

Reglement for bilorientering

sist revidert 01.01.2002

§ 501. Definisjoner.

Bilorientering er et orienteringsløp med bil der kjøreordren angir kjøreruten og de gjennomsnittshastigheter det skal kjøres etter.

§ 502. Formål.

Bilorientering har som oppgave å utvikle dyktige bilførere gjennom øvelse av kjøreferdighet, vurderingsevne og presisjon, videre utvikle konsentrasjon, kommunikasjons-, og reaksjonsevnen til fører og kartleser. Ut fra dette skal deltakerne prøves under vekslende forhold i behandling av kjøretøyet.

§ 503. Ansvar.

Deltakelse i en konkurranse skjer på deltakerens egen risiko og ansvar.

Deltakere som under konkurranse forårsaker skade eller blir innblandet i trafikkuhell, skal opptre i henhold til Vegtrafikklovens § 12, som om uhellet hadde skjedd i vanlig trafikk. Enhver overtredelse av denne bestemmelse skal av arrangøren meddeles NBF.

§ 504. Tilleggsregler.

For alle konkurranser må det settes opp tilleggsregler. Tilleggsreglene må inneholde følgende opplysninger:

- a) Arrangøren(e)s navn.
- b) Navn, art og beskrivelse av konkurransen (se NSR § 5-14).
- c) Anførsel om at konkurransen holdes i samsvar med Det Internasjonale Sportsreglement og Det Nasjonale Sportsreglement for Norge (se NSR § 30).
- d) Arrangørlisensnummer.
- e) Navnene på konkurransens jury.
- f) Løpslederens navn.
- g) Løpskomitéens navn, sammensetning samt dens adresse (se NSR § 15).
- h) Tid og sted for konkurransens avholdelse (oppmøtested, seneste oppmøtetid, starttid første deltaker og samlingssted etter løpet).
- i) En detaljert beskrivelse av konkurransen (løpets lengde, klasseinndeling, eventuelt begrensning av klasser avhengig av påmelding etc.).
- j) Klassifisering av vanskelighetsgrad:
 - Enkel: Veiene står på kartet, skisser er tegnet eller tvil er merket.
 - Middels: Um veier. Avvik mellom kart og terreng er alltid oppgitt. (eks.1,27 vei rf er um v)
 - Krevende: Um vdl på um v. Avvik mellom kart og terreng ikke oppgitt i kjøreordre.
- k) Klassifisering av veistandard:
 - Enkel: Offentlige og private veier av god standard.
 - Middels: Gårdsveier og skogsveier.
 - Krevende: Stier o.l. Bil bør ha beskyttelsesplate.
- l) Opplysninger om kart.
- m) Opplysninger om typer kontroller som benyttes.
- n) En oppgave over hvilke og hvor mange premier det konkurreres om.
- o) En påminnelse om NSR's bestemmelser angående protester (se NSR § 93-99).

- p) Tid og sted for offentliggjørelse av resultatet.
- q) Ved arrangørreklame, reklamens art, plassering og pris for frikjøp (se NSR § 30).

§ 505. Respekt for lover og offentlige bestemmelser.

Konkurranseskjøring på offentlig vei må arrangeres i samsvar med Vegtrafikkloven og gjeldende trafikkregler. Overtredelse av disse kan medføre utelukkelse. Utstyr for varsling av radar er ikke tillatt.

§ 506. Forbikjøring.

Deltager som innhentes av annen deltager, plikter på signal å holde godt til siden, minske farten og eventuelt stanse, slik at den bakenfor kjørende kan komme forbi. Brudd mot denne bestemmelsen kan medføre utelukkelse.

§ 507. Fører og kartleser.

a) Besetning:

Besetningen består av fører og kartleser. Føreren skal kjøre bilen under hele konkurransen. Det er ikke tillatt å medta passasjerer.

b) Klasseinndeling:

Fører og kartleser rangeres i tre klasser: A–B–C.

c) Plassering i klasser:

- C Mindre enn 10 poeng oppnådd.
- B 10 poeng oppnådd.
- A 10 poeng oppnådd i klasse A eller B de 5 siste år.

Opprykk skjer pr. 01.01 hvert år.

Fører/kartleser som rangerer i klasse A, rykker ned i klasse B dersom de ikke har deltatt i Bil-O løp over 45 km som h.h.v. fører/kartleser de siste 5 år. Utover dette rykker man ikke ned etter først å ha rykket opp.

A-fører rangerer minimum som B-kartleser.

A-kartleser rangerer minimum som B-fører.

d) Klasser i løp:

Det står arrangøren fritt med hensyn til hvilke klasser det innbys til (A–B–C). Om det innbys til spesialklasse, f.eks. dameklasse, old-boys e.l., må tilleggsreglene inneholde nærmere bestemmelser. Deltakere som kjører i spesialklasse deltar dessuten i sine ordinære klasser (A–B–C).

Dersom det innbys til deltakelse i klasse C, skal C-klassens kjøreordre skal ha vanskelighetsgrad Enkel, se § 504 j).

e) Poengberegning:

Poeng beregnes for fører og kartleser etter den plassering som er oppnådd i klassen (C-B-A), ref. NSR § 62.4. I en cup som kjøres over flere løp, og som premieres sammenlagt, gis det poeng etter plassering i hvert løp. I treningsløp (pkt. g) gis ikke poeng. Poeng oppnådd i ett år overføres til påfølgende år.

f) Rangering i klasser:

FØRER	KLASSE						
CC	C	B	C	B	A	B	A
CB	C	B	C	B	A	B	A
BC	B	B	B	B	A	B	A
BB	B	B	B	B	A	B	A
BA	B	B	B	B	A	B	A
AB	A	A	A	A	A	A	A
AA	A	A	A	A	A	A	A
KARTLESER	CC	CB	BC	BB	BA	AB	AA

CB = C fører / B kartleser

Eksempel: Fører: **BC** (B fører - C kartleser) + Kartleser: **AB** (A fører – B kartleser) = Klasse: B

Et lag kan melde seg i en klasse høyere enn det rangerer.

g) Gruppering av løp:

Bilorientering = over 45 km

Bilorientering (T) = under 45 km (treningsløp)

§ 508. Deltakende biler.

