

Rød skrift er endringer i reglementet fra 2008 til 2009.

Blå skrift er endringer etter at reglementet 2009 ble trykket

KONKURRANSEREGLEMENT

Reglement for Challenge-løp

Oppdatert pr.31.12.2008

- § 551. Definisjoner
- § 552. Formål
- § 553. Ansvar
- § 554. Tilleggsregler
- § 555. Respekt for lover og offentlige bestemmelser
- § 556. Forbikjøring
- § 557. Fører og kartleser
 - a) Besetning
 - b) Klasseinndeling
 - c) Bilklasser
- § 558. Deltagende biler
 - a) Krav til bilen
 - b) Bilens utrustning
- § 559. Gruppering av løp
- § 560. Startnummer
- § 561. Teknisk kontroll
- § 562. Trafikksikkerhet
- § 563. Reparasjoner
- § 564. Gjennomsnittshastighet
- § 565. Kart / Skisser
 - Kartkopier
 - Skisser
- § 566. Kjøreordren
 - Etapper
 - Pålitelighets**etapper**
 - Orienterings**etapper**
 - Ferdighets**etapper**
- § 567. Idealtid
- § 568. Kontroller
 - a) Åpen tidskontroll (TK)
 - b) Passeringskontroll (PK)
 - c) Startkontroll pålitelighets**etappe** (STK)
 - d) Hemmelig tidskontroll (HTK)
 - e) Fartskontroll
- § 569. Tidsberegning
- § 570. Tidtaking
- § 571. Beregningsgrunnlag
- § 572. Kontrollposters plassering og tidsbegrensning
- § 573. Manglende kontroll

- § 574. Feilkjøring
- § 575. Respitt-tid (maksimal forsinkelse)
- § 576. Reklame
- § 577. Opplysninger til deltakerne
- § 578. Startordning
- § 579. Pause
- § 580. Ulykker
- § 581. Avbrutt løp
- § 582. Protester / tidsfrister
- § 583. Utelukkelse fra bedømmelse
- § 584. Andre bestemmelser
- § 585. Reglementets gyldighetsområde
- § 586. Markering av kontroller / kjøreretninger.

§ 551. Definisjoner.

Et Challengeløp er et landeveisløp bestående av forskjellige former for etapper og oppgaver.

§ 552. Formål.

Challengeløp har som oppgave å utvikle 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. Formålet er også at biler **av eldre årgang og fram til i dag** holdes i god stand og benyttes i denne type løp.

§ 553. 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.

§ 554. Tilleggsregler.

For alle konkurranser må det settes opp tilleggsregler i henhold til NSR § 31 med følgende tillegg:

- Opplysninger om veistandard.
- Opplysninger om kart.
- Opplysning om hvilke type kontroller som blir benyttet.
- Tidspunkt for utlevering av kjøreordre.
- Opplysning om krav til lisens og bruk av engangslisens.
- Opplysning om forsikring.

§ 555. 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.

§ 556. 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.

§ 557. Fører og kartleser.

a) Besetning:

Besetningen består av fører og kartleser. NBF kan gi dispensasjon for å ta med ekstra passasjerer. Ekstrapassasjerer kan ikke følge med i bilen under ferdighets**etapper**.

Minimumsalder for kartleser/ passasjer er 14 år.

b) Klasseinndeling, **her vektlegges kartleserens kvalifikasjoner:**

Deltakere kan rangeres i 4 klasser: Klasse A, B, C og **C-2**.

Klasse A: Tidligere deltatt i kl A og deltagere i kl. B som har oppnådd poeng nok til opprykk.

Klasse B: Tidligere deltatt i kl. B og deltagere i klasse C som har oppnådd poeng nok til opprykk.

Klasse C: Tidligere deltatt i kl. C **eller premiært inntil 3 ganger i klasse C-2**.

Klasse **C-2**: Tidligere deltatt og ikke premiært i kl. C samt debutanter.

Opprykkspoeng beregnes i henhold til NSR §62.4.

20 poeng oppnådd i klasse C/C2 kvalifiserer til klasse B.

20 poeng oppnådd i klasse B kvalifiserer til klasse A.

