

MOTORBÅT SPORTENS

ABC



Denne trykksak er ment som en informasjon til deg som er interessert i motorbåtsport. Du vil her finne de mest elementære ting du må kjenne til for å få starte i hastighetsløp i Norge, informasjon om hvilke krav som gjelder for sikkerhetsutstyr, krav til forsikring, krav for funksjonærer, hvem har hvilken funksjon osv.

Etter å ha lest denne trykksak, vil sikkert en masse nye spørsmål dukke opp. Du får ta kontakt med din lokale klubb eller forening, eller ta kontakt med Forbundet direkte.

Kongelig Norsk Motorbåt-Forbund's Sportskomité tar seg av motorbåt sporten i Norge.

Alle klubber og foreninger som er tilsluttet KNMF kan arrangere regattaer ifølge de regelverk som finnes i Norge. KNMF er tilsluttet Union Internationale

Motonautique UIM, som er båtsportens høyeste myndighet og som har sitt sete i Belgia.

KNMF forestår opplæring og lisensiering av A og B kjørere, A og B dommere og tekniske kontrollanter. Via disse kontrollerer KNMF at alle konkurranser skjer under sikre og rettferdige forhold og at regelverkene blir likt tolket over hele landet.

Med vennlig hilsen
KONGELIG NORSK
MOTORBÅT—FORBUND
Sportskomitéen

Adresse: Grønnegaten 1, Oslo 3
Telefon: 02/ 69 34 36
Kontortid: kl. 0830 - 1400

UIM = International motorboat racing committee

KLASSEINNDELING

I Norge kan klubber og foreninger tilsluttet KNMF innby alle klasser i UIM's, og nasjonale regler. I Norge idag kjøres det i følgende klasser innen UIM's reglement:

SPORT OUTBOARD

SSB = 250 - 400 ccm nasjonalt

SSD = 500 - 800 ccm nasjonalt

SE = 800 - 850 ccm

Kjennetegn: Fritt skrog. Bare UIM's godkjente standardmotorer og vanlig bensin tillates.

RACER OUTBOARD

OE = 700 - 850 ccm

ON = 1500 - 2000 ccm

Kjennetegn:

Fritt skrog, fri motor og fritt brennstoff.

OFFSHORE

3 K = 490 - 900 ccm

3 L = 900 - 1350 ccm

3 M = 1350 - 2000 ccm

3 N = 2000 - 4100 ccm

2 = 4200 - 8200 ccm

1 = 8200 - 16400 ccm

Kjennetegn:

Visse minimumsmål på skroget, under vannsskroget fritt. Bare UIM og FIA godkjente motorer og vanlig bensin tillates.

STANDARDBÅT REGLEMENT

Dette reglement er for den alminnelige båteier, som ikke har sin båt hovedsakelig for å kunne delta i race, men også ønsker å konkurrere med andre likestilte under så like forhold som mulig med hensyn til fair play.

KNMF er klar over at et reglement som har slik målsetting kan bli uhyre komplisert og vanskelig å få 100% riktig, men da vi har inntrykk av at behovet er tilstede, har vi etter nøye overveielse funnet at et regelverk er nødvendig.

Diverse bestemmelser som gjelder det sikkerhetsmessige kan vi ikke gå på akkord med. F. eks. krav om dødmannskontroll, godkjent vest og hjelm o.s.v. Videre forlanges det at alle båter skal ha ansvarsforsikring som gjelder under konkurransen, samt at alle som ikke er myndig skal ha sine foresattes skriftlige tillatelse.



Klasseindeling - standardbåt:

Klasse 1 =	t.o.m.	6 hk	outb.
» 2 = 6 hk	»	10 »	»
» 3 = 10 »	»	25 »	»
» 4 = 25 »	»	50 »	»
» 5 = 50 »	»	75 »	»
» 6 = 75 »	»	125 »	»
» 7 = 125 hk og over			
» 8 = opp til og med 150 innb.			
» 9 = fra 150 og over innb.			