I Bilorientering kan lukkede personbiler, stasjonsvogner, varevogner og pick-up biler som er i god drifts- og sikkerhetsmessig stand, delta.

Biler som deltar i Bilorienteringsløp, må være registrerte og oppfylle Vegtrafikklovens forskrifter.

Teknisk kontroll avgjørelse om driftssikkerheten er inappellabel.

§ 509. Startnummer.

Deltakerne skal plassere sitt startnummer etter arrangørens anvisning og godt synlig. Etter løpets avslutning skal startnummer fjernes før målområdet forlates. Deltakere som bryter løpet, plikter å fjerne sitt startnummer.

§ 510. Bilens utrustning.

Deltakere i Bilorientering kan anvende pigger i dekk etter bestemmelsene i Vegtrafikkloven.

Bilbelter er påbudt på såvel førers som kartlesers plass.

Beskyttelsesplate kan anvendes forutsatt at den ikke er festet til noen deler utenfor karosseriet f.eks. støtfangerne. Beskyttelsesplaten må monteres slik at ingen del av styremekanismen påvirkes.

§ 511. Teknisk kontroll.

Arrangøren skal før start foreta teknisk kontroll av samtlige deltakerbiler. Det kan også foretas teknisk kontroll av biler under og etter løpet.

§ 512. Trafikksikkerhet.

En deltager har plikt til å bryte løpet hvis hans bil ikke lenger er i trafikkmessig forsvarlig stand og når det er åpenbart for vedkommende at betingelse for utelukkelse foreligger.

§ 513. Reparasjoner.

Etter ankomst til kontroll og reguleringspauser og før starttidspunktet, har deltaker ikke lov til å forlate kontrollområdet. Reparasjoner kan bare utføres dersom bilen ikke er til hinder for øvrig trafikk eller deltakere.

Det skal ikke gis ekstra tidstillegg for reparasjoner. På starttidspunktet skal bilen forlate startområdet.

Under løpet er det forbudt å bli tauet, bortsett fra å bringe bilen tilbake på veien ved eventuell utforkjøring.

Brudd på denne bestemmelsen kan medføre utelukkelse.

§ 514. Gjennomsnittshastighet.

Bilorientering kjøres etter oppgitte gjennomsnittshastigheter. Ved fastsettelse av gjennomsnittshastighetene for de forskjellige etapper må det tas tilbørlig hensyn til de respektive veiers beskaffenhet og deres normale trafikkhastighet. Oppgitt gjennomsnittshastighet skal aldri overstige 60 km/t. På vei som ikke er riksvei, skal oppgitt gjennomsnittshastighet aldri overstige 55 km/t. Er en veistrekning skiltet med fartsgrense, skal oppgitt gjennomsnittshastighet ikke overstige 90% av fartsgrensen for noen del av strekningen.

§ 515. Kart.

Målestokk og tegnforklaring skal angis for alle typer kart. Dersom kartet har rutenett, regnes rutenettet å definere himmelretningene. For andre kart skal nord være rett opp på kartet. Kart kan være separate kartblad eller tegnes inn i selve kjøreordren. Arrangøren skaffer kart. Ved bruk av originalkart skal kartets navn og utgave være korrekt angitt i tilleggsreglene. Kart som ikke er originalkart, inkludert kartkopier, betegnes som spesialkart.

§ 516. Kjøreordren.

a) Generelt

Kjøreordren beskriver den rute som skal følges. Den angir også hvilke gjennomsnittshastigheter det kjøres etter og de nødvendige avstander. Kjøreordren skal være oversiktlig og opplysninger i kjøreordrens løypebeskrivelse skal settes i den rekkefølge det skal kjøres. Dersom ingenting annet er angitt, skal det kjøres korteste vei på kartet uten å snu mellom de oppgitte punkter. Dersom det mellom to oppgitte punkter (1) ikke skal kjøres korteste vei, (2) er berettiget tvil om hva som er korteste vei, eller (3) skal kjøres sti, umerket vei eller kartskisse på hele eller deler av strekningen, skal hele strekningen mellom de aktuelle punkter angis i en "kjør..." beskrivelse. I denne beskrivelsen skal kjøring på sti, umerket vei eller kartskisse angis eksplisitt.

Kjøreordren skal være så klar som om ruten var inntegnet på det kart som anvendes, også når det kjøres umerkede veier. Veideler der det er berettiget tvil om veivalget, må oppgis. Når det ikke er mulig å tegne inn ruten på det anvendte kart etter de opplysninger som fremkommer i følge kjøreordren, må kartskisse tegnes i selve kjøreordren, se § 516 d) nedenfor.

En vei som tydelig er brutt av et kartsymbol, regnes som gjennomgående.

En kontroll som er oppgitt i kjøreordren, regnes som et oppgitt punkt på kartet.

Kjøreordrens første side skal inneholde telefonnummer til løpsleder eller løpssekretariat.

En kjøreordre kan når som helst annulleres og erstattes med en ny. Dersom gammel kjøreordre skal kjøres helt ut før ny påbegynnes, skal dette angis i den nye kjøreordren.

b) Forkortelser

Følgende forkortelser skal benyttes i kjøreordren:

+	= kirke
vdl	= veidele, et punkt hvorfra det går 3 eller flere veier
um vdl	= umerket veidele, et veidele som ikke er inntegnet på kartet
um v	= umerket vei, en vei som ikke er inntegnet på kartet
tilh	= til høyre
tilv	= til venstre
rf	= rett frem
ro	= rett overfor
RV	= riksvei
FV	= fylkesvei
KV	= kommunal vei
pv	= privat vei
kjv	= kjerrevei / traktorvei
TK	= tidskontroll
PK	= passeringskontroll
OK	= orienteringskontroll
mm	= millimeter
min	= minutt
sek	= sekund
e	= etter

c) Kartreferanser

En kartreferanse skal entydig definere et punkt på kartet. Kartreferanser angis med en punktbeskrivelse sammen med himmelretning og eventuelt millimeter-avstand fra et kartsymbol.

