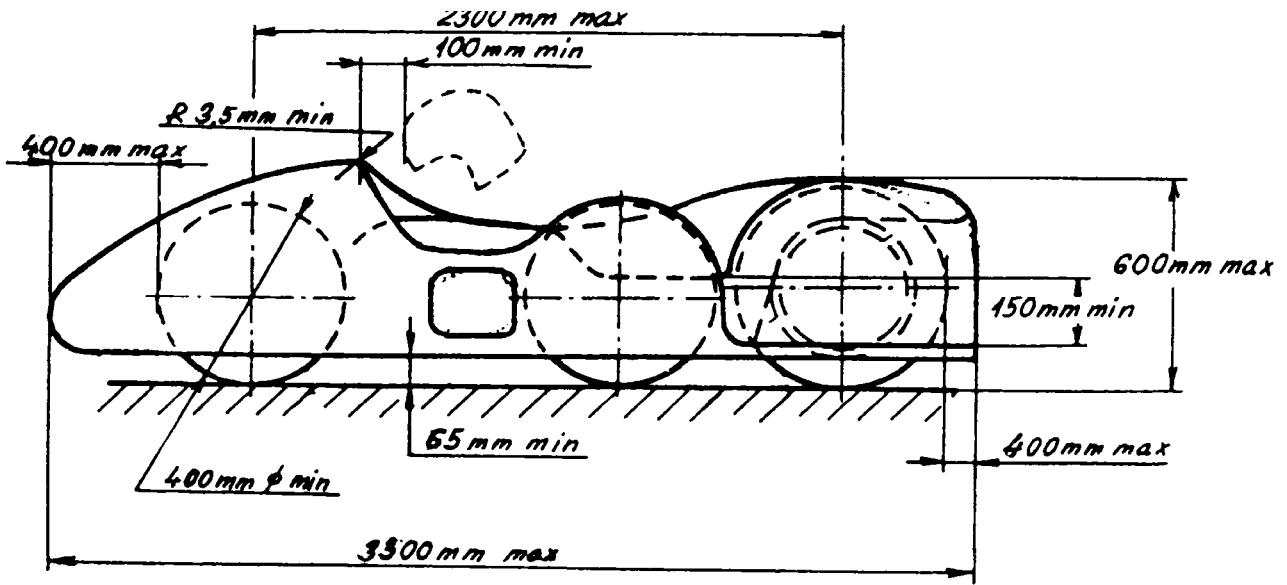
Classic Racing Club

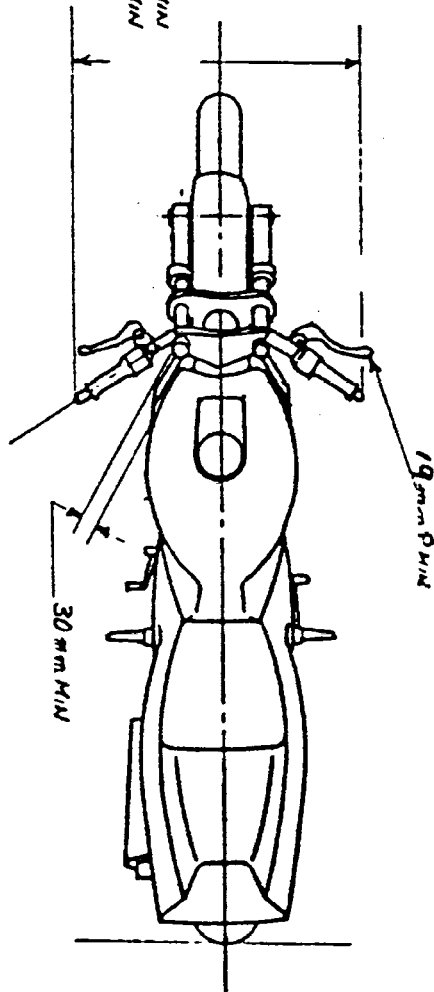
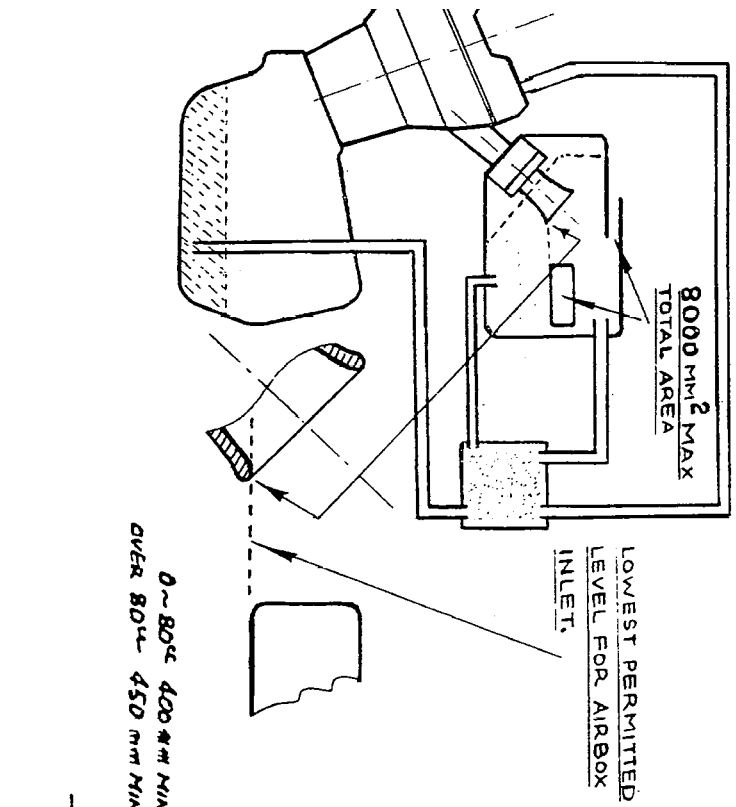
