

Rød skrift er endringer i reglementet fra 2008 til 2009 trykket i Bil sportboka 2009.

Blå skrift er endringer etter at Bil sportboka 2009 ble trykket.

## **Reglement for nasjonale hastighetsløp**

### **§ 230. Reglementets gyldighetsområde**

Dette reglementet gjelder for nasjonale hastighetsløp og er en del av Det Nasjonale Sportsreglement (NSR), som i prinsippet stemmer overens med FIAs Internasjonale Sportsreglement (ISR). Tilleggsregler og bestemmelser som måtte bli satt opp for en konkurranse, må ikke være i strid med ISR, NSR eller dette reglement.

### **§ 231. Definisjoner**

#### **A. Asfaltbane**

En HL-bane er et inngjerdet baneanlegg som omfatter en sluttet konkurransebane med høyre- og venstrekurver. Konkurransebanen kan være spesialbygget eller bestå av landevei eller gater. Banedekket skal være asfalt, betong eller lignende.

#### **B. Rundbane**

En rundbane er et baneanlegg som omfatter en sluttet konkurransebane med banedekke av gress eller løst materiale som grus eller liknende. Som rundbane kan en travbane eller liknende der det er høyre- og eller venstrekurver benyttes. Banens lengde skal være minst 600 meter, og den effektive banebredde minst 10 meter. Banen må ikke ha høydevariasjoner som kan skape løft av bilen. Svingradius bør ikke være mindre enn 40 meter og kurvene skal forbinde to langsider, hvorav den ene bør være minst 200 meter lang. Rettstrekningen fra start til første sving må være minst 150 meter lang og 15 meter bred. Bredden må opprettholdes gjennom hele første sving. Banedekket skal være jevnest mulig og uten hull. Av denne grunn kan det være nødvendig under en konkurranse å foreta slodding av banen.

Start- og mållinje skal så vidt mulig plasseres på en rett strekning og være markert med f.eks. hvitt kritt. Det kan være nødvendig med krittning av startlinjen flere ganger under en og samme konkurranse.

En rundbane kan kun benyttes når den gir rimelig sikkerhet for både publikum, funksjonærer og førere.

#### **C) Bakke**

En bakke er en vei- eller banestrekning som i prinsippet har høydestigning med venstre- og høyrekurver. Bakken kan også kjøres motsatt vei. Bakkens dekke skal bestå av asfalt eller fast grus. Dekket skal være jevnt og fritt for hull.

Når bakken benyttes som vinterbane, skal den ha fast snø- eller isdekke.

Startstedet bør plasseres på en horisontal del av banen. Når det er mulig, bør det anlegges en startplattform av asfalt eller betong. For NM skal denne være min.10m. Bakkens lengde bør være min. 800m, og bør ha en bredde på min.4 m. Mål må ikke plasseres i- eller umiddelbart før en skarp kurve. Umiddelbart etter mål skal det være tilstrekkelig oppbremsingsstrekning. En bakke kan kun benyttes som konkurransebane når den gir tilstrekkelig sikkerhet for publikum, funksjonærer og førere.

#### **D) Isbane**

En isbane er en sluttet konkurransebane med høyre- og venstrekurver, anlagt på en islagt sjø eller en islagt landbane. Banelengden bør være minst 800 meter og ikke overstige 1200 meter. Minste kurvradius fra banens innerkant bør ikke være mindre enn 25 meter, og banebredden bør ikke være mindre enn 20 meter. Hvis banebredden ved startområdet er større enn på

banen forøvrig, må denne bredden bibeholdes på hele startlangsidene og gjennom hele påfølgende kurve.

Banen skal være tydelig merket. Grensemarkering kan passende skje ved mørke vimpler eller ved sverting av snøen, event. utlegging av granbar. Banen må holdes så ren som mulig. Minst 2 effektive plogbiler skal finnes tilgjengelig for anvendelse mellom heatene, og de bør suppleres med minst 2 feiemaskiner. Ved isløp bør arrangøren brøyte event. feie banen mellom hvert heat.