Båt skal være:

Absolutt standard serieprodusert utførelse i minimum 50 identiske eksemplarer, markedsført som tur- eller bruksbåt. Fabrikantens anbefalelse av maksimal motorstyrke samt Veritas og Lloyds godkjennelse blir brukt for å klasse båt/motor.

Motor skal være standard bruksmotor, d.v.s. av den utførelse som er gjenstand for fabrikkens garantibestemmelser.

Dødmannskontroll av godkjent type skal forefinnes i alle båter. Det er en kortslutningsbryter som automatisk stopper båten såfremt fører faller overbord eller forlater førerplass. Annenfører skal være utstyrt med egen kontakt slik at båten kan startes om fører ligger i vannet.

Hjelm skal være av den såkalte Jet-type som dekker nakkepartiet og være orangerfarget. Den skal bæres under hele racet, også under trening.

Flytevest skal være varefakta-deklart med påsydde skrittstropper.

HVEM SKAL HA LISENS?

I prinsippet skal alle båtførere som deltar i hastighetsløp ha lisens. Det gjelder også mannskap i UIM's Reglement. Standardbåtførere får utstedt en engangslisens/målebrev ved teknisk kontroll før løpet. Denne er kun gyldig for den regattaen den er utstedt for.

Ellers skal målere, tekniske kontrollanter og dommere også ha lisens.

HVORDAN FÅR JEG LISENS?

Ved å ta kontakt med din lokale klubb eller forening vil du få et søknadsskjema for lisens. Dette fyller du ut og sender det via klubben inn til KNMF, samtidig som du betaler inn lisensgebyret på postgirokonto nr. 2 21 11 59.

Du vil så få beskjed om hvor og når du kan ta teoriprøven. Etter at denne er bestått vil du få lisens og hvis kjøringen ikke er kritikkverdig i de 3 første regattaene, vil du få din endelige lisens.

For å få lisens i O-serien, d.v.s. racer, må du først kjøre minimum 3 løp i en sports-klasse.

A-dommere og Teknisk Kontrollanter må delta på kurs som avholdes av KNMF. Der går man grundig gjennom regelverkene og diskuterer problemstillinger som kan dukke opp. Derved får man lik dømming og kontroll over hele landet.

B-dommere utdannes lokalt av A-dommere. Alle må bestå en teoriprøve før de får sin lisens.

DET ER OBLIGATORISK FOR ALLE Å EIE OG KJENNE REGLEMENTENE.

ALDERSGRENSER

På grunn av norsk lov er minimumsalder for deltagelse i hastighetsløp etter UIM's regler 16 år.

I standardbåt-klassene sier reglementet at minimumsalder for klasse 1 er 12 år, for de øvrige 16 år. Annenfører kan i alle klasser være ned til 14 år.

INNMÅLING AV BÅT

For å få starte med en båt må denne innmåles, d.v.s. sjekke at den holder alle mål for sin klasse. Innmåling kan bare foretas av en teknisk kontrollant. Avtale for tid og sted for måling gjøres direkte med teknisk kontrollant. Informasjon om dette fåes også gjennom klubben du er medlem i. Målebrevsgebyret skal være innbetalt til KNMF på postgirokonto nr. 2 21 11 59 før målebrevet utstedes.

MÅLEBREV OG KONKURRANSENUMMER

er obligatorisk for å starte i en regatta. Fører er ansvarlig for at dette forefinnes ved teknisk kontroll. Målebrevet utstedes av KNMF, etter at innmåling er foretatt i god tid før regattaen, (unntatt for standardbåt, se „Hvem skal ha lisens?“). Målebrev utstedes på båtens eier og får tildelt et nummer, som også er vedkommendes lisensnummer, d.v.s. konkurransenummeret følger eier av båt og ikke nødvendigvis fører.

