



Norges Cykleforbund
MEDLEM
UNION CYCLISTE INTERNATIONALE
UNION EUROPÉENE DE CYCLISME
NORDISKA CYKLEFÖRBUNDET
NORGES IDRETTSFORBUND

BMX Veiledning for avvikling av ritt

Versjon:	Dato:	Notater:	Utført av:
0.1	06.10.2025	Sendt for kommentar	Jon Trygve Fjermestad
0.2	15.12.2025	Sendt	Jon Trygve Fjermestad



Innhold

1. Introduksjon	3
2. Samkjøring av klasser.....	4
2.1. Klasser hvor samkjøring av klasser er aktuelt	4
3. Tidtakings system	7
3.1. Systemsjekk av utstyr	7
3.2. Feil som oppstår under ritt	7
3.3. Tidtaking og målkamera	8
4. Vindutfordring under stevnet.....	9
4.1. Forberedelser før arrangementet.....	9
4.2. Under arrangementet.....	9
4.3. Begrensinger	11
4.4. Innhenting av værdata	11
4.5. Eksempel på å beregne sidevind.....	12



1. Introduksjon

Denne veilederen er utarbeidet som en felles standard for sekretariatet på BMX løp i Norge. Veilederen skal bidra til at BMX løp planlegges og gjennomføres i tråd med aktuelle BMX reglement og normer, og at sekretariatet bidrar til god og effektiv løpsavvikling samtidig som at det legges til rette for gode sportslige opplevelser og presentasjoner for utøverne.



2. Samkjøring av klasser

BMX reglementet regulerer hvordan klasser kan samkjøres. Denne veilederen gir anbefalinger for hvordan klasser bør samkjøres på løp i Norge innenfor disse reglene vil.

Det anbefales at klasser vurderes å samkjøres selv om det er tre ryttere påmeldt i en klasse. Målet med samkjøring av klasser er at rytterne skal få en best mulig sportslig utfordring tilpasset deres ferdighetsnivå. Samtidig må sekretariatet ta hensyn til nivået i klassen det samkjøres med. En god samkjøring skal sikre at nivået i hovedklassen påvirkes i minst mulig grad, samtidig som at utøvere fra den mindre klassen får en sportslig god konkurranse.

Det anbefales derfor å ha en fleksibel og erfaringsbasert tilnærming til samkjøring innenfor reglene for samkjøring i BMX reglementet. Sekretariatet, SK og løpsleder skal sammen vurdere hensiktsmessig samkjøring av klasser.

2.1. Klasser hvor samkjøring av klasser er aktuelt

Samkjøring av klasser er nødvendig i klasser med mindre enn tre ryttere. Det vil være hensiktsmessig å vurdere samkjøring i alle klasser som har 3-7 ryttere.

2.1.1. Jenter 11/12

Det er ofte mer enn tre, men færre enn fem ryttere i denne klassen. Forskjellen i nivå mellom jenter og gutter i denne aldersgruppen er generelt liten. Erfaring fra både lokale og regionale ritt viser at klassen fint kan samkjøres med gutter 11/12 uten at det går på bekostning av sportslig opplevelser.

Det anbefales at sekretariatet vurderer å samkjøre jenter 11/12 med gutter 11/12 selv om det er mer enn tre påmeldte i klassen. Sekretariatet skal avklare endelig samkjøring med løpsleder og SK.

2.1.2. Jenter 13/14

Erfaringer fra klassen jenter 13/14 er sammenlignbar med klassen jenter 11/12. Det anbefales at sekretariatet vurderer å samkjøre jenter 13/14 med gutter 13/14 selv om det er mer enn tre påmeldte i klassen. Sekretariatet skal avklare endelig samkjøring med løpsleder og SK.