Egen startbane på min.100 m - maks.150 m bør benyttes. (For mesterskapsløp er dette påbudt).

Mållinjen bør plasseres ca.100 meter etter en skarp kurve for at de passerende bilers hastighet ikke skal være så høy at rundetelling og tidtaking gjøres unødig vanskelig.

Start- og mållinjen merkes med svart eller blå farge. Det kan være nødvendig med oppmerking flere ganger under samme konkurranse.

### **E. Rallycrossbane**

En rallycrossbane er en permanent bane med min. 35% og maks. 60% fast dekke (asfalt, betong e.l.). Resten skal bestå av gress, grus, jord, sand e.l. Banelengden skal være min. 800- og maks. 2.000 meter målt langs senterlinjen. Banebredden må være min. 10 meter og maks. 16 m. Når det gjelder høydeforskjellen skal denne være maks.7%. Når det gjelder plassering av start- og mållinjen, vises det til rallycrossreglementet. **Nye baner skal ha alternativspor.**

### **F. Bilcrossbane**

Banetraséen skal være inspisert og godkjent av NBF. Gjennomsnittshastigheten skal ikke overstige 75 km/t. Retningslinjer for permanente baner er: Banen kan være av jord-, sand- eller is/snø med flere svinger og korte rettstrekkninger, helst kupert. Banen, eller deler av denne, kan ha fast dekke. Banens lengde bør være mellom 400 og 1000 m. Banebredden bør være 6 - 8 m.

### **§ 233. Førstehjelpstjeneste / Brannverntjeneste ved arrangement**

En arrangør forplikter seg til å treffe alle de sikkerhetsforanstaltninger som er nødvendige for å trygge publikum, funksjonærer og førere, og være forberedt på å ta hånd om ulykkestilfeller og branntilløp. (Se generelle bane- og sikkerhetsforskrifter for H-løp).

Arrangøren skal ha "Medisinsk håndbok" tilstede ved alle arrangement (også ved trening) og skal overleveres den som er ansvarlig for den medisinske beredskapen før stevnet starter.

### **A. Førstehjelpstjeneste ved konkurranse**

Førstehjelpstjenesten ved en konkurranse omfatter lege, førstehjelpere og ambulanser. Minst en lege må være til stede, samt et tilstrekkelig antall førstehjelpere avhengig av banestørrelsen.

Plassering av lege og ambulanse / førstehjelpere skjer i samråd med løpsledelsen. Alt ambulanse- og sanitetspersonell skal være synlig merket. Lege / medisinsk ansvarlig skal benytte NBFs ID-merke. Minst 1 ambulanse må være tilgjengelig på banen så lenge stevnet pågår. Såfremt stevneambulansen(e) må forlate banen for transportoppdrag, skal stevnet stoppes inntil beredskapen er i henhold til disse krav.

Ved større arrangementer eller av andre årsaker, kan NBF kreve høyere beredskap enn det som er beskrevet som minimumskrav. For kompetansekrav til førstehjelpere, se [www.bilsport.no](http://www.bilsport.no) under punktet sikkerhet.

### **B. Førstehjelpstjeneste ved trening**

Se § 269.