Arrangøren kan pålegge en deltaker å endre sitt nummer hvis f. eks. to deltakere har samme nummer. Konkurransenummeret skal være sort/hvitt og i visse minimumsformat ifølge reglementet og finnes på begge sider av båten (offshore også på dekket). Ved internasjonale løp skal også båten føre nasjonalt kjennetegn.

FORSIKRING

KNMF har gjennom sitt samarbeid med Norges Brannkasse sikret sportens deltakere muligheter for å tegne forsikringer som gjelder under regatta. Ved nasjonale regattaer kreves det et „grønt forsikringsbevis“. Dette er enten utstedt av KNMF eller det er påtegnet av det forsikringselskap som står ansvarlig for forsikringen. For standardbåter er det mulig å tegne endags-forsikring hos arrangøren på stevnedagen. For øvrige klasser kan ansvarsforsikring tegnes for hele sesongen ved forbundskontoret. Til de av dere som ikke ønsker å benytte seg av dette tilbud, men vil tegne sin forsikring i annet selskap, gjør vi oppmerksom på at vedkommende selskap må fylle ut vårt „grønne forsikringskort“, slik at det ikke er tvil om at forsikringen også gjelder under regatta og har den dekning vi krever.

PÅMELDING

Lisensierte kjørere får normalt tilsendt alle nasjonale innbydelser direkte. De internasjonale innbydelsene kommer vanligvis i 5 eksemplarer til KNMF. De som er interessert i å delta i utlandet, bør derfor holde kontakt med sekretariatet. Påmelding til utenlandske stevner må attesteres av KNMF. Påmeldingen skal snarest sendes til arrangørklubb, og i et hvert fall før påmeldingsfristens utløp. Arrangør bestemmer selv hvorvidt man skal nekte å akseptere, eventuelt forlange dobbelt startgebyr, ved for sen påmelding. Husk at påmeldingen ikke er gyldig medmindre startgebyret er innbetalt. Fører er i et hvert tilfelle selv ansvarlig for sin egen påmelding.

STARTBEKREFTELSE

Etter påmeldingsfristens utløp og når arrangør har godkjent din påmelding, sender de deg en startbekreftelse. Ettersom denne sendes like før regattaen, er det viktig at den kommer til riktig adresse. Kontroller derfor alltid at adressen på påmeldingen er korrekt.

I startbekreftelsen er tid og sted for teknisk kontroll og førermøte oppgitt samt eventuelle endringer i programmet.

DEPOTET

Depotet er et avstengt område for konkurranseredskaper, hvor den skal befinne seg før og etter kjøring. Til dette område har bare kvalifisert personell adgang. D.v.s. funksjonærer, førere, navigatører og mekanikere. Ved eventuell prøvestarting av motor i depotet d.v.s. på land, skal aldri propell sitte påmontert.

TEKNISK KONTROLL

Før noen båt kan sjøsettes, må den ha gjennomgått teknisk kontroll. Alle må gjennom denne. Kom derfor til stevnet i god tid og med utstyret i førsteklasses stand. Sørg for å ha alle nødvendige papirer. Lag gjerne en perm eller mappe for disse. Glem ikke kvitteringen for betalt startgebyr. Når du ankommer løpsstedet, meld deg alltid først i løpssekretariatet. Plasser deretter redskaper på anvist plass og vent for teknisk kontroll.

Teknisk kontrollant skal sjekke at båt/motor er i overensstemmelse med reglementet. Spesielt vil han kontrollere alle detaljer som vedrører sikkerheten. Så som styreopplegget, feste av motor, skarpe kanter, nødvendig og tillatt utstyr, personlig sikkerhetsutstyr m.m. Båt ansees ikke å ha gjennomgått teknisk kontroll før kontrollskjemaet er signert av både fører og kontrollant.

PERSONLIG SIKKERHETSUTSTYR

Flytevest av racing-type er påbudt (unntak for standardbåt) for alle som deltar i hastighetsløp for motorbåt. Det finnes i Norge tilsalgs racing-vester av svensk fabrikat som er godkjent. Disse vestene har flyteevnen foran og rundt nakken, gir god støtte for nakken, har pansret (plastplate) i ryggen og har solide skrittstropper.