2.1.3. Jenter 15/16

Erfaring viser at forskjellen på nivået mellom jenter og gutter 15/16 år er større enn i de lavere årsklassene. Samtidig er de gode jentene 15/16 år betydelig bedre enn gutter 13/14 år. Det anbefales derfor at jenter 15/16 år som hovedregel skal samkjøres med gutter 15/16 år, men at samkjøring med gutter 13/14 år kan vurderes om det er mer hensiktsmessig. Momenter som skal vurderes er:

- Hvilke sportslig nivå holder jentene
- Hvor mange jenter det er i klassen. Det kan vurderes om klassen ikke skal samkjøres.
- Hvordan vil samkjøring påvirke hovedklassen. Samkjøring skal påvirke hovedklassen i så liten grad som mulig
- Samkjøring skal gi en så god sportslig utfordring som mulig, og ved stor variasjon i jenteklassen skal nivået hos de beste jentene legges til grunn i vurderingen.

Sekretariatet skal avklare endelig samkjøring med løpsleder og SK.



2.1.4. Superclass Damer

Superclass Damer

I superclass klassene er nivåforskjellen mellom damer og menn så stor at klassen superclass damer ikke skal samkjøres med superclass menn.

Erfaring viser at det er hensiktsmessig å samkjøre superclass damer med gutter 15/16 år, og det anbefales at superclass damer som hovedregel skal samkjøres med gutter 15/16 år. Samkjøring med menn 17+ kan også vurderes om det er mer hensiktsmessig. Momenter som bør vurderes er:

- Hvilke sportslig nivå holder jentene
- Hvor mange jenter er det i klassen. Det kan vurderes om klassen ikke skal samkjøres.
- Hvordan vil samkjøring påvirke hovedklassen. Samkjøring skal påvirke hovedklassen i så liten grad som mulig
- Samkjøring skal gi en så god sportslig utfordring som mulig, og ved stor variasjon i jenteklassen skal nivået hos de beste jentene legges til grunn i vurderingen.

Sekretariatet skal avklare endelig samkjøring med løpsleder og SK.

På baner med 8 meter startbakke skal klassen superclass damer ikke samkjøres om det er tre eller flere ryttere i klassen.

2.1.5. Cruiser

Samkjøres som en klasse.

2.1.6. Menn 17+

Menn 17+ bør ikke samkjøres med Gutter 15/16. Det er en tydelig erfaringsmessig forskjell mellom disse klassene, noe som kan skape skjevheter i konkurransen.

Det anbefales at Menn 17+ samkjøres med Superclass damer. Erfaring viser at dette gir en jevn og sportslig rettferdig konkurranse

Denne samkjøringen vil kunne bidra positivt til rittgjennomføringen samtidig som at man ivaretar utviklingsarenaen for yngre gutter.



3. Tidtakings system

Tidtakingsutstyr SKAL være i orden FØR NC løp.

Dersom det har vært tekniske problemer på et anlegg skal feilen rettes og det skal gjøres en skikkelig sjekk av anlegget før NC kan arrangeres.

Dette bør fortrinnsvis være et regionalt ritt, i mangel på tid kan dette gjøres med en god sjekk under en trening.

3.1. Systemsjekk av utstyr

Det skal utføres en systemsjekk i god tid før ritt.

Signal: Bør være over 100

Støy: Bør være under 40

Det viktigste er forhold mellom signal og støy.

Er støy under 20 kan det fungere med en signalstyrke på 70, men utstyr må sjekkes

Ved lavt signal kan årsaken være at sløyfe ligger for dypt i underlag og/eller belegningsstein.

3.2. Feil som oppstår under ritt

3.2.1. Defekt utstyr:

Stopp løpet

Koble fra defekt utstyr, re-konfigurer services

Husk å ferdigstille alle innstillinger og sett tidtakning til auto

Start løpet

OBS!

Tid fra siste innledende, kvart og semifinaler benyttes til rekkefølge for å velge gate. Se de neste punktene for alternative løsninger.

3.2.2. Brikke registreres ikke ved målplassering

Korrigerings: Hvis rekkefølge i mål er kjent (gjennom målkamera eller tilsvarende), plasser ryttere manuelt.