### **C. Alternativ medisinsk tjeneste for nasjonale løp i grenene bilcross-, crosskart-, rallycross og bakkeløp**

I grenene bakke, bilcross, crosskart og rallycross på godkjente baner / traséer kan lege erstattes av intensiv- eller anestesisykepleier, eller ambulansesarbeider (fagarbeider) / ambulanspersonell (autorisert) eller annet kvalifisert personell utdannet etter NOU 76/2 som driver med dette i sitt daglige virke. Annen kompetanse enn ambulansesarbeider (fagarbeider) / ambulanspersonell (autorisert) skal dokumenteres og godkjennes av NBF før disse benyttes. Uansett hvilke av ovennevnte som erstattes av lege, skal vedkommende være godt kvalifisert for å ivareta akutt førstehjelp og gjenoppliving. Vedkommende skal i tillegg kunne betjene det utstyr som finnes i ambulansen, samt være kvalifisert til å foreta en helhetsvurdering av den som undersøkes. Skaderapport-skjema skal fylles ut og overleveres jurylederen. Skaderapportskjema skal føres for alle som har vært til lege / medisinsk ansvarlig for behandling eller kontroll. Den medisinsk ansvarlige skal skriftlig bekrefte at han/hun kjenner de prosedyrer og retningslinjer som er utarbeidet av NBF. Han/hun skal også bekrefte å inneha den nødvendige kompetanse for å utføre en tilfredsstillende jobb. Juryleder er ansvarlig for at slik bekreftelse foreligger før løpet starter.

### **D. Alternativ ambulansetjeneste ved løp - alle løpsformer**

Krav til ambulanse kan frafalles under forutsetning av:

- at banen har egen sykestue. En slik sykestue skal minimum være utstyrt på samme måte som en ambulanse og i henhold til utstyrsliste som fåes hos NBF
- minimumskrav til lege/medisinsk ansvarlig samt førstehjelpere opprettholdes og at det finnes telefon hvor det fra ethvert sted på banen kan oppnås kontakt med AMK-sentral, nærmeste stasjonerte beredskapsambulanses beliggenhet skal ikke være mer enn 30 minutters utrykningstid fra banen
- at det finnes egnet bil for transport av skadet person fra ulykkessted på banen til sykestuen dersom flytting av den skadede beordres/godkjennes fra AMK- eller legevaktsentral.

Dersom ovennevnte krav tilfredsstilles, skal eget skjema, utarbeidet av NBF, fylles ut og sendes NBF. Dersom NBF godkjenner forholdene, stemples skjemaet og returneres til baneier. Skjemaet skal til enhver tid oppbevares i baneprotokollen på banen. Dersom slik skjema ikke foreligger, eller det er forhold som ikke samsvarer med de opplysninger som er gitt, vil krav til ambulanse bli stilt før løpet starter.

Det er juryleders ansvar å påse at den medisinske sikkerhetstjenesten er tilfredsstillende.

NBF kan i spesielle tilfeller kreve lege- og ambulansetjeneste til tross for at ovennevnte krav tilfredsstilles. Ved internasjonale løp henvises til ISR.

For trening, se også § 269

### **E. Brannovervåkning**

Brannovervåkingen skal under konkurranse tas hånd om av utdannet personell som disponerer hensiktsmessig materiell, herunder minst brannbil eller åpen utrykningsbil (f.eks. åpen vare- eller lastebil) med tunge brannslukningsapparater à 12 kg pulver. På hver flaggpost skal det være to brannslukningsapparater à 6 kg, samt brekkjern og hensiktsmessig kniv for eventuelt kutting av sikkerhetsbelter.

Den personen som er ansvarlig for stevnets operative brannberedskap skal fremkomme i stevnets organisasjonsplan.

I utrykningsbilen skal det alltid være minst en person i brannvernutstyr. Om mulig bør også brannvakt i hver sving ha slik utstyr. Det pålegges arrangørene foran hvert løp å gjennomgå følgende:

- bruken av utstyr
- utrykningsbilens innkjøringsveier
- plasseringen av deltakerbilenes strømbrytere og brannslukningsutlødere
- unnsetning til fører som er fastklemmt
- vending av biler som er veltet.

De samme bestemmelsene gjelder for trening i forbindelse med løp.

For organisert trening utenom løp henvises til § 269.