Deltakere kan fritt melde seg på i en høyere klasse enn det de er kvalifisert til.

Personer, kvalifisert i klasse A eller B, som ikke har deltatt i Challenge-løp eller tilsvarende som fører eller kartleser de siste 3 år har rett til å rykke ned en klasse.

c) Bilklasser:

Hver av klassene kan ytterligere deles opp i bilklasser. Det er dog tillatt å slå to eller flere klasser sammen såfremt det er mindre enn 4 deltakere i den respektive bilklassen.

Det vises til FIA, appendix K, punkt **3.2**.

Kl. 1. Biler eldre enn 31/12-46. (Kategori A – D i appendix K)

Kl. 2. Biler produsert mellom 1/1-47 og 31/12-61. (Kategori E)

Kl. 3. Biler produsert mellom 1/1-62 og 31/12-65. (Kategori F)

Kl. 4. Biler produsert mellom 1/1-66 og 31/12-71. (Kategori G)

Kl. 5. Biler produsert mellom 1/1-72 og 31/12-76. (Kategori H)

Kl. 6. Biler produsert **mellom 1/1-77 og 31/12-81 (Kategori I)**

Kl. 7. Biler produsert mellom 1/1-82 og 31/12-90. (Kategori J)

Kl. 8. Biler produsert etter 1/1-91. (Kategori K).

Trimming skal være utført i h.h.t. bilens alder.

Det er fritt opptil arrangøren og opprette spesialklasser (merkeklasser, sportsvogner etc.).
Klassene må være beskrevet i løpets tilleggsregler

§ 558. Deltagende biler.

a) Krav til bilen

I Challengeløp kan biler som er i god drifts- og sikkerhetsmessig stand, delta.

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

b) Bilens utrustning.

Deltagere i Challengeløp skal anvende **felger og dekk** etter bestemmelsene i Vegtrafikkloven.
Bilbelter er påbudt på såvel førers som kartlesers plass.

Fastmontert tilleggsutstyr og hjelpemidler bør tilpasses bilens alder.

Deltagere i åpne biler skal benytte hjelm på ferdighetsetapper.

§ 559. Gruppering av løp

Challengeløp

Over **120 km**

Mini Challengeløp

Under **120 km**

§ 560. Startnummer.

Deltagerne skal plassere sitt startnummer etter arrangørens anvisning og godt synlig. Etter konkurransens avslutning skal startnummer fjernes før målområdet forlases.

§ 561. Teknisk kontroll.

Arrangøren skal før start, og kan etter innkomst, sørge for teknisk kontroll av samtlige deltakerbiler.

§ 562. 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.

Arrangøren kan når som helst under løpet etablere en hvilken som helst form for teknisk kontroll for å påse at dette pålegget blir fulgt.

§ 563. Reparasjoner.

Reparasjoner kan bare utføres dersom bilen ikke er til hinder for øvrig trafikk eller deltakere. Det skal ikke gis ekstra tillegg for reparasjoner. 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.

§ 564. Gjennomsnittshastighet.

Mellom to åpne tidskontroller skal kjøretiden beregnes slik at gjennomsnittshastigheten ikke overskrider 50 km/t. Unntaket er **på transportetapper**, dersom deler av etappen kjøres på motorvei. **Ved vurdering av gjennomsnittshastighet plikter arrangøren å vurdere veiens**

beskaffenhet, trafikk tetthet, årstid og tidspunkt deltagerne skal passere. Gjennomsnittshastigheten på transportetapper må ikke settes så høyt at det blir en utslagsgivende del av løpet.

Gjennomsnittshastigheten på **øvrige etapper** må aldri settes høyere enn 50 km/t. Er en veistrekning på en pålitelighets**etappe** skiltet med fartsbegrensning, **enten offentlige eller private skilt eller skilt satt opp av arrangøren**, skal det være god avstand fra fartsbegrensningen til neste kontroll eller mål på etappen. Arrangøren behøver av denne årsak ikke operere med lav hastighet i et slikt område. Endringer i gjennomsnittshastigheten **eller tillegg i idealtiden**, på **en definert veistrekning**, bør kun foretas der omstendighetene tilsier det.