Hvis plassering er ukjent skal moto kjøres om igjen



3.2.3. Brikke registreres ikke på en eller få ryttere ved målplassering siste moto, kvart eller semifinale

1: Bruk samme rutine som 3.2.2

Konsekvens: Rekkefølge for å velge gate i neste omgang blir feil, rytter uten tid må velge sist

Korrigerings: Sett samme tid som rytteren etter, men 0,01 sek bedre tid.

Kommer ryttere uten tidsregistrering sist i mål skal du ikke korrigere tid.

3.2.4. Rett rekkefølge i mål, men mangler eller har feil tid på mange/alle ryttere i siste mot, kvart eller semifinale.

Konsekvens: Ryttere kommer til rett finale, men rekkefølge for å velge gate blir feil.

Ikke gjør korrigeringer i Sqorz!

Skriv ut en ekstra startliste, oppdater listen manuelt med rekkefølge for valg av gate basert på poeng etter innledende motos eller resultat fra forrige finaleomgang.

Lever listen til funksjonær på gate

Eksempel under viser manuell oppdatering finaler, basert på resultat fra semi

F1 1: 1 plass S1	FB 1: 5 plass S1
F1 2: 1 plass S2	FB 2: 5 plass S2
F1 3: 2 plass S1	FB 3: 6 plass S1
F1 4: 2 plass S2	FB 4: 6 plass S2
F1 5: 3 plass S1	FB 5: 7 plass S1
F1 6: 3 plass S2	FB 6: 7 plass S2
F1 7: 4 plass S1	FB 7: 8 plass S1
F1 8: 4 plass S2	FB 8: 8 plass S2

3.3. Tidtaking og målkamera

3.3.1. MyLaps nøyaktighet: 3 millisekund (0.003 sekund eller tre tusendels sekund) Standard fotofinish «merking» i Sqorz: 10 millisekund (0,01 sekund eller en hundredels sekund)

Plassering av MyLaps brikken betyr i praksis mer enn systemets nøyaktighet (Gaffelens utforming, festeøret, høyt/lavt festet brikke osv)



3.3.2. NM/NC og RM:: Fotofinish skal benyttes, foto skal kontrolleres når avstand mellom ryttere er mindre enn 10ms

3.3.3. Regionale (Challenge løp uten Championship klasser): Ikke krav til fotofinish Resultater fra Sqorz benyttes selv om det er mindre enn 3 ms mellom ryttere

4. Vindutfordring under stevnet

4.1. Forberedelser før arrangementet

- Det er viktig å gjøre en grundig vurdering av værmeldinger og lokale værforhold i forkant av arrangementet.
- Dersom det er behov for å gjøre endringer i arrangementets gjennomføring, bør dette planlegges og klargjøres før treningen starter.
- Det anbefales å rådføre seg med deltakere, lagledere og trenere – disse kan ofte bidra med verdifulle innspill for å gjøre beslutningsprosessen enklere.

4.2. Under arrangementet

- Dersom været utvikler seg annerledes enn meldt og det blir nødvendig med endringer etter trening, bør utøverne få mulighet til en kort treningsomgang i den alternative løypen.
Dette gjelder spesielt dersom start flyttes fra SX til 5m, eller dersom løypen endres fra pro-section til alternativ slette.
- Sidevind er spesielt utfordrende i de eldre klassene hvor store hopp benyttes.
Ved kastevind fra siden:

Klasse	Anbefalt gjennomføring ved sidevind/kastvind
0–10 år	Gjennomføres vanligvis som normalt.
11–14 år	Kan benyttes som referanseklasse, da mange hopper mindre hopp.



Norges Cykleforbund

15 år og
oppover

Bør vurderes for utsettelse og/eller redusert antall moto
dersom forholdene ikke er forsvarlige.