Hjelm av såkalt Jet-type som dekker nakkepartiet og er orangerfarget kreves. Fluoriserende orange godtas også. Vær oppmerksom på at visse hjelmfabrikater ikke tåler alle sorter maling og at også visse ikke tåler bensin og bensindamp.

Dødmannskontroll d.v.s. kortslutningsanordning som stopper motor(er) hvis fører faller over bord eller fjerner seg fra førerplass. Eventuelt navigatør skal være utstyrt med kontakt slik at han kan starte motoren(e) igjen.

FØRERSIGNALER

Under visse omstendigheter er det nødvendig for fører ute på banen å meddele seg til omgivelsene. Ved rundbanerace gir man da signaler etter nedenforstående retningslinjer:

JEG FORLATER BANEN: Ved å heve ene armen rett til værs, varsler man at man ønsker å forlate banen. Man styrer da mot ytterkant av banen og reduserer farten. Dette signal fritar dog ikke for de vanlige regler.

JEG ER USKADD:

Om fører f.eks. har havnet i vannet, skal han signalisere ved rolig å føre hendene sammen over hodet og kople disse. Hvis ikke signal gies eller hvis fører vinker med armene over hodet, oppfattes det som om øyeblikkelig hjelp er nødvendig.

OFFISIELL TRENING

I innbydelsen finner du oppgitt trenings-tider for de forskjellige klasser. Her får kun båter som har passert teknisk kontroll delta. Treningen er en del av regattaen og derfor gjelder alle regler som normalt, også at du skal være oppmerksom på signaler fra land. Treningen er frivillig og praktiseres bare ved rundbanekjøring.

KJØREREGLER

Det finnes endel regler vedrørende kjøring av båt i regatta. De nedenforstående er et utdrag av reglementet.

§ 300 UIM's reglement:

1. Når to båter nærmer seg hverandre slik at det oppstår risiko for sammenstøt, må den ene gi vei etter følgende regler:
2. Når to båter møtes baug mot baug, må begge vike til styrbord.
3. Når to båters kurs skjærer hverandre, skal den som har den andre på styrbord vike.
4. Når ifølge disse regler den ene skal vike, skal den andre holde sin kurs.
5. Alle båter som ifølge disse regler skal vike, skal om omstendighetene tillater det, unngå å gå foran den andre.
6. Alle båter som ifølge disse regler skal vike, skal om nødvendig redusere farten, eventuelt stoppe eller bakke.
7. Enhver innhentende båt har vikeplikt for den innhentede.
8. Når man følger disse regler, må man ta hensyn til alle farer ved navigering og kollisjon og spesielle omstendigheter som måtte kreve unntak fra disse regler, med hensyn til overhengende fare.
9. Overlap. En overlap kan bare oppstå når to båter holder samme eller nesten samme kurs, og den innhentende båt kan ikke lenger velge på hvilken side den skal passere.
Den innvendige båten kan oppnå forkjørsrett ved å etablere overlap, selv etter at den annen har endret kurs for å runde en bøye.
10. Forbikjøring. En forbikjørende båt må så lenge en overlap eksisterer, holde klar av den forbikjørte.
Båter som kjører forbi hverandre må ha minimum tre meter fritt vann mellom

seg, og den ledende båt skal ikke endre sin kurs slik at den hindrer den innhentende båt å passere innen tre meter.

11. Passering av merke.

11.1. Hvis overlap skulle eksistere mellom to eller flere båter ved runding av merke på riktig side, skal utvendige båt gi plass.

11.2. Båter som har feilet ved runding av merke, kan umiddelbart runde til venstre og runde merke om igjen.
Under denne manøver må ikke denne forstyrre annen båt.

11.3. Alle bøyer skal passeres på babord side, medmindre annet er opplyst ved førermøte.

12. Forandring av kurs.

Når en båt er pliktig til å holde unna, skal ikke den andre forandre kurs slik at det oppstår risiko for kollisjon.