### § 234. Depot

Depot bør anlegges utenfor konkurransebanen og ha korte og gode kommunikasjoner til banen. Dekket i depot bør være hardt og tørt. Det må finnes **tilstrekkelig** oppstillingsplasser for hver deltakerbil og det bør finnes særskilt plass for service og ledsagerbil så nær deltakerbilens oppstillingsplass som mulig. I tilslutning til innkjøringsveien til banen, må det være tilstrekkelig plass for oppstilling av de deltakerbilene som skal inn på konkurransebanen i neste heat. Det er ønskelig at det er to veier til og fra depot for å muliggjøre inn- og utkjørsel til banen.

All prøvekjøring med deltakerbiler i depot er absolutt forbudt. Det er derfor ønskelig at det anlegges et enkelt prøvekjøringsfelt i tilslutning til depot der bremses med mer kan prøves uten risiko for de øvrige deltakerne.

Det må finnes effektive brannslukningsapparater på tydelig merket plass i depot, og det må være satt opp dunker for spillolje og annet avfall.

Sanitæranlegg i form av toalett, helst også vaskemuligheter må finnes innen- eller i direkte tilslutning til depot. Høytalere må settes opp i depot slik at herolden kan høres.

Enhver form for olje- eller bensinsøl i depot er forbudt. Uvedkommende bør ved betryggende avsperringer og kontroll hindres i å komme inn til konkurransebanen. Det bør utstedes særskilte **adgangstegn** for førere, mekanikere og andre som skal ha adgang til **begrensede områder**.

All kjøring i depot med andre kjøretøyer enn løpsbiler er strengt forbudt dersom dette strider mot Vegtrafikklovgivningen. **Depotet skal ha egnet, særskilt plass for grilling.**

### § 235. Teknisk kontroll

Den tekniske kontrollen av deltakerbilene er et viktig ledd i konkurransen. Det er derfor av største betydning at egnede og velutdannede personer oppnevnes til kontrollanter, og at arbeidet med kontrollen av bilene organiseres på en god måte. Lederen av den tekniske kontrollen skal være autorisert av NBF, og navngitt i tilleggsreglene.

Det er utarbeidet eget reglement for teknisk kontroll ved hastighetsløp (§ 302). Det skal betraktes som en del av dette reglement.

Innen depot eller i direkte tilknytning til depot skal det finnes en spesiell anvist plass for den tekniske kontroll av deltakerbilene. Denne kontrollplassen bør være så godt utstyrt som mulig. Når deltakertallet er stort, er det påkrevet å opprette spesielle stasjoner for kontroll av lisenser, førerkort og førerens personlige sikkerhetsutstyr. Det er nødvendig å ha en nøyaktig kontroll, men samtidig bør man bruke minst mulig tid på kontrollen. Det kan derfor være nødvendig med et detaljert utarbeidet tidsskjema.

Førere som ikke innfinner seg til kontrollen til fastsatt tid med rengjort og vel vedlikeholdt bil, kan av stevnelederen nektes å starte. Ingen fører får trene eller delta i konkurransen uten først å ha latt sin bil gå gjennom kontrollen og fått godkjennelse.

Teknisk kontroll-leder skal disponere bukk eller grav for full inspeksjon av bilene. Bukken må være slik at hele bilens underside lett blir tilgjengelig.

Kontroll-lederen er ansvarlig for kontrollen, og skal derfor utferdige og undertegne kontroll-skjemaet og overlate det til stevneledelsen.

NBF tekniske kontrollskjema skal anvendes (se § 300 og 302.).

Kontroll-lederen er også ansvarlig for overvåkning av bilene under trening og konkurranse, og han skal rapportere til stevnelederen de iakttagelser han gjør med henblikk på bilens kjøretekniske tilstand. For å sikre etterkontrollen er enhver fører forpliktet til å la sin bil bli stående i parc fermé til protestfristens utløp.