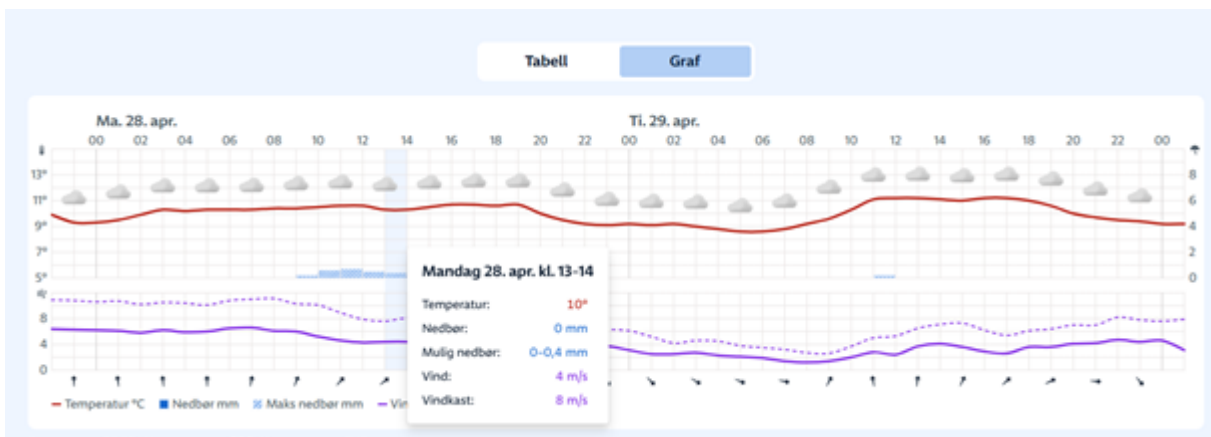


4.3. Begrensinger

Vindstyrke (m/s)	Anbefalt tiltak
> 7,0 m/s (sidevind/kast)	Vurder å flytte start fra SX til 5m. Vurder å flytte utøvere fra pro-section til alternativ slette.
> 8,5 m/s (sidevind/kast)	Vurder å utsette start for eldste klasser. Vurder reduksjon i antall moto. Det må gjøres en vurdering av om det er forsvarlig å gjennomføre arrangementet.

4.4. Innhenting av værdata

- yr.no er en veldig god på værmeldinger og graf



- ippc.no er bra hvis det er en flyplass i nærheten av bane. Gir informasjon om været siste 30min. oppdateres hver XX:20,XX:50

Information for ENZV - SOLA

Type of AD(2): AH(Aerodrome/Heliport)

Coordinates:

Lat: 58.87678528N(58.8767853)
Lon: 005.63783064E(5.6378306)

Sun info:

03:03 ↗ 03:52 ☀ 19:21 ↘ 20:10 (UTC)

Runway Info:

RWY1: 10/28
RWY2: 18/36

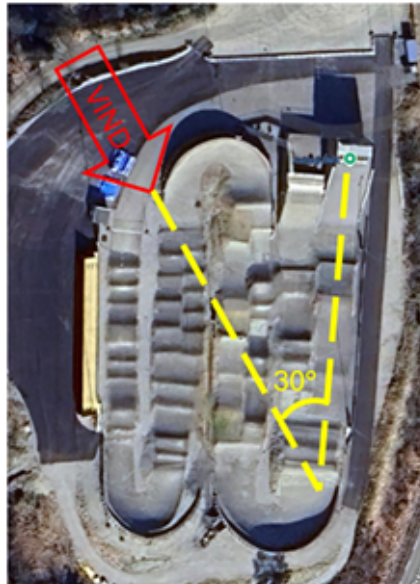
Vind fra 180° (SØR)
Vindstyrke 12kt
(styrke i m/s er kt delt på 2, her 6m/s)

METAR: ENZV 271850Z 18012KT 9999 FEW021 OVC059 11/06 Q1022 RERA NOSIG=
TAF: ENZV 271700Z 2718/2818 18012KT 9999 SCT020 BKN060 TEMPO 2720/2724 4000 -RADZ BR BKN009 BECMG 2804/2806 BKN008 TEMPO 2806/2818 4000 -RADZ BR BKN004 BECMG 2806/2808 24008KT=

På neste side er det en forklaring hvordan sidevind kan beregnes.

4.5. Eksempel på å beregne sidevind

Vindretningen er oppgitt til **nord-nordvest** med en vindstyrke på **12 m/s**, som illustrert i figuren nedenfor.