13. Endring av kurs.

En båt må ikke endre kurs slik at den hindrer en annen å passere på styrbord side.

Returnerende gasshendel er også obligatorisk. Dette kan arrangeres med fjær og strikk og skal returnere til tomgang, d.v.s. forgasserspeldene skal være stengt.

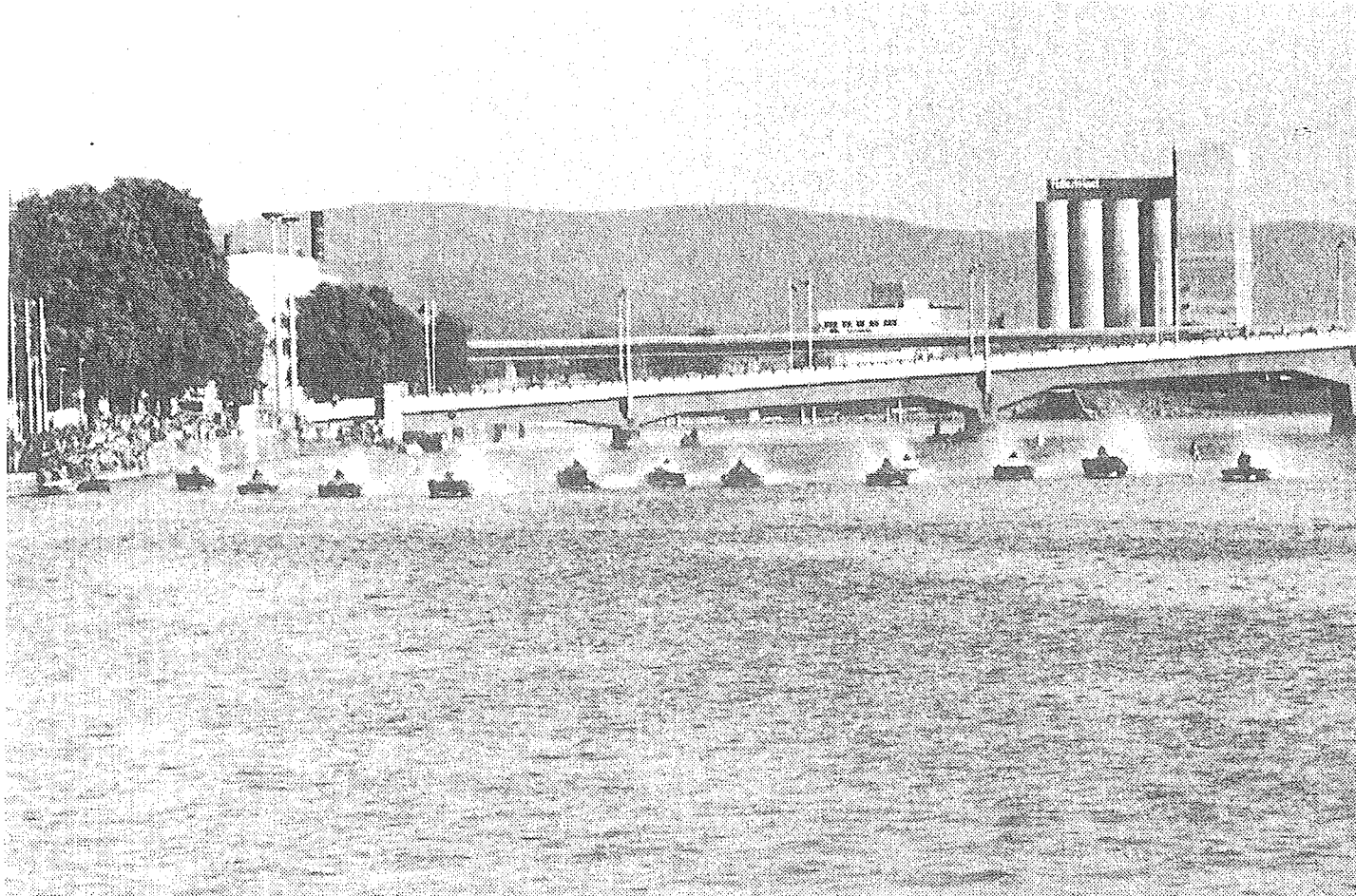
FØRERMØTE

I programmet, startbekreftelsen og ved teknisk kontroll blir det opplyst om tid og sted for førermøte. Enhver deltaker skal være med her, det gjelder også annenfører/navigatør. På førermøtet foretas navneoppsett og banen gjennomgås i detalj. Eventuelle spørsmål besvares og korrekt tid oppgis, d.v.s. den tid arrangøren går etter. Juster din klokke hvis denne ikke stemmer.

Ved distanseløp oppgis også værrapport og det telefonnummer du skal rapportere til hvis du må bryte løpet.

PROTEST