§ 565 Kart/ Kartkopier.

Kartets navn og utgave må være korrekt angitt i tilleggsreglene/startprogrammet.

Dersom originalkart benyttes, skal dette være handelsvare.

Kartkopier: Tegnforklaring, kompassretning og målestokk skal angis.

§ 566. Kjøreordre.

Det stilles følgende krav ved utforming av kjøreordren:

a) Kjøreordren skal være oversiktlig og opplysningene om løypebeskrivelsen skal settes i den rekkefølge de skal kjøres.

b) Referanser i kjøreordren er til kartet. **Tulipanpiler og henvisninger til disse refereres** til terrenget. Kjøreordren skal beskrive kjøreruten slik at den kan tegnes på kartet. Dersom løypa ikke kan tegnes inn på kartet i dennes målestokk, skal det benyttes skisse **eller tulipanpiler** med nødvendige opplysninger for å beskrive løypa.

c) Dersom sti, nedlagt jernbane eller umerket vei benyttes, skal dette angis i kjøreordren. Umerkede veier, som ikke skal kjøres, men som har betydning for deltagerens veivalg, skal oppgis i kjøreordren.

d) Løype, inntegnet på kartkopi anses som en del av kjøreordren. Tulipanpiler, fortrinnsvis med henvisning til hjelpemidler i terrenget (skilt, hus, ferist osv.) kan benyttes, sammen med en kartkopi med inntegnet rute.

f) Kjøreordren skal inneholde opplysning om hvor løpsledelsen kan treffes under løpet.

Etapper:

a) På en etappe oppgis alltid start og mål. Idealtiden settes av arrangøren og vil alltid være oppgitt. Med idealtid menes den tiden som deltageren skal anvende mellom oppgitte kontroller. Den ideelle ankomsttid til en kontroll får man ved å legge idealtiden til starttiden for foregående kontroll.

b) **Mellom to åpne tidskontroller** kan det etableres **transportetappe(r)**, pålitelighets**etappe(r)**, orienterings**etappe(r)** og ferdighet**setapper**.

Transport-/ Pålitelighets-etappe:

a) Løypen markeres **med heltrukken strek på** kartkopier. Tulipanpiler benyttes **for alle klasser**.

b) Det skal benyttes likt system innen hver etappe.

c) Følg naturlig vei der ikke annet er markert eller angitt.

d) Gjennomsnittshastigheten(e) og lengden på etappen oppgis ved start på etappen eller i kjøreordren.

e) Slutt på pålitelighetsetappe skal markeres. Det kan gjøres ved en stoppkontroll, markert med skilt "KONTROLL". Dersom det starter en annen etappe umiddelbart etter pålitelighetsetappen vil skilt "START" kunne markere etappens slutt. "Målskilt", kan også benyttes.

Orienteringsetappe:

a) Løypen beskrives i kjøreordren med referanser til kart, markeringer på kartkopier og skisser. Tulipanpiler kan benyttes. Markering av ruten kan gjøres med heltrukken strek eller ved hjelp av inntegnede piler eller punkter

Veier som er merket med X (kryss) eller er skjult av symboler for TK eller nummer, etc. skal ikke kjøres. Pil, tegnet inn på kartet, eller del av denne, skal aldri kjøres mer enn en gang eller i motsatt retning. Punkter på kartet skal ikke kjøres mer enn en gang.

Skisser: Tegnforklaring og målestokk angis. Disse tegnes inn i kjøreordren med angivelse av hvor på kartet skissen skal benyttes. Kompassretning angis.

b) Følg naturlig vei der ikke annet er markert eller angitt.

Ferdighetsetappe:

Etappen skal arrangeres på område uten øvrig trafikk med oppsatte eller naturlige fartshindringer. Autoslalomreglementet bør være retningsgivende for utforming av etappen.

Ruten skal tegnes inn på skisse eller kart og målestokk angis. Bygninger, veier, relevante formasjoner i terrenget og kjepler skal tegnes inn. Det skal informeres skriftlig om gjennomføringen av etappen.