Himmelretning måles fra midten av angitt symbol. Himmelretningene nord, nordøst, øst, sydøst, syd, sydvest, vest og nordvest tolkes som eksakte retninger. Andre himmelretninger som vestnordvest, sydsydøst etc. tolkes som sektorer mellom de aktuelle eksakte retninger. Eksempelvis tolkes "vd/ vestnordvest ..." som nærmeste veidele i sektoren mellom vest og nordvest. Sektorhimmelretninger kan kun benyttes når det er åpenbart hvilket punkt som refereres og bør i størst mulig grad unngås. Kartreferanser uten himmelretning tolkes å ligge midt i referert symbol.

Millimeter-avstand måles fra nærmeste kant av angitt symbol. Kartreferanser uten millimeter-avstand tolkes å være nærmeste punkt som svarer til referansen.

d) Kartskisser

Kartskisser, også kalt skisser, skal tegnes inn i selve kjøreordren i samme kompassretning som det aktuelle kartet, dvs. med nord rett opp. Skisser tegnes i målestokk, fortrinnsvis i hele tusen. Målestokk skal angis. For den aktuelle ruten skal alle veier i terrenget og alle veier på kartet tegnes inn. Skisser skal som minimum utarbeides med følgende tegnforklaring:

=====	= vei som finnes både på kartet og i terrenget
—————	= umerket vei, vei som finnes i terrenget, men ikke på kartet
-----	= vei som finnes på kartet, men ikke i terrenget

Løypebeskrivelsen angis med enten avstandstall eller bokstaver.

For skisser med avstandstall som angivelser gjelder følgende tilleggskrav:

1. Løypebeskrivelsen angis med stigende avstandstall i veidelene.
2. Veidele med laveste avstandstall regnes som startpunkt for skissen.
3. Kjøreretning inn mot startpunkt for skissen markeres med en pilspiss.
4. Veidele med høyeste avstandstall regnes som slutt punkt for skissen.
5. Både start- og slutt punkt for skissen skal enten være et oppgitt punkt på kartet eller ligge på ruten man skulle kjørt dersom man hadde sett bort fra skissen.
6. Dersom slutt punktet ikke er et oppgitt punkt på kartet, skal man ut fra skissen kunne måle seg til slutt punktets plassering på kartet.

For skisser med bokstavangivelser gjelder følgende tilleggskrav:

1. Løypebeskrivelsen angis med bokstaver i alfabetisk stigende orden (A, B, C, D,...).
2. Veidele med bokstaven A regnes som startpunkt for skissen.
3. Kjøreretning inn mot startpunkt for skissen markeres med en pilspiss.
4. Veidele med alfabetisk høyeste bokstav regnes som slutt punkt for skissen.
5. Både start- og slutt punkt for skissen skal være oppgitte punkter på kartet.
6. Skissen tegnes med samme krav til nøyaktighet som for et spesialkart.

e) Tripphenvisninger

Tripphenvisninger benyttes der man ut fra kartets målestokk og øvrige angivelser ikke har tilstrekkelig grunnlag for å avgjøre veivalg i et veidele. Tripphenvisninger skrives i den rekkefølge de kjøres og på riktig plass i forhold til de aktuelle oppgitte punkter. En tripphenvisning skal være en presisering av ruten man ut fra kjøreordren kan tegne inn på kartet og skal ikke medføre vesentlige avvik fra den innregnede rute.

f) Tulipanpiler

Tulipanpiler kan brukes på strekninger der kjøreruten ikke ønskes angitt i forhold til kartet. Hvis tulipanpiler brukes på et avsnitt, må hele avsnittet angis med tulipanpiler.

Tulipanpiler beskriver kjøreretning i de aktuelle veideler. Som minimum skal avtak fra naturlig vei angis. I veideler der det ikke er angitt noen pil, skal det kjøres naturlig vei.

Man kommer alltid inn "nedenfra" i pilen, angitt med en liten sirkel. Kjøreretning videre angis med en pilspiss. Alle veier i veidelet må tegnes inn. Trippavstand for pilen er alltid avstand fra siste trippunkt. Hvis det er flere veideler i pilen (eksempelvis i en rundkjøring), angis trippavstand for første veidele. Det kan angis tilleggsinformasjon i tillegg til pilen, f. eks. veiskilte.

§ 517. Idealtid.

Med idealtid menes den tid som deltakeren skal anvende mellom to kontrollpunkter.

Ved beregning av idealtid avrundes avstander på normal måte til nærmeste hel 100-meter.

Den ideelle ankomsttid til en kontroll får man ved å legge idealtiden til starttiden for foregående kontroll.

§ 518. Kontroller.

I Bil-O kan følgende kontroller etableres: Tidskontroll, passeringskontroll og orienteringskontroll.

Tidskontroller kan være åpne, hemmelige eller skjulte.

Åpne tidskontroller er angitt i kjøreordren og markert med skilt i terrenget.

Hemmelige tidskontroller er ikke angitt i kjøreordren, men er markert med skilt i terrenget.

Skjulte tidskontroller er ikke angitt i kjøreordren og heller ikke i terrenget.

Bruk av skjulte tidskontroller skal angis i tilleggsreglene.

Ved åpne og hemmelige tidskontroller registreres ankomst- og starttid.

Ved skjulte tidskontroller registreres passeringstid.

Ved bemannet passeringskontroll registreres passering.

Ved ubemannet passeringskontroll og orienteringskontroll registrerer deltakeren selv registreringssymbolet, som føres inn i kontrollkortets første ledige rubrikk. Registreringer skal være tydelige, og det tillates maksimalt ett registrert symbol pr rubrikk.