### **§ 236. Tidtaking og rundetelling**

Nøyaktig tidtaking og rundetelling er meget vesentlig i alle hastighetsløp, og krever kvalifisert personell. De bør ved start- og mållinjen disponere et fritt, innhegnet og overdekket område med praktiske arbeidsplasser. Det skal være gode kommunikasjonsmuligheter med sekretariatet. Tidtakingslederen er ansvarlig for at tidtakingsanlegget er pålitelig og/eller at det finnes et tilstrekkelig antall ur.

Når manuell tidtaking benyttes, registreres tiden med 1/10 sekunds nøyaktighet. Med elektronisk tidtaking skal tiden registreres med 1/100 sekunds nøyaktighet.

Rundeanvisning skal foretas. En rundetavle plasseres i nærheten av start- og mållinjen. På tavlen angis hvor mange runder som gjenstår for den ledende bilen. Sifrene skal være sorte på hvit bunn **eller omvendt**, og ha minimumshøyde på 40 cm og en strekbredde på minst 7 cm.

For rundetellingen skal det finnes minimum to personer som fører uavhengige rundeprotokoller.

### **§ 237. Start- og måldommer**

Funksjonærsiden skal omfatte start- og måldommer. Deres oppgave er henholdsvis å avgjøre hvorvidt for tidlig start (tyvstart) har funnet sted, og fastsatt i hvilken rekkefølge deltakerne **bryter** mållinjen. Hans avgjørelse er endelig. Måldommeren skal ikke plasseres sammen med tidtakere og rundetellere, men utføre sitt arbeide uavhengig av dem.

### **§ 238. For tidlig start**

For tidlig start (tyvstart) dømmes når en fører som står under starterens kommando beveger seg fra sin fastsatte posisjon i startfeltet før signal er gitt, på en slik måte at han har fordel av det.

**Straff idømmes i følge de respektive greners reglement eller arrangements tilleggsregler.**

Startdommerens beslutning er inappellabel. Han kan korrigere sin beslutning hvis han finner at han har gjort en feil. Slik korrigering må godkjennes av juryen.

### **§ 239. Flaggsignaler, flaggvakter**

Flaggsignaler skal alltid benyttes (Se § 267). For korte baner der det kan oppstå visse problemer ved anvendelsen av flaggreglementet, kan NBF godkjenne bruk av et forenklet system.

### **§ 240. Kjøredisiplin på bane**

En fører som kan bli forbikjørt, må ikke hindre slik forbikjøring. Forbikjøring kan skje på begge sider, men på en slik måte at den ikke er til hinder for konkurrentene. I prinsippet velger den som ligger først spor og har dermed anledning til å benytte hele banens bredde. Det er imidlertid forbudt å skifte spor eller kurs gjentatte ganger på samme langside eller sving i den hensikt å stenge en annen deltaker. Direkte påkjøring av en konkurrent bak eller i sidene er forbudt.

Hvis to like hurtige biler ligger ved siden av hverandre ved inngangen til en sving, skal de respektere hverandres spor gjennom hele svingen. Hvorvidt det foreligger bevisst stenging

eller ureglementert kjøring, avgjøres av juryen. I Racing kan tidsstraff i form av tidstillegg til den totale tid benyttes. Dersom slik straff benyttes, har deltakerens team som oppholder seg i banedepotet, krav på å få vite årsaken til tidstillegget ved henvendelse til juryen eller løpsledelsen.

Deltakere som har passert mål, skal fortsette inntil de kan kjøre inn i depot. Denne innkjøringen markeres med flaggvakt.

Deltakere som får stans på banen har ikke anledning til å ta imot hjelp av funksjonærer eller andre til å få bilen i gang igjen for å fortsette løpet. Slik hjelp kan kun mottas for å få fjernet bilen fra banen. Blir en fører nødt til å stanse bilen, enten ufrivillig eller av en annen grunn, må bilen bli tatt ut av banen så raskt som mulig slik at den ikke skaper faremomenter eller hindrer en normal gjennomføring av løpet. Hvis føreren selv ikke makter å fjerne bilen fra en potensielt farlig situasjon, er det baneovervåkerens eller andre funksjonærers plikt å hjelpe ham. Hvis føreren i et slik tilfelle lykkes i å få bilen i gang igjen uten ytre hjelp, og han kommer med i løpet igjen uten å bryte reglene og uten å tjene noe på den forutgående flyttingen av bilen til en tryggere posisjon, skal han ikke utelukkes fra løpet (se forøvrig § 267 pkt.4.).