Idealtiden settes av arrangør og må ikke overstige 50 km/t i gjennomsnittshastighet. Deltagere som fullfører på tid, raskere enn idealtiden, får prikkbelastning, lik etappens idealtid.

Maksimaltid på etappen fastsettes av arrangøren, omregnet til prikker i h.h.t. § 571.

Feil utført eller ikke startet på etappen prikkbelastes med etappens maksimaltid.

Prikkbelastning på ferdighetsetappe som ikke er medtatt i § 571, skal oppgis i tilleggsregler eller i kjøreordren.

§ 567. Idealtid

Med idealtid menes den tiden som deltager skal anvende mellom to oppgitte kontroller.

§ 568. Kontroller.

Hvis særlige forhold tilsier det, kan arrangøren sløyfe prikkbelastningen på en eller flere kontroller. Alle typer kontroller som benyttes i løpet, skal angis i løpets tilleggsregler.

a) Åpen tidskontroll (TK):

Dette er en kontroll som er oppgitt i kjøreordren. Kontrollens plassering kan være både innendørs og utendørs. Innendørs plassering skal opplyses i kjøreordren. Kontrollen er merket med skilt "KONTROLL". Det er deltakerens ansvar å oppsøke kontrollen og få notert tid. Deltager har rett til å kontrollere eget ur mot kontrollens. Tiden tas i det øyeblikk kontrollkortet overleveres til

b) Passeringskontroll (PK):

Kontrollene kan plasseres hvor som helst langs løypa, fortrinnsvis på høyre side av veien. Ubemannede kontroller er markert med skilt påført bokstav eller tall. Bokstaven eller tallet skal noteres i angitt felt i kontrollkortet etter som de passerer. Eksempel på passeringskontroll skal være oppsatt i sekretariat. Dette fordi utseende varierer fra arrangør til arrangør. Notering av PK

skal foretas med kulepenn eller liknende. Ubemannet PK kan også være et stempel som er markert med eget rødt kontrollskilt. Det skal da stoppes for stempling på kontrollkortet i stedet for notering.

Bemannet passeringskontroll er markert med skilt "KONTROLL". Her skal deltageren stanse, kontrollmannskapet stempler eller signerer i første ledige felt i kontrollkortet.

Samme kontroll kan passeres flere ganger og skal noteres hver gang. Dersom kontroll ikke er notert i kontrollkortet, regnes den som mistet.

Hemmelige kontroller som ikke er markert i terrenget, kan også benyttes.

Skilt, "KONTROLL 100 m" skal settes opp hvor det etableres stempel- eller bemannet kontroll på veier hvor det er mulighet for forbikjøring.

c) Startkontroll pålitelighetsetappe (STK):

Kontrollen er alltid oppgitt i kjøreordren. **Bemannet kontroll** er markert i terrenget med skilt "KONTROLL" og "START". Her får deltagerne oppgitt ny starttid. Den kan også være definert som "selvstart", markert med "START". med angitt avstand fra åpen TK til startpunktet. Starttiden på pålitelighetsetappen oppgis da i x antall minutter etter deltagerens startid ut fra åpen TK.

d) Hemmelig tidskontroll (HTK):

Oppgis ikke i kjøreordren og trenger ikke være markert i terrenget. Disse kontrollene benyttes på pålitelighetsetapper. Postmannskapene noterer tiden idet deltageren passerer et punkt i løypa hvor avstanden fra forrige kontroll er kontrollmålt av arrangøren. Dersom deltakerne skal stanse for notering av tid markeres dette med skilt "KONTROLL

e) Fartskontroll (§407)

NBF kan, uten at dette angis i tilleggsreglene, etablere fartskontroll(er). I forbindelse med NBFs fartskontroller skal deltaker stoppe ved stoppkontrollen. Kontrollmannskapet skal informere deltagerne om overskridelsen. Hastigheten oppgis kun ved overskridelse. Når det ved slike kontroller konstateres overskridelser fra gjeldende hastigheter, 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	1 100 kr.
21 – 25 km/t	1 500 kr.
26 – 30 km/t	2 000 kr.

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

§ 569. Tidsberegning.

Tidsberegningen skjer i timer, minutter og sekunder. På ferdighets**etapper** kan større nøyaktighet benyttes.