Kontroller kan avsluttes når alle startende som ikke kvalifiserer til utelukkelse og ikke har brutt, har passert.

Hvis særlige forhold tilsier det, kan arrangøren stryke prikkbelastningen på en eller flere kontroller.

Dersom prikkbelastningen på en orienteringskontroll strykes, settes maksimumstid for påfølgende tidskontroll lik opprinnelig idealtid pluss 5 minutter tillegg. Det gis 5 minutter tillegg for hver strøket orienteringskontroll på den aktuelle etappen. Det gis ikke prikkbelastning for ankomst innen maksimumstiden.

NBF kan – uten at dette angis i tilleggsreglene- etablere fartskontroll(er). I forbindelse med NBF's fartskontroller skal deltaker stoppe ved stoppkontrollen. Kontrollmannskapet skal informere deltakerne om overskridelsen. Hastigheten oppgis kun ved overskridelse. Når det ved slike kontroller konstateres overskridelser fra gjeldende hastighetsregler, kan juryen idømme utelukkelse. I tillegg skal juryen idømme mulkt etter følgende skala:

Overskridelser	Mulkt
1 - 5 km/t	300 kr.
6 - 10 km/t	500 kr.
11 - 15 km/t	800 kr.
16 - 20 km/t	1100 kr.
21 - 25 km/t	1500 kr.
26 - 30 km/t	2000 kr.

Er overskridelsen over 30 km/t, skal juryen fremme innstilling til NBF om suspensjon (NSR § 73.3).

§ 519. Tids-beregning.

Tidsberegning skjer i timer, minutter og sekunder. En avlest tid skal alltid avrundes nedover til nærmeste sekund.

§ 520. Tidtagning.

Tiden avleses etter kontrollens ur. Urene skal være radiosynkronisert. Masterur skal settes opp i sekretariatet. Ved bruk av annet tidtagersystem skal dette beskrives i tilleggsreglene.

Tiden avleses når fronten på deltakerbilen passerer kontrollskiltet. Dersom det er kø av deltakerbiler før kontrollskiltet, avleses tiden ved ankomst til køen.

En deltaker plikter å oppsøke en kontroll som er sett eller burde vært sett, for notering av tid. Dette skal gjøres uten å stoppe eller kjøre unormalt langsomt.

Deltakerne er selv ansvarlig for å få angitt ankomst- og starttid på kontrollene.

Deltakere som ikke får notert ankomst- og starttid på en kontroll, straffes med 1200 prikker.

Dersom kontrollslipper benyttes, limes disse inn på første ledige linje. Velger arrangøren å benytte annen type kontrollkort, angis dette i tilleggsreglene.

Det kan ikke protesteres mot feil notert tid. Dog skal arrangøren korrigere beviselig feil notert tid.

§ 521. Beregnings-grunnlag.

For tidlig eller for sen ankomst til en kontrollpost i forhold til idealtid straffes med 1 prikk pr. sek.

§ 522. Beregning.

Den deltaker som har det laveste antall prikker i sin klasse, får plassering nr. 1 osv. Har to eller flere deltakere samme antall prikker, får de samme plassering.

§ 523. Kontrollposters plassering.

Kontrollposter skal plasseres slik at de ikke er til hinder for annen trafikk. Kontrollene skal plasseres så nøyaktig som mulig, og det skal ikke benyttes noen feilmargin.

Tidskontroller må ikke plasseres i eller umiddelbart etter tettbebyggelse. Tidskontroller skal kun plasseres på hele 100 meter. Deltakeren må selv sørge for å få oppgitt kontrollens plassering fra postmannskapet.

Kontrollens plassering skal ikke oppgis før deltakers ankomsttid er notert.

Passeringskontroller skal plasseres lett synlig på høyre side av veien. I tillegg kan det plasseres en lett synlig markering på venstre side av veien. Eventuell bruk av venstremarkeringer skal angis i tilleggsreglene.

Orienteringskontroller skal plasseres inntil og parallelt med veiens høyre side. Når bilen står ved eller midt foran orienteringskontrollen, skal symbolet være lett å avlese uten at bilen forlates, eller at ekstra lyskaster må benyttes.

Avstanden mellom to bemannede kontroller skal være slik at idealtiden mellom kontrollene er minst 30 sekunder. Avstanden mellom orienteringskontroll og påfølgende tidskontroll skal være slik at idealtiden mellom kontrollene er minst 60 sekunder. Minste tillatte avstand mellom to orienteringskontroller er 100 meter, også når de gjelder for ulike klasser eller ulike etapper av løpet.

Ubemannede passeringskontroller skal kun plasseres på strekninger der det er mulighet for feilkjøring.

Tidskontroller bør ikke plasseres på strekninger der det er sannsynlig det vil forekomme feilkjøring.

§ 524. Manglende kontroll.

Deltakerne som mangler en eller flere tidskontroller, straffes med 1200 prikker for hver manglende tidskontroll. Idealtiden ved manglende tidskontroll blir å beregne etter summen av idealtiden mellom de oppsøkte kontroller. Deltakerne skal alltid fortsette løpet fra siste oppsøkte tidskontroll. Hvis en deltaker mister siste tidskontroll, vil vedkommende kun få 1200 prikker.

Deltaker som mangler passerings- eller orienteringskontroller, straffes med 600 prikker pr. manglende kontroll. Feilregistrerte passerings- og orienteringskontroller kan straffes med inntil 300 prikker pr. feilregistrerte kontroll. Regler for slik prikkbelastning skal i såfall angis i tilleggsreglene.

§ 525. Feilkjøring.

Deltakere som ved feilkjøring kommer feil vei til en bemannet kontroll, blir ikke registrert. Registrering av ankomst- og starttid skjer kun for deltakere som passerer kontrollskilt i riktig retning. Deltakere som kommer feil vei, kan dog "kjøre gjennom" kontrollområdet.