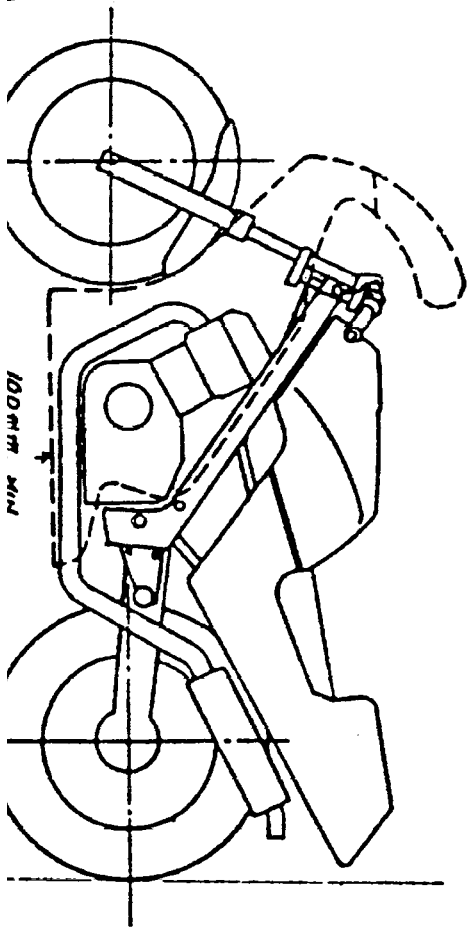
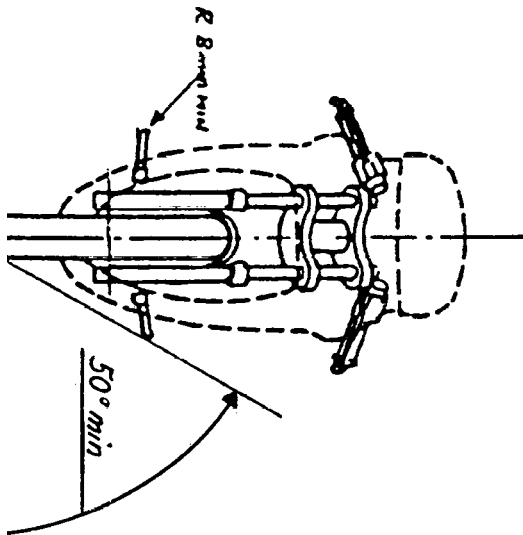
c/o Odd Oeiseh,