For å beregne sidevinds komponenten benyttes vindkurven for **12 m/s**. Du finner skjæringspunktet mellom denne kurven og vinkelen mellom vindretning og bane – i dette tilfellet cirka **30°**.



Sidevinds komponent leses deretter av på den horisontale aksene, og utgjør i dette eksempelet litt over **6 m/s**.

Eksempel 2 på beregning av sidevinds komponent

Vindretningen er oppgitt til **vest-nordvest** med en vindstyrke på **12 m/s**, som illustrert i figuren nedenfor.



For å beregne sidevinds komponenten benyttes vindkurven for **12 m/s**. Du finner skjæringspunktet mellom denne kurven og vinkelen mellom vindretning og bane – i dette tilfellet cirka **60°**.



Sidevinds komponent leses deretter av på den horisontale akse, og utgjør i dette eksempelet rundt **10,5 m/s**.



Norges Cykleforbund

Beskrivelse	Meldt Gjennomsnittlig Vindstyrke	Styrke Kast Vind (40% over gjennomsnittlig vind)	Forhold	Risiko	BMX
Stille / Flau vind	0-1,5m/s	Opp til 2m/s	Min - Røyk stiger rett opp Max - Vindretning vises av røyk	N/A	- SK skal informere om at deler av løypa kan være utsatt for noe vind.
Lett / Svak bris	1,5 – 5m/s	Opp til 7,5m/s	Min - Føles i ansiktet, løv beveger seg Max - Løv og småkvister i bevegelse	- Sidevind påvirker arrangementets rettferdighet og integritet. - Enkelte plutselige vindkast kan overraske rytterne.	- SK skal vurdere deltakernes ferdigheter under forholdene, spesielt for barn og mindre erfarne. - Pro-strekninger og 8-meter bakker bør unngås ved side vindkast over 7 m/s. - Deltakerne bør utvise forsiktighet. - Unngå å starte moto under vindkast.
Laber bris / Kraftig bris	5m/s -12m/s	Opp til 17m/s	Min - Støver og løse papir blåser av sted Max - Småtrær svaier	- Sidevindkast forårsaker utfordringer med kontroll og håndtering. - Løse gjenstander og rusk kan blåse inn på banen og skape fare. - Ryttere befinner seg over hele banen. - Noen ryttere bommer på hopp – overskyter, lander for kort, eller blåses ut av trygg landingssone. - Økt risiko for ulykker. - Håndtering blir vanskeligere for mindre erfarne.	- Ved side vindkast på 8,5 m/s eller mer, skal løpet stoppes for å vurdere forholdene og værmeldingen. - Dersom værmeldingen på konkurransedagen varsler vindstyrke som sannsynligvis vil overstige 6 m/s, anbefales det at deltakere, frivillige og funksjonærer varsles så tidlig som mulig før arrangementet. - Vurder deltakernes håndtering av forholdene. - Konkurransens tidsplan og program kan endres med hensyn til tidspunkt på dagen og varighet av arrangementet.
Frisk bris / Stiv kuling	12m/s – 17m/s	Opp til 23,5m/s	Min - Store greiner beveger seg Max - Hele trær beveger seg	- Rusk og rask på banen - Syklistene spres over hele banen - Syklistene bommer på hopp (landar for langt, for kort, eller blåses av det sikre landingsområdet) - Økt risiko for ulykker - Hjul som kommer borti hverandre - Gjøre sykkelhåndteringen vanskeligere - Påvirker rettferdigheten og integriteten til arrangementet	Arrangementet avlyst / Utsatt
Sterk Kuling / Liten Storm	17m/s – 25m/s	Opp til 33m/s	Min - Kvister brekker, vanskelig å gå mot vinden Max - Skade på trær og bygninger mulig	Gjennomføring av arrangementet vil utgjøre en betydelig risiko for deltakerne, løpsfunksjonærer, medisinsk personell og/eller allmennheten	
Storm / Sterk storm	25 m/s ->	33m/s ->	Trær rykkes opp, betydelig skade		