Protest som gjelder konkurrents utstyr eller konkurranseforholdene, må være innlevert før start. Protester vedrørende kjøring eller resultater, inne en time etter at resultatene offentliggjøres. Som gyldig protest ansees bare skriftlig protest med referering til reglementet, skisse, undertegnet og vedlagt protestgebyr. En protest kan ikke trekkes tilbake. Hvis protesten tas tilfølge, tilbakebetales gebyret. I motsatt fall ikke.



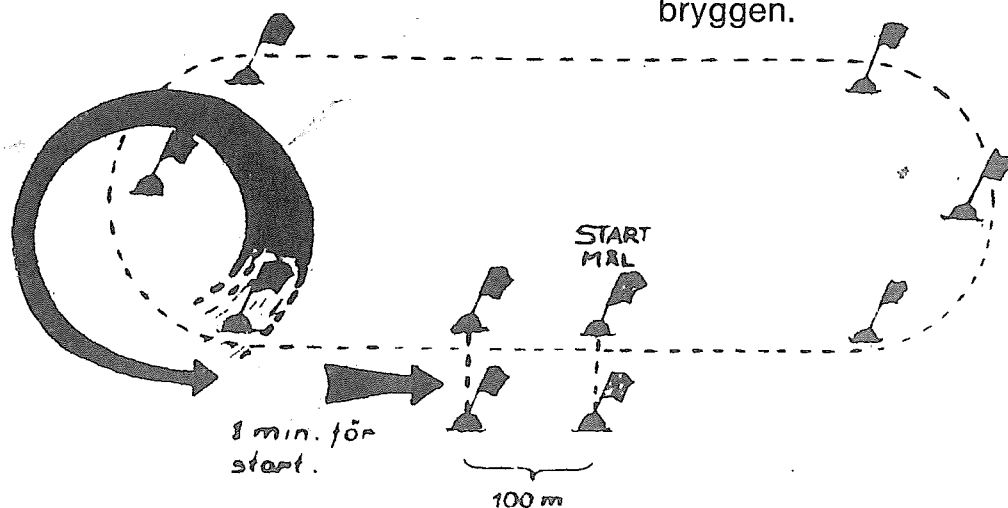
STARTPROSEDYRER

Normal startprosedyre er at det skytes et 5 min. varselskudd. Dette betyr at motorer kan startes opp og båtene drar ut på banen, uten å krysse startlinjen eller rakstrekfeltet og volter. Fra volte-plass ser fører en stor klokke og „5 ballonger”. En „ballong” fjernes for hvert minutt og klokken går bare det siste minuttet.

Førerne velger selv når de går opp mot start. Det er ikke tillatt å krysse rakstrekfeltet med annen kurs enn 90° på startlinjen.