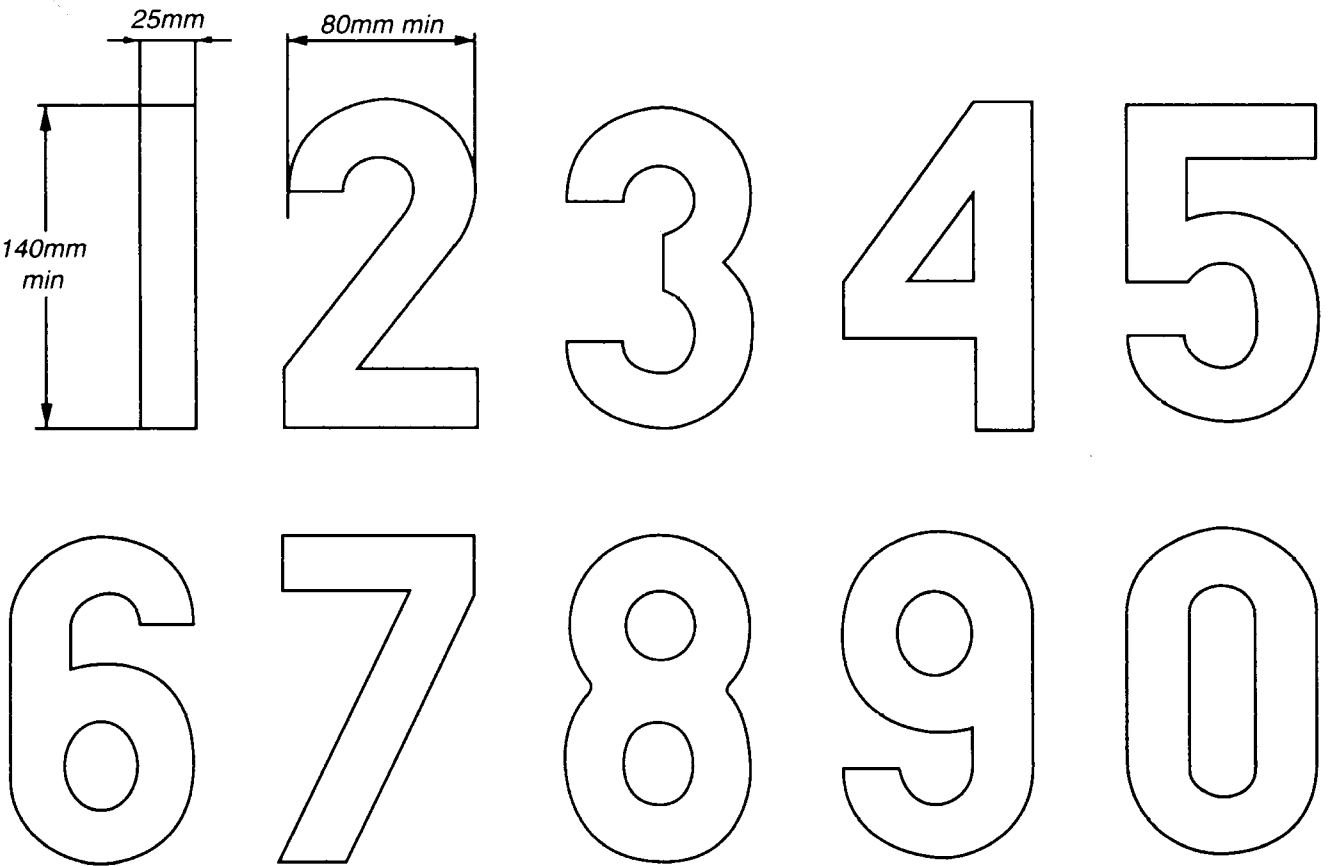
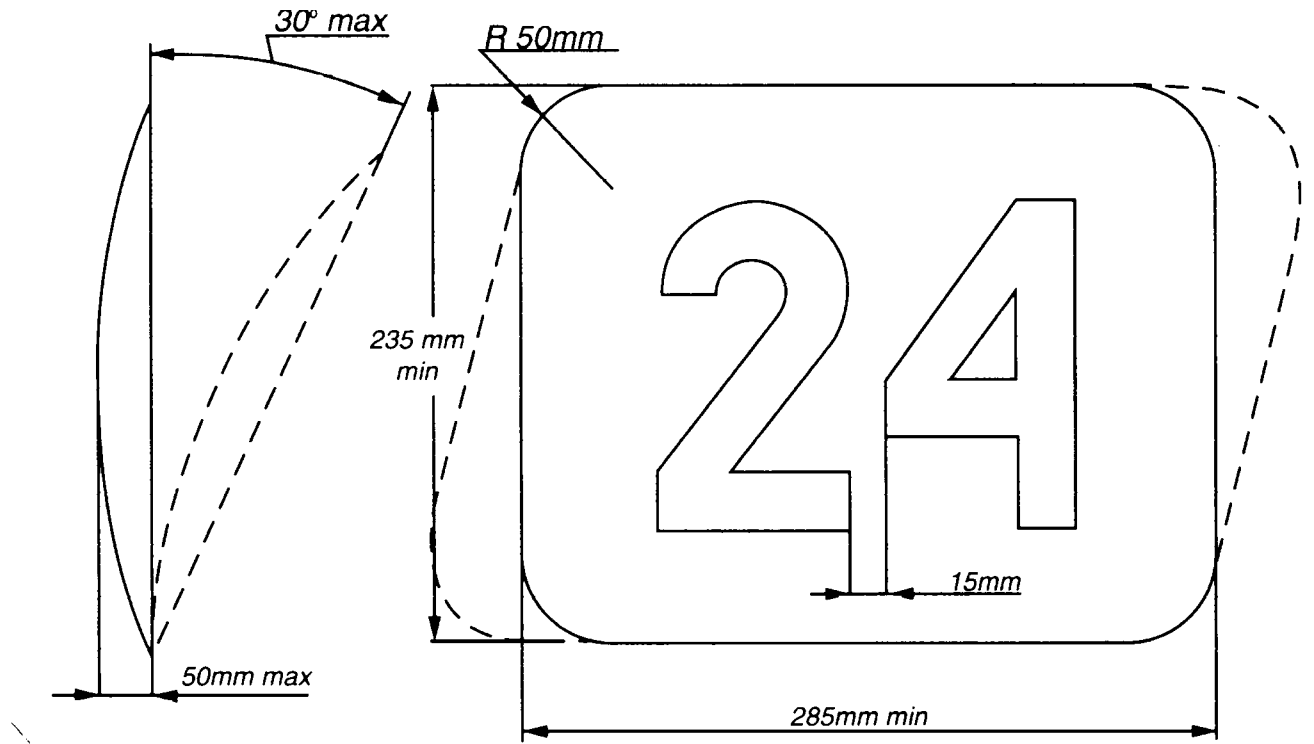
Baraakerveien 85,

N-3157 Barkaaker, Norge









Startgrid