§ 570. Tidtaking.

Tiden avleses på kontrollens ur. Enhver arrangør skal ha masterur tilgjengelig for deltakerne. En deltaker plikter å oppsøke en kontroll som er eller burde vært sett for notering av tid. Deltakerne er selv ansvarlige for å få notert ankomst/starttid på kontrollene. Dog skal arrangøren korrigere beviselig feil notert tid. Dersom annet tidtakersystem benyttes, skal dette beskrives i løpets tilleggsregler og bør informeres om på et deltagermøte.

§ 571. Beregningsgrunnlag.

Åpen tidskontroll:

Manglende kontroll straffes med 300 prikker.
 For tidlig ankomst straffes med 20 prikker pr. minutt.
 For sen ankomst straffes med 10 prikker pr. minutt,
 Maksimal prikkbelastning pr. kontroll er 300 prikker.

Hemmelig tidskontroll på pålitelighetsetapper:

Manglende kontroll straffes med 300 prikker.
 For tidlig eller sen ankomst i forhold til idealtiden, 1 prikk pr. sekund.
 Maksimal prikkbelastning pr. kontroll er 300 prikker.

Maksimal prikkbelastning pr. pålitelighetsetappe er 600 prikker. Gjelder uansett antall hemmelige kontroller pr. etappe.

Passeringskontroller:

Manglende kontroll straffes med 100 prikker.
 Kontrollene skal være notert i riktig rekkefølge.

Ferdighetsetapper:

Tidsprikker, **0,5 prikk pr. sekund av overskredet tid i forhold til etappens idealtid. Utføres etappen raskere enn arrangørens idealtid belastes deltageren med 0 prikker.**
 Kjegleberøring, **2 prikker pr. kjegele. Passering av kjegele på feil side, 4 prikker pr. kjegele.**

Deltagernes kjørerute kontrolleres av faktadommere. Feil utført prøve straffes med maksimaltid i h.h.t. § 566 Ferdighets**etappe**.

§ 572 Kontrollposters plassering og tidsbegrensning.

Kontrollposter skal plasseres slik at de ikke er til hinder for annen trafikk. Kontrollene skal plasseres nøyaktig.

Kontrollen åpner minimum 10 minutter før første deltakers ideelle ankomsttid og trekkes inn etter siste deltagers ideelle ankomsttid + den oppgitte respittid (30 minutter). Arrangøren må ta hensyn til forsinkelser under løpet ved vurdering av tidspunktet når kontrollen trekkes inn.

§ 573 Manglende kontroll.

Deltakere som mangler en eller flere åpne tidskontroller, straffes i henhold til § 571 for hver manglende tidskontroll. Idealtiden ved manglende tidskontroll blir å beregne etter summen av idealtiden mellom de oppsøkte kontroller. Hvis en deltager mister siste tidskontroll, vil vedkommende kun få straff for manglende kontroll.

§ 574 Feilkjøring.

Deltaker som ved feilkjøring kommer feil vei til en kontroll, blir ikke registrert. Registrering skjer kun for deltakere som passerer i riktig retning. Deltakere som kommer feil vei kan dog "kjøre gjennom" kontrollområdet.

Deltakere som har mistet en eller flere kontroller, fortsetter løpet fra siste kontroll oppgitt i kjøreordren, selv om det skulle medføre at de dermed mangler en eller flere kontroller.

§ 575 Respittid (maksimal forsinkelse).

Respittiden er det tillegg til den ideelle kjøretiden som den deltagende maksimalt kan ha for og anses å ha fullført konkurransen. Respittiden er 30 minutter dersom ikke annet er oppgitt. Deltakere som ankommer til kontroll med større forsinkelser enn respittiden, kan utelukkes fra bedømmelse. Juryen kan dispensere fra denne bestemmelsen.

§ 576 Reklame.

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

- a) At det er tillatt i h.h.t. FIA`s bestemmelser og norsk lov.
- b) At det ikke virker støtende.
- c) At det ikke dekker plass for startnummer og for reklame arrangøren har forbeholdt seg retten til i tilleggsreglene.
- d) At reklame ikke er plassert på bilens vinduer. Teammerker, klubbmerker og løpsmerker. kan plasseres på sideruten bak fører.