§ 526. Respitt-tid (maksimal forsinkelse).

Respitt-tiden er det tillegg til den ideelle kjøretid som den deltakende maksimalt kan ha for å anses å ha fullført konkurransen. Respitt-tiden er 20 minutter mellom to påfølgende tidskontroller og 60 minutter totalt for løpet.

Deltakere som ankommer til kontroll med større forsinkelser enn respitt-tiden, kan utelukkes fra bedømmelse.

Juryen kan dispensere fra denne bestemmelsen.

§ 527. Reklame.

En anmelder har anledning til å ha reklame på sin bil under deltakelse i Bilorientering. Tillatelsen gis på følgende betingelser:

- a) At det er tillatt i h.h.t. FIA's bestemmelser og norsk lov.
- b) At det ikke kan virke støtende.
- c) At det ikke dekker plass for startnummer og for reklame arrangøren har forbeholdt seg i tilleggsreglene.
- d) At reklamen ikke er plassert på bilens vinduer. Teammerker/klubbmerker/løpsmerker etc. kan plasseres på sideruten bak fører.

§ 528. Opplysninger til deltakerne.

Enhver opplysning eller meddelelse fra arrangøren til deltakerne under løpet skal fremlegges skriftlig og deltakeren kvitterer for mottakelsen.

§ 529. Startordning.

Den klassevise startrekkefølge er fri. Innenfor klassene fastsettes rekkefølgen ved loddtrekning. Etteranmeldte deltakere skal starte først i sin klasse.

Det bør startes med 2 minutters intervaller, også fra løpets tidskontroller.

§ 530. Pause.

Hvis et løp overstiger 200 km skal det legges inn en pause på minimum 30 min. for samtlige deltakere. Ved reguleringspauser som "pøsepost" o.l. bør samtlige deltakere ha minimum 15 min. pause.

§ 531. Ulykker og tvingende ytre omstendigheter.

Hvis en deltaker påtreffer annen person som har vært utsatt for en ulykke, dvs. personskade og det er behov for hjelp, plikter den deltakende etter beste evne å bistå med den nødvendige assistanse.

Ved ulykker med personskade eller andre tvingende ytre omstendigheter må forsinkelse kunne bekreftes av tredjepart. I slike tilfeller gis deltakeren prikker på påfølgende tidskontroll tilsvarende gjennomsnittet for de fullførende i klassen (normal avrunding) på den aktuelle tidskontroll. Juryen avgjør hva som godkjennes som tvingende ytre omstendigheter.

§ 532. Avbrutt løp.

Deltaker som bryter et løp skal personlig eller pr. telefon eller på annen måte uten opphold meddele dette til arrangøren, eller noen av løpets funksjonærer. Brudd mot denne bestemmelsen kan rapporteres NBF.

§ 533. Utelukkelse fra bedømmelse.

En deltaker kan utelukkes fra bedømmelse ved følgende tilfeller:

1. Ved overtredelse av Vegtrafikkloven eller gjeldende trafikkregler.
2. Hvis han beviselig ikke har gitt plass for forbikjøring såfremt dette var mulig.
3. Hvis en deltaker fra funksjonær, annen deltaker eller andre mottar opplysninger som antas å kunne forbedre hans resultat.
4. Hvis en deltaker opptrer uhøflig overfor løpets funksjonærer eller på annen måte viser usportslig opptreden.
5. Hvis bilen ikke er i trafikkmessig forsvarlig stand.
6. Ved brudd mot de tekniske bestemmelsene eller feilaktige opplysninger om bilen i anmeldelseskjemaet.
7. Ved ubekreftede rettelsjer på kontrollkort.
8. Hvis deltakerbil under løpet er kjørt av en annen enn den anmeldte fører.
9. Ved overskridelse av respitt-tiden.
10. Dersom deltagerbil taues utover å bli brakt tilbake på veien.
11. Ved manglende startnummer.
12. Ved andre brudd på reglene i ISR/NSR/Bilorienteringsreglementet.

§ 534. Markering av kontroller.

Kontroller skal markeres med skilt som beskrevet nedenfor. Tilsvarende skilt med noe endrede dimensjoner/fargenyanser kan benyttes, forutsatt at deltakerne opplyses om dette før start.

a) Tidskontroll (TK)



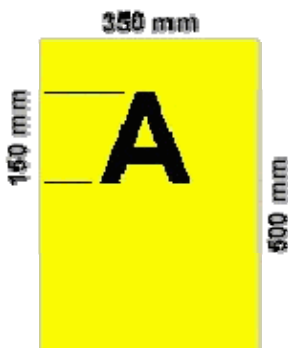
Rødt skilt
Hvit skrift
Bokstavhøyde minimum 50 mm

b) Ny start



Hvitt skilt
Sort skrift
Bokstavhøyde minimum 50 mm

c) Passeringskontroll / orienteringskontroll (PK / OK)



Gult, oransje eller hvitt skilt
Sort skrift

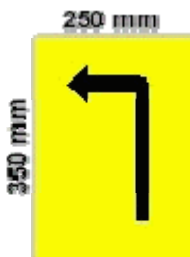
d) Venstremerking passeringskontroll



Gult, oransje eller hvitt skilt,
fortrinnsvis i samme farge som tilhørende PK
Normalt uten symbol, men klubb- eller sponsormerke tillates

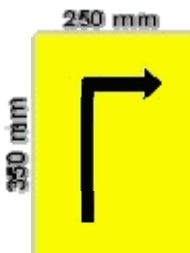
§ 535. Markering av kjøreretning.

A) Venstre pil



Gult skilt
Sort skrift

b) Høyre pil



Gult skilt
Sort skrift

c) Rett fram pil



Gult skilt
Sort skrift

d) Feil vei skilt



Rødt skilt
Sort skrift i hvitt felt

e) Arrangørens fartsbegrensning



Hvitt skilt
Blå skrift
Rød skrift må ikke benyttes

f) Arrangørens fartsbegrensning opphevet



Hvitt skilt
Grå skrift
Rød skrift må ikke benyttes

§ 536. Andre bestemmelser.