DEAD ENGINE START

Dette er en startprosedyre som blir tatt i bruk flere og flere steder. Den fungerer slik at båtene legges opp på rekke mot en flytebrygge e.l. med nesene pekende i fartsretningen på banen. Det gis 5 min. varsel og alle båtene må være på plass og alle motorene slått av når det er ett minutt igjen. Starteren som er plassert foran kjørerene, hever et flagg som han senker en gang iløpet av det siste halve minuttet, slik at ingen vet eksakt når starten skal gå og derved kan tyvstarte. Så snart flagget er senket, er løpet igang og båtene skyter ut fra bryggen.



MASTERSTART

Masterstart er den startmetode som normalt benyttes ved standardbåtregattaer. Den brukes også endel ved Offshore. Med masterstart menes at en masterbåt som fører sort/hvitt rutet flagg, samler opp båtene bak seg før start og kjører i konvoi med disse en ukjent strekning. Denne båt bør være så rask at ingen båter har problem med å plane under oppsamling. Ca. ved startlinjen senkes masterbåtens flagg og løpet er startet.

TYVSTART

En båt ansees å ha tyvstartet når baugen skjærer startlinjen før klokken er nådd „12” eller ved å starte motor før startsignal gies, eller når baugen skjærer hekklinjen på masterbåten idet flagget senkes. Tyvstart er ensbetydende med diskvalifikasjon for det løp/heat starten gjelder. Om dommerene kan registrere alle tyvstartede båter, skal heatet bare gå og disse diskvalifiseres. Om dommerene ikke med sikkerhet kan identifisere alle de tyvstartende båtene, skal heatet flagges av med rødt flagg. Båtene skal gå til depoet og deposjefen gir beskjed om når og hvem som skal være med på omstart. De som dommerene med sikkerhet kan si har tyvstartet, får ikke være med på omstarten. Denne del av regelverket kan virke urettferdig til sine tider, ved at to båter kan ligge side om side og kanskje dommerene bare registrerer den ene. D.v.s. at da skal det være omstart, hvor bare den ene av disse får være med.

Men reglementet er her så bra som det er mulig, ved at det sørger for at ingen får slippe avgårde med et ufortjent forsprang, men at dette justeres ved omstart. Svakheten ligger i registreringen av båtene fra dommerbyggen.

HEAT LØP

Som betegnelsen antyder er dette en regatta hvor resultatet fremkommer etter et antall kjørte heat, som består av et antall runder på en lukket bane. Resultatet i hvert heat gir poeng ifølge en fast tabell. Summen av de tellende heats poeng, gir grunnlaget for den endelige resultatliste.

Banen skal være innen visse minimums- og maksimumsmål og kan være fra trekantet til oval.

TIMES LØP

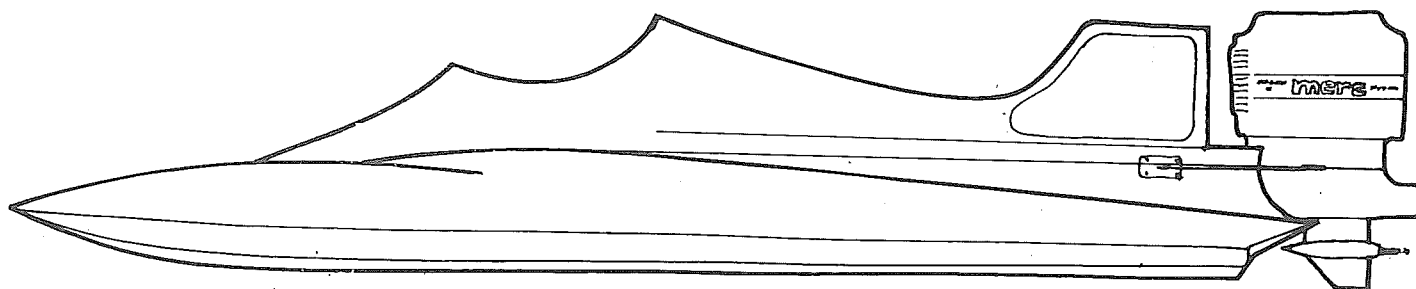
Dette er i motsetning til ovennevnte, hvor man må tilbakelegge en viss avstand før man kommer i mål, en regattaform hvor man registrerer hvor langt man har kjørt i løpet av et visst tidsrom.