§ 577 Opplysninger til deltakerne.

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

§ 578 Startordning.

Den klassevise startrekkefølgen kan være klasse A, klasse C-2, **klasse C** og klasse B. Innenfor klassene fastsettes rekkefølgen ved loddtrekning.

Det kan startes med 1 eller 2 minutters mellomrom.

§ 579 Pause.

Hvis et løp overstiger 200 km, skal det legges inn en pause på minimum 30 minutter for samtlige deltakere.

§ 580 Ulykker.

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. Den tid som medgår **til assistanse vil ikke bli prikkbelastet.**

§ 581 Avbrutt løp.

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

Deltaker som ikke ankommer til kontroll innen respitt-tiden, anses for å ha brutt løpet, dog må det tas hensyn til forsinkelser som kan ha oppstått.

§ 582. Protester, tidsfrister

Se § 93 – 99 i NSR.

§ 583. Utelukkelse fra bedømmelse.

En deltaker kan utelukkes fra bedømmelse:

1. Ved overtredelse av Vegtrafikkloven.
2. Dersom det beviselig ikke er gitt plass for forbikjøring såfremt dette var mulig.
3. Dersom en deltaker fra funksjonær, annen deltaker eller andre mottar opplysninger som antas å kunne forbedre resultatet.
4. Dersom en deltaker opptrer uhøflig overfor løpets funksjonærer eller på annen måte viser usportslig opptreden.
5. Dersom bilen ikke er i trafikkmessig forsvarlig stand.
6. Ved brudd mot de tekniske bestemmelsene eller ved feilaktig opplysninger om bilen i anmeldesskjemaet.
7. Ved ubekreftede rettelser på kontrollkort.
8. Dersom en deltakerbil blir kjørt av en annen enn den anmeldte fører.
9. Ved overskridelse av respitttiden.
10. Dersom deltakerbil taues utover å bli brakt tilbake på veien.
11. Ved manglende startnummer.
12. Ved andre brudd på reglene i ISR/NSR/Challenge-reglementet.

§ 584. Andre bestemmelser.

Annen forsinkelse enn angitt i § 580 godskrives ikke.

Det skal alltid kjøres korteste vei mellom de i kjøreordren oppgitte punkter etter de anvisninger som er gitt. Man skal ikke snu i noen av de oppgitte punkter. Hvis veien er blokkert, **snur man og** kjører korteste vei til første veidele **på den oppgitte kjøreruten** etter blokkeringen. Herfra gjenopptas ruten. Omkjøring skal skje etter de gjeldende trafikkregler. **Prikkbelastning inn til neste kontroll utgår.**

Med blokkering menes at veien er sperret for lengre tid på grunn av ras, uhell, **grunneiere/ beboere** og lignende. At deltakerbil eller **annen trafikk** sperrer veien regnes ikke som blokkering. En arrangør har anledning til å komplettere eller endre tilleggsreglene, eventuelt avlyse eller redusere løpet såfremt spesielle forhold gjør det nødvendig. I så fall må samtlige deltakere underrettes skriftlig før start. Endringer av kjøreruten kan foretas etter at deltakerne har startet. Informasjon om dette skjer da via skriftlige meldinger hvor deltagerne kvitterer for mottak. Ved avlysning av løpet skal anmeldelsesgebyret tilbakebetales.

§ 585. Reglementets gyldighetsområde.

Dette reglementet 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.

§ 586. Markering av kontroller / kjøreretninger.

Eksempel på skilt som benyttes i løpet skal plasseres i sekretariatet, slik at deltakerne kan få informasjon om disse. Det er spesielt viktig dersom andre skilttyper enn hva som er angitt nedenfor benyttes.

KONTROLL 100 m



START



25



KONTROLL



TRIPP



~~25~~



KONTROLL



FEIL VEI



KONTROLL

Z



KONTROLL

Y



KONTROLL

X



KONTROLL

S



KONTROLL

N



KONTROLL

O



KONTROLL

K



KONTROLL

C



KONTROLL

B



KONTROLL

A