Annen forsinkelse enn angitt i § 531 godskrives ikke.

Det skal alltid kjøres korteste vei mellom de i kjøreordren oppgitte punkter etter de anvisninger som er gitt. Det er ikke tillatt å snu i noen av de oppgitte punkter, men hvis derimot en av veiene er blokkert, kjøres kortest vei til første veidele etter blokkeringen, dog således at samme veistrekning ikke kjøres to ganger, unntatt den første del av omkjøringen. Herfra gjenopptas ruten. Omkjøring skal skje etter de gjeldende trafikkregler. Maksimaltiden vil bli beregnet etter 30 km/t for kjøring fra sperring til neste kontroll.

Med blokkering menes at veien er sperret for lengre tid på grunn av ras o.l. At deltakerbil eller annet kjøretøy sperrer veien regnes ikke som blokkering.

En arrangør har anledning til å komplettere eller endre tilleggsreglene, eventuelt avlyse eller innskrenke løpet såfremt spesielle forhold gjør det nødvendig. I så fall må samtlige deltakere underrettes skriftlig før start.

Endring av kjøreruten kan foretas etter at deltakerne har startet. Ved avlysning av løpet skal anmeldelsesgebyret tilbakebetales.

§ 537. Reglementets gyldighetsområde.

Dette reglement er en del av Det Nasjonale Sportsreglement (NSR) . Tilleggsregler og bestemmelser som settes opp for en konkurranse må ikke være i strid med ISR og NSR.

Vedlegg: Retningslinjer for utforming av kjøreordre.

Retningslinjene skal være retningsgivende for arrangørens utforming av kjøreordren. Retningslinjene utfyller kravene som er formulert ovenfor. For å øke lesbarheten er kravene fra § 514 og § 516 kopiert inn, mens retningslinjer utover kravene fra § 514 og § 516 er skrevet med *kursiv*.

§ 514. Gjennomsnittshastighet.

Bilorientering kjøres etter oppgitte gjennomsnittshastigheter. Ved fastsettelse av gjennomsnittshastighetene for de forskjellige etapper må det tas tilbørlig hensyn til de respektive veiers beskaffenhet og deres normale trafikkhastighet. Oppgitt gjennomsnittshastighet skal aldri overstige 60 km/t. På vei som ikke er riksvei, skal oppgitt gjennomsnittshastighet aldri overstige 55 km/t. Er en veistrekning skiltet med fartsgrense, skal oppgitt gjennomsnittshastighet ikke overstige 90% av fartsgrensen for noen del av strekningen.

Retningslinjer utover krav formulert i § 514:

Endringer av gjennomsnittshastighet på et avsnitt bør kun foretas der omstendighetene tilsier det. Dersom samme veistrekning kjøres flere ganger, bør oppgitte gjennomsnittshastigheter være de samme. På strekning som passerer tettbebyggelse, bør det gis tidstillegg. Ved passering av tettbebyggelse eller gårdstun kan det gis tidstillegg i stedet for å redusere oppgitt gjennomsnittshastighet, forutsatt at reglene i §514 er oppfylt.

§ 516 a) Kjøreordre generelt

Kjøreordren beskriver den rute som skal følges. Den angir også hvilke gjennomsnittshastigheter det kjøres etter og de nødvendige avstander. Kjøreordren skal være oversiktlig og opplysninger i kjøreordrens løypebeskrivelse skal settes i den rekkefølge det skal kjøres. Dersom ingenting annet er angitt, skal det kjøres korteste vei på kartet uten å snu mellom de oppgitte punkter. Dersom det mellom to oppgitte punkter (1) ikke skal kjøres korteste vei, (2) er berettiget tvil om hva som er korteste vei, eller (3) skal kjøres sti, umerket vei eller kartskisse på hele eller deler av strekningen, skal hele strekningen mellom de aktuelle punkter angis i en "kjør..." beskrivelse. I denne beskrivelsen skal kjøring på sti, umerket vei eller kartskisse angis eksplisitt.

Kjøreordren skal være så klar som om ruten var inntegnet på det kart som anvendes, også når det kjøres umerkede veier. Veideler der det er berettiget tvil om veivalget, må oppgis. Når det ikke er mulig å tegne inn ruten på det anvendte kart etter de opplysninger som fremkommer i følge kjøreordren, må kartskisse tegnes i selve kjøreordren, se § 516 d) nedenfor.

En vei som tydelig er brutt av et kartsymbol, regnes som gjennomgående.

En kontroll som er oppgitt i kjøreordren, regnes som et oppgitt punkt på kartet.

Kjøreordrens første side skal inneholde telefonnummer til løpsleder eller løpssekretariat.

En kjøreordre kan når som helst annulleres og erstattes med en ny. Dersom gammel kjøreordre skal kjøres helt ut før ny påbegynnes, skal dette angis i den nye kjøreordren.

Retningslinjer utover krav formulert i § 516 a):

Det presiseres at en "kjør..." beskrivelse mellom to oppgitte punkter (se eksempel på neste side), skal dekke hele strekningen mellom de to aktuelle punkter.

Det er berettiget tvil om hva som er korteste vei dersom forskjellen i avstand mellom de avvikende delstrekk er mindre enn 20%.

Det er kun nødvendig å oppgi de veideler hvor det kan oppstå berettiget tvil om veivalget. Eksempelvis er det berettiget tvil i et veidele dersom:

(1) En umerket vei samsvarer bedre med angitt eller korrekt målt himmelretning enn den vei man skal kjøre.

(2) En umerket vei tar av før og i tilnærmet samme retning som korrekt avtak, og avstanden mellom avtakene er mindre enn det som svarer til 1 mm i kartets målestokk.