#### **§ 241. Startmetoder**

Stående start skal anvendes i **Rallycross, Bilcross og Crosskart**. Det betyr at bilen er stillestående med igangsatt motor når startsignalet gis.

**Rullende eller stående start skal anvendes i Racing i følge reglementets eller tilleggsreglenes beskrivelse.**

Andre startmetoder kan anvendes, men i så tilfelle må NBF tillatelse innhentes og startmetoden må tas inn i tilleggsreglene.

I bakkeløp og ved aksellerasjonsprøver skal “flying start” benyttes.

#### **§ 242. Startoppstilling**

Ved startoppstilling skal det være tilstrekkelig sentrumsavstand mellom samtlige biler. Mellom ytterste bil og banemarkeringen skal avstanden være rikelig.

Startplassering skjer etter aksellerasjonsprøver, loddtrekning eller ved tidstrening/kvalifisering. Tilleggsreglene skal inneholde bestemmelser om hvilken metode som legges til grunn for startoppstillingen. Startplasseringen må være avgjort og meddelt samtlige i god tid før fremkjøring til start. Aksellerasjonsprøver i jordbane- og isløp skal avvikles over en distanse på minst 300 m - heri inkludert minst en sving.

Fremkjøring til start skjer etter ordre fra stevnelederen og under ledelse av depotsjefen.

Førerne skal rolig og samlet kjøre ut fra oppstillingen i depot og frem til de markerte startplasser. Hvis det er gitt anledning til en “oppvarmingsrunde” før oppstillingen til start, skal banen være helt tom for funksjonærer og uvedkommende. Et tilstrekkelig antall startfunksjonærer ved startområdet skal hjelpe førerne med å innta de rette posisjoner. De skal også så langt det lar seg gjøre, påse at førerne har den reglementerte utrustning, og at de er startklare. Når det er skjedd, gis signal til starteren om at det er klart for start, og alt personell må trekke ut fra startområdet.

Førere som ikke får startet sin motor, skal gi tydelig tegn om dette til de bakenforstående bilene. I åpne biler skjer dette ved at føreren strekker begge armene over hodet. I lukkede biler skal føreren blinke iherdig med bremselysene.

Starteren gjennomfører så starten i henhold til § 245. Førere som i starten ikke lykkes å starte sin motor, har rett til hjelp fra funksjonærer til å skyve bilen til siden hvor nye startforsøk kan gjøres ved hjelp av startmotoren.

### § 243. Startrekkefølge

I is- og bakkeløp samt rundbaneløp på grus, starter klassen med det minste motorvolum først.

### § 244. Starter, lyssignal

Startsignalet skal plasseres ca.30 meter foran startlinjen. Plasseringen skal være så høyt over banen at deltakerne uansett plassering i startfeltet tydelig kan se signalene.

Starteren skal opptre rolig og ha innøvd signalgivningen så godt at han kan utøve sin virksomhet uten å bli misforstått.

### § 245. Startsignal

Ved alle hastighetsløp gis startsignal på ensartet måte, og slik som her angitt:

Når startfeltet er samlet og deltakerbilene er oppstilt på de respektive startplasser, viser starteren opp skilt som angir den **omtrentlige** tid som gjenstår til starten vil finne sted: **For eksempel: 2 minutter, 1 minutt, 30 sekunder eller 5 sekunder**. Skiltene skal være gulmalte med svart tekst, og må være så store at førerne i bakerste rekke kan oppfatte signalet.