Tidsrommet kan være mellom 1 og 24 timer. Vinner gjør den som i løpet av det fastsatte tidsrom kjører lengste distanse. Disse regattaer avvikles på samme baner som over.

DISTANSE LØP

Denne konkurransen skjer normalt ved at båtene kjører fra start til vendepunkt og tilbake til mål. Start og mål kan selvsagt ligge i hver sin ende av banen, eller det kan være en stor rundbane. Konkurransformen krever navigering i fleste fall og det skal minimum være to i alle båter. En fører og en navigatør. I visse fall hemmeligholdes visse deler av banen frem til førermøtet. Starten skjer vanligvis klassevis eller felles for grupper av klasser. Banen kan være fri eller tvungen mellom visse kontrollpunkter.

Vinner gjør den som tilbakelegger distansen på kortest mulig tid, på reglementært vis.



FLAGGSIGNALER

Rundt på banen befinner det seg poster i vaktbåter som alltid fører blått flagg. Unntak er politibåter eller båter fra los eller marinen. Om nødvendig kan hvilken som helst av ovennevnte båter gå inn i banen på redningsoppdrag. De skal da føre gult flagg. Dette betyr at det er en fare i banen og spesiell oppmerksomhet vises fra deltagende båter, som ikke har lov til å passere hverandre i nærheten av det gule flagget. Om en alvorlig situasjon skulle oppstå, kan vaktbåter vise rødt flagg. Dette betyr at heat/løp er stoppet.

MÅLGANG

Dette skjer ved at man passerer mållinjen etter kjørt distanse eller tid. Mållinjen markeres ved en, helst to bøyer med sort/hvitt-rutet flagg. Man går i mål når baugen skjærer mållinjen. Man skal da flagges av og hvis man er seierherre, skal det skytes. Etter målgang har man vikeplikt uansett, for de båter som fortsatt kjører i løpet. Ved rundbane kjøres vanligvis banen videre rundt til man kommer til depotet.

ETTERKONTROLL

Når båten kommer til depotet etter fullført løp, skal den ikke fjernes før man har depotsjefens tillatelse. Alle båter kan kontrolleres og hvis arrangør ønsker det, kan en vilkårlig motor åpnes. I mesterskap skal motor og båt kontrolleres inntil mester er kåret. Normalt tæses de tre første inn til kontroll.

JURYEN

Denne velges av arrangør og skal bestå av 5 A-dommere, pluss en representant fra hvert deltagende land. Juryen er høyeste dømmende myndighet på regattadagen. Den skal kunne sammenkalles på kort varsel under hele arrangementet. Juryen behandler protester og bestraffninger som gjelder dagen. Den kan ikke ilegge lengre straffer, men videreføre saker til Forbundet for eventuell bestraffning der.

FUNKSJONÆRER

For å avvikle en regatta trengs det en rekke funksjonærer utover de lisensierte som er omtalt tidligere. Vi kan nevne: Stevnesekretær, kasserer, tidtagere, depotassistenter, speaker o.s.v. Det er også en mengde arbeid forut for stevnet. Dette foretas normalt av en arrangementskomité. For å bli med i denne og/eller som funksjonær, kreves det bare litt innsatsvilje og evne til å fullføre. Kravet til B-dommerlisens er ikke avskrekkende og man kan da være starter eller svingdommer.

Vi vil ikke stikke under stolen at det er mangel på personer til tillitsverv hos oss. Det kan bli mange harde tak for å få arrangementet vel i havn, men vi kan til gjengjeld skryte av et sjeldent godt miljø og på regattadagen kommer som regel hele familien med. Vi mener vi representerer et positivt tilbud til deg, enten du ønsker å kjøre eller stå på land. Vi har ingen aldersgrense for våre funksjonærer, du er velkommen blant oss.