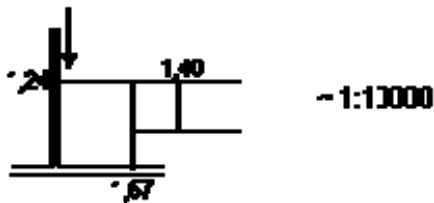
(3) En vei er lagt om, ny vei oppfattes som naturlig vei, ny vei er umerket, det skal kjøres gammel merket vei, og største avstand mellom gammel og ny vei er mindre enn det som svarer til 1 mm i kartets målestokk.

Som beskrevet ovenfor, regnes en vei som tydelig er brutt av et kartsymbol, som gjennomgående. Dersom det brutte feltet er lenger enn 3 mm, eller det av andre grunner er tvil, bør det likevel angis at veien er gjennomgående.

Dersom det benyttes overlappende kartblader, skal overgang mellom kartblader angis. Startpunkt på nytt kartblad skal svare til siste oppgitte punkt på foregående kartblad. Overganger mellom kartblader fra Statens Kartverks hovedkartserie behøver ikke angis, da disse ikke overlapper.

Dersom det gis tillegg til idealtiden, skal kjøreordren angi hvilke avstander tillegget gjelder for. Dersom avstander ikke er oppgitt, regnes tillegget å gjelde for hele avsnittet.

Oppsett og grafisk utforming bør være i samsvar med eksemplet på neste side.

Km/t	Beskrivelse	Til	Avst
Start: punkt syd Jordfallet			
kjør FV, pv og FV			
43	0,0 – 1,2		
31	1,2 – 2,3	vdl FV/pv øst Mollestad	2,27
om um vdl syd Gravli			
kjør um v østover, sydover og østover e 0,34 tilh			
om um vdl på um v 4 mm syd Grayli			
kjør um v sydover			
om um vdl syd Grayli (pv nordøstover finnes ikke terrenget)			
e 1,12 10 sek tillegg for utkjøring RV			
34	om punkt nord Rud	vdl syd Geitryggen	1,37
om um vdl øst Rød			
kjør skisse			
			
31	om um vdl nord Randeberg industri	vdl nord Randeberg industri	1,75
om punkt i enden av pv syd 246 (brun skrift)			
37	kjør um v sydsydvestover	um vdl 12 mm nordvest Nordli	0,46
kjør pv og FV			
OK i bekk nord Støa			
kjør FV			
47	om vdl syddøst Gutu (søndre vdl)	vdl nordvest Prestegard (nordre)	1,26

§ 516 b) Forkortelser

Følgende forkortelser skal benyttes i kjøreordren:

+	= kirke
vdl	= veidele, et punkt hvorfra det går 3 eller flere veier
um vdl	= umerket veidele, et veidele som ikke er inntegnet på kartet
um v	= umerket vei, en vei som ikke er inntegnet på kartet
tilh	= til høyre
tilv	= til venstre
rf	= rett frem
ro	= rett overfor
RV	= riksvei
FV	= fylkesvei
KV	= kommunal vei
pv	= privat vei
kjv	= kjerrevei / traktorvei
TK	= tidskontroll
PK	= passeringskontroll
OK	= orienteringskontroll
mm	= millimeter
min	= minutt
sek	= sekund
e	= etter

Retningslinjer utover krav formulert i § 516 b):

Andre forkortelser bør ikke benyttes.

§ 516 c) Kartreferanser

En kartreferanse skal entydig definere et punkt på kartet. Kartreferanser angis med en punktbeskrivelse sammen med himmelretning og eventuelt millimeter-avstand fra et kartsymbol.

Himmelretning måles fra midten av angitt symbol. Himmelretningene nord, nordøst, øst, sydøst, syd, sydvest, vest og nordvest tolkes som eksakte retninger. Andre himmelretninger som vestnordvest, sydsydøst etc. tolkes som sektorer mellom de aktuelle eksakte retninger. Eksempelvis tolkes "vdl vestnordvest ..." som nærmeste veidele i sektoren mellom vest og nordvest. Sektorhimmelretninger kan kun benyttes når det er åpenbart hvilket punkt som refereres og bør i størst mulig grad unngås. Kartreferanser uten himmelretning tolkes å ligge midt i referert symbol.

Millimeter-avstand måles fra nærmeste kant av angitt symbol. Kartreferanser uten millimeter-avstand tolkes å være nærmeste punkt som svarer til referansen.

Retningslinjer utover krav formulert i § 516 c):

Punktbeskrivelsen angis på formen "vdl", "vdl FV/pv", "um vdl", "punkt" eller tilsvarende.

Millimeter-avstand skal oppgis dersom det angis umerket veidele på umerket vei, det angis umerket veidele referert med annen himmelretning enn nord, syd, øst eller vest, eller det er mer enn 30 mm fra kartsymbol til referert punkt på kartet. For øvrig oppgis millimeter-avstand når det er nødvendig for å tydeliggjøre angivelsen av et punkt.

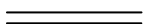

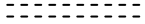
Dersom det finnes like navn på kartet, og det er tvil om hvilket som refereres, skal navnet kvalifiseres, eksempelvis på formen "vdl nord N_{es} (nordre)". Dersom det er mer enn 100 mm mellom de like navn, vurderes det uansett ikke å være tvil om hvilket som refereres.

Dersom samme punkt refereres flere ganger, skal referansen være lik hver gang.

For kartsymboler med annen farge enn svart, angis fargen på formen "vdl syd A_{uretj} (blå skrift)".

§ 516 d) Kartskisser






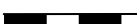

Kartskisser, også kalt skisser, skal tegnes inn i selve kjøreordren i samme kompassretning som det aktuelle kartet, dvs. med nord rett opp. Skisser tegnes i målestokk, fortrinnsvis i hele tusen. Målestokk skal angis. For den aktuelle ruten skal alle veier i terrenget og alle veier på kartet tegnes inn. Skisser skal som minimum utarbeides med følgende tegnforklaring:

	= vei som finnes både på kartet og i terrenget
	= umerket vei, vei som finnes i terrenget, men ikke på kartet
	= vei som finnes på kartet, men ikke i terrenget

Retningslinjer utover krav formulert i § 516 d):

Andre symboler kan også brukes. Ved bruk av andre symboler bør tegnforklaring angis.