**Den type tidsskilt som benyttes skal være beskrevet i tilleggsreglene eller henvist til grenens reglement.**

Start ved hjelp av lyssignal bør anvendes. Se § 267 pkt. 3.3.

Når startflagg benyttes, skal starteren etter **tidsskiltet** er vist, gi startsignal ved å heve flagget over hodet - dette må ikke skje før alle bilene er i ro - og senkes. Operasjonen må ikke vare lenger enn 10 - ti - sekunder. Fra det øyeblikk flagget heves, er deltakerne under starterens kommando. For førere som ikke lykkes i å starte sin motor, skal det forholdes som angitt i § 242.

### § 246. Trening

Hver enkelt konkurranses tilleggsregler skal inneholde regler om trening.

### § 247. Førermøte

Førermøte avholdes i forbindelse med ethvert hastighetsløp. Deltakere i møtet er de anmeldte førere, stevnelederen og juryen. Møtet holdes i god tid, minst 30 minutter før start på det sted og tidspunkt som er kunngjort i tilleggsreglene og ved oppslag i depot.

Førere som ikke deltar i førermøtet, kan av juryen utelukkes fra start.

Både førere og stevneleder har på dette møtet anledning til å orientere hverandre om spørsmål som gjelder den forestående konkurransen. På førermøtet skal følgende bl.a. behandles:

- sikkerhetsspørsmål
- organisasjonsendringer
- påminnelse om bestemmelsene for reglementert kjøring (jfr.§ 240)
- påminnelse om sted- og tid for oppslag av resultatliste

Det kan på førermøte ikke foretas tillegg- eller endringer av tilleggsreglene uten at betingelsene i NSR § 32 er oppfylt.

### § 248. Kategorier og klasseinndeling

A Konkurransebilens kategori, gruppe og klasseinndeling skal følge de bestemmelser som finnes i det tekniske reglement. Som prinsipp gjelder at de forskjellige kategorier og grupper ikke kan blandes sammen med mindre det tekniske reglement tillater at så kan skje. En bil som tilhører en viss sylinderklasse kan bare delta i en høyere klasse hvis den klassen som bilen tilhører ikke finnes i konkurranseprogrammet. En og samme bil kan ikke delta mer enn en gang i samme konkurranse selv om bilen forøvrig tilfredsstillt kravene til å kunne delta i flere klasser eller grupper. Tilleggsreglene kan dog foreskrive kvalifiseringsløp, eller det kan være tale om såkalte finaleheat.

B Når ikke særlige grunner tilsier annen fremgangsmåte, skal følgende inndeling benyttes:

Kategori I	Internasjonal gruppe N/RC Div.2
Kategori II	Internasjonal gruppe A/RC Div.1
Kategori III	Special Saloon
Kategori IV	Nasjonal gruppe/Nasjonal gr.A/Internasjonal gr.A(eks.turbo og 4WD)/ Supernasjonal
Kategori V	Formelbiler
Kategori VI	Bilcross
Kategori VII	Historiske biler
Kategori VIII	Merkeklasser

For formelbiler er å merke at inndelingen vanligvis må følge de internasjonale bestemmelsene. Det er dog anledning til unntak etter spesiell tillatelse fra NBF. Søknad sendes i forbindelse med approbasjonssøknaden for løpet.

Historiske biler i.h.t. ISR "Appendix K".

Gruppe nasjonal, nasjonal Gr.A og internasjonal Gr.A (eks. turbo og 4 WD) inndeles i følgende klasser:

- under 1600 cm<sup>3</sup> - over 1600 cm<sup>3</sup>

Ønsker en arrangør å invitere til andre klasseinndelinger, skal dette komme klart frem i tilleggsreglene.

#### **§ 249. Minimum deltakerantall**

Hvis det i en klasse har meldt seg mindre enn 5 deltakere, har arrangøren rett til å slå klassen sammen med nærmeste høyere klasse innen gruppen.

Dersom det i en klasse i racing har meldt seg mindre enn 10 deltakere, har arrangøren rett til å slå klassen sammen med en eller flere klasser der bilene har tilsvarende fartsressurser.

Deltakere i en klasse som således flyttes opp i en høyere klasse, har rett til å trekke sin anmeldelse tilbake (se forøvrig NSR § 62).

#### **§ 250. Premieliste og løpskontroll**

For at en deltaker skal bli klassifisert, kreves det at han har fullført minimum 9/10 av den distansen vinneren av løpet har gjennomført i løp på inntil 4 timer, og 7/10 av distansen i løp på over 4 timer. Skulle 2 eller flere deltakere ha kjørt samme antall runder, klassifiseres de i den rekkefølge de sist passerte mållinjen. Blir løpet av en eller annen grunn flagget av før de stipulerte antall runder er kjørt, skal følgende gjelde:

- Hvis mindre enn 2 runder er kjørt, skal omstart foretas så snart situasjonen tillater det i henhold til opprinnelig startoppstilling.
- Hvis mellom 2 runder og 75 % av hele distansen er kjørt, skal omstart foretas så snart situasjonen tillater det. Dersom omstart ikke lar seg gjøre, anses heatet som fullført og klassifisering skjer i henhold til siste rundepassering.
- Hvis 75% eller mer av det stipulerte antall runder er kjørt, betraktes løpet (heatet) som fullført. Klassifisering skjer i henhold til siste rundepassering.

For rallycross, karting og bilcross gjelder egne bestemmelser.

Ved internasjonale løp skal tilleggsreglene beskrive hvilke bestemmelser som gjelder.

Skulle et heat bli flagget av - målflagget vist - etter flere runder enn det antall som er stipulert i tilleggsreglene, vil resultatet bli å regne etter målgang tilsvarende det stipulerte antall runder.

Resultatene for hvert løp slås opp på den plass som er angitt i tilleggsreglene. Når protestfristen er utløpt og juryen har undertegnet resultatlisten, betegnes denne som en premieliste. Premielisten (resultatlisten) skal snarest mulig sendes NBF (se forøvrig de detaljerte bestemmelsene i § 73.2 og 73.3).

### **§ 251 Alternativspor**

I arrangement der alternativspor benyttes skal alternativsporet kjøres 1 gang i hver omgang og finale. Dersom regelen brytes medfører det automatisk utelukkelse fra omgangen. I finaler blir deltaker plassert sist i den aktuelle finalen.

Faktadommere skal utnevnes for å registrere kjøringen i alternativsporet. Når 2 biler kommer likt fra hovedspor og alternativspor er det bilen fra alternativsporet som må vike for bilen i hovedsporet.

### **§ 252. Ansvar og risiko**

Deltakelse i et hastighetsløp skjer på deltakernes egen risiko og eget ansvar. NBF, baneier, den arrangerende klubb og klubbens funksjonærer har intet ansvar for uhell eller ulykker som måtte skje med- eller som forårsakes av en deltaker under trening eller konkurranse. Dette gjelder også skader som måtte oppstå på en bil som har brutt løpet ved at den blir påkjørt av en annen deltaker og/eller skader som måtte oppstå under berging av en deltakerbil.

### **§ 253. Dispensasjon under særlige forhold**

Når særlige forhold gjør det ønskelig eller nødvendig, kan NBF dispensere fra bestemmelsene i dette reglement. Skriftlig begrunnelse må i så fall vedlegges approbasjonssøknaden for løpet.

### **§ 254. Parc Fermé**

Deltakere skal ha tilgang til kjølevæske (vann) i Parc Fermé. Ved eventuell etterfylling av kjølevæske skal funksjonærer oppnevnt av arrangøren ha tilsyn.

(Se forøvrig de detaljerte bestemmelsene i NSR Kap.2 § 18).