Følgende tegnforklaring anbefales:

	= bygning
	= åpent kjørbart område
	= ikke kjørbart område
	= bratt kant / skrent
	= gjerde
	= jernbane
	= kirke

Reglementstekst:

Løypebeskrivelsen angis med enten avstandstall eller bokstaver.

For skisser med avstandstall som angivelser gjelder følgende tilleggskrav:

1. Løypebeskrivelsen angis med stigende avstandstall i veidelene.
2. Veidele med laveste avstandstall regnes som startpunkt for skissen.
3. Kjøreretning inn mot startpunkt for skissen markeres med en pilspiss.
4. Veidele med høyeste avstandstall regnes som slutt punkt for skissen.
5. Både start- og slutt punkt for skissen skal enten være et oppgitt punkt på kartet eller ligge på ruten man skulle kjørt dersom man hadde sett bort fra skissen.
6. Dersom slutt punktet ikke er et oppgitt punkt på kartet, skal man ut fra skissen kunne måle seg til slutt punktets plassering på kartet.

For skisser med bokstavangivelser gjelder følgende tilleggskrav:

1. Løypebeskrivelsen angis med bokstaver i alfabetisk stigende orden (A, B, C, D,....).
2. Veidele med bokstaven A regnes som startpunkt for skissen.
3. Kjøreretning inn mot startpunkt for skissen markeres med en pilspiss.
4. Veidele med alfabetisk høyeste bokstav regnes som slutt punkt for skissen.
5. Både start- og slutt punkt for skissen skal være oppgitte punkter på kartet.
6. Skissen tegnes med samme krav til nøyaktighet som for et spesialkart.

Retningslinjer utover krav formulert i § 516 d):

Det anbefales at start- og slutt punkt for skissen er oppgitte punkter på kartet også for skisser med avstandstill som angivelser.

Kjøring før startpunkt og etter slutt punkt for skissen være beskrevet utenfor skissen, dvs. i den øvrige kjøreordren. Dette gjelder også i de tilfeller skissen dekker deler av strekket før startpunkt eller etter slutt punkt for skissen.

Skissens plass i forhold til den øvrige kjøreordren skal være entydig, og det skal ikke være tvil om start- eller slutt punkt for skissen er oppgitte punkter på kartet. Før skissen skal det alltid angis en "kjør..." beskrivelse som dekker hele strekket mellom foregående og påfølgende oppgitte punkt på kartet, se § 516 a).

Følgende varianter er aktuelle:

- "kjør skisse" Skissen dekker hele strekket, dvs startpunkt for skissen svarer til foregående oppgitte punkt på kartet, og slutt punkt for skissen svarer til påfølgende oppgitte punkt på kartet.
- "kjør skisse og vei" Det startes med skisse og avsluttes med "vei" (utenfor skissen), dvs startpunkt for skissen svarer til foregående oppgitte punkt på kartet, og slutt punkt for skissen svarer ikke til påfølgende oppgitte punkt på kartet.
- "kjør vei og skisse" Det startes med "vei" (utenfor skissen) og avsluttes med skisse, dvs startpunkt for skissen svarer ikke til foregående oppgitte punkt på kartet, og slutt punkt for skissen svarer til påfølgende oppgitte punkt på kartet.
- "kjør vei, skisse og vei" Det både startes og avsluttes med "vei" (utenfor skissen), dvs startpunkt for skissen svarer ikke til foregående oppgitte punkt på kartet, og slutt punkt for skissen svarer ikke til påfølgende oppgitte punkt på kartet.

Med "vei" forstås korteste merkede vei retning påfølgende oppgitte punkt på kartet. Er det behov for å presisere veitype, kan det alternativt skrives på formen "kjør FV, skisse og FV" eller tilsvarende.

§ 516 e) Tripphenvisninger

Tripphenvisninger benyttes der man ut fra kartets målestokk og øvrige angivelser ikke har tilstrekkelig grunnlag for å avgjøre veivalg i et veidele. Tripphenvisninger skrives i den rekkefølge de kjøres og på riktig plass i forhold til de aktuelle oppgitte punkter. En tripphenvisning skal være en presisering av ruten man ut fra kjøreordren kan tegne inn på kartet og skal ikke medføre vesentlige avvik fra den inntegnede rute.

Retningslinjer utover krav formulert i § 516 e):

Tripphenvisninger skrives på formen "e 0,76 rf", "e 1,03 tilv", "e 1,03 vei rf er um" eller tilsvarende.

En tripphenvisning regnes å være en del av en eventuell "kjør..." beskrivelse og skrives umiddelbart etter en slik beskrivelse.

§ 516 f) Tulipanpiler

Tulipanpiler kan brukes på strekninger der kjøreruten ikke ønskes angitt i forhold til kartet. Hvis tulipanpiler brukes på et avsnitt, må hele avsnittet angis med tulipanpiler.

Tulipanpiler beskriver kjøreretning i de aktuelle veideler. Som minimum skal avtak fra naturlig vei angis. I veideler der det ikke er angitt noen pil, skal det kjøres naturlig vei.

Man kommer alltid inn "nedenfra" i pilen, angitt med en liten sirkel. Kjøreretning videre angis med en pilspiss. Alle veier i veidelet må tegnes inn. Trippavstand for pilen er alltid avstand fra siste trippunkt. Hvis det er flere veideler i pilen (eksempelvis i en rundkjøring), angis trippavstand for første veidele. Det kan angis tilleggsinformasjon i tillegg til pilen, f. eks. veiskilte.

Retningslinjer utover krav formulert i § 516 f):

Tulipanpiler bør primært brukes på strekninger der det ikke ønskes orienteringsmomenter.