

---

## Reglement for nasjonale hastighetsløp

Et hastighetsløp er en konkurranse hvor hastighet er avgjørende for resultatet

### § 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 lempeligere enn ISR, NSR eller dette reglement.

### § 231. Administrativ innsjekk og Teknisk kontroll

Fører må personlig møte til administrativ innsjekk. På innsjekk skal anmelder/ledsager-, fører-, vogn og reklamelisens samt klubbmedlemskap og førerkort (der dette kreves) fremvises. Dersom ikke dispensasjon er gitt av juryen, skal fører/anmelder som unnlater å møte til innsjekk gis startnekt på trening og konkurranse.

Den tekniske kontrollen av deltakerbilene er et viktig ledd i konkurransen. Det er derfor av største betydning at egnede og velutdannede personer oppnevnes til kontrollører, 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 løpslederen 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 kontrollskjemaet og overlate det til løpsledelsen.

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

Kontroll-lederen er også ansvarlig for overvåking av bilene under trening og konkurranse, og han skal rapportere til løpslederen de iakttagelser han gjør med henblikk på bilens kjøretekniske tilstand.

### § 232. Førermøte

Førermøte avholdes i forbindelse med ethvert hastighetsløp. Deltakere i møtet er de anmeldte førere, løpsleder 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 og ledsagere som ikke deltar i førermøtet, kan av juryen utelukkes fra start.

Både førere og løpsleder 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 Generelle bestemmelser Art. 3.6 er oppfylt.

### § 233. Trening

Hver enkelt konkurranses tilleggsregler skal inneholde regler om trening.

### § 234. 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 (se også [Generelle bestemmelser 11.14.5 og 11.14.6](#)). Måldommeren skal ikke plasseres sammen med tidtakere og rundetellere, men utføre sitt arbeide uavhengig av dem.

### § 235. 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 og Formel-K, ifølge 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 akselerasjonsprøver skal “flying start” benyttes.

### § 236. Startoppstilling

Ved startoppstilling skal det være tilstrekkelig sentrumsavstand mellom samtlige biler.

Mellom ytterste bil og banemarkeringen skal avstanden være rikelig.

Startplassering/rekkefølge skjer etter akselerasjonsprøver, 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. Fremkjøring til start skjer etter ordre fra løpsleder 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.

Funksjonærene skal ikke på noe tidspunkt stå eller bevege seg foran bilene. Funksjonærene skal stå i startbåsenes oppmerkede kant og henvise bilene til sine respektive startposisjoner ved hjelp av en stang eller lignende. Funksjonæren skal forsikre seg om at den enkelte fører er klar til start før han forlater sin posisjon. De skal også så langt det lar seg gjøre, påse at førerne har den reglementerte utrustning, og at de er startklare. 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 § 238. 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.

### § 237. Starter

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

### § 238. 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 spesialreglement. Skiltet vises fra en sikker plass ved start.

### Startlys

Startlys betyr i utgangspunktet følgende:

RØDT: Forbli stående, klar til start

GRØNT: Start løpet

GULT BLINKENDE: Forbli stående, stans motoren.

Se de respektive greners spesialreglement.

### § 239. 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. Ved stående start er en fører under starters kommando fra det øyeblikket startprosedyren begynner ved å vise det siste tidsskiltet (for eksempel 5 sekunders skilt) eller rødt lys tennes. Ved rullende start er bilene under starters kommando når bilene starter å kjøre på første formasjonsrunde. Se for øvrig spesialreglementene.

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 § 236.

Straff idømmes ifølge de respektive greners spesialreglement eller arrangements tilleggsregler.

### § 240. Kjøre disiplin 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

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 § 270 punkt 2.2).

### § 241 Alternativspor

I arrangement der alternativspor benyttes skal alternativsporet kjøres 1 gang i hver omgang og finale, dersom det ikke er gjort unntak i spesialreglementene. For straff vedrørende feil bruk av alternativsporet, se spesialreglementene.

Faktadommere skal utnevnes for å registrere kjøringen i alternativsporet.

### § 242. Flaggsignaler, flaggvakter

Flaggsignalene kan vises med flagg eller lys (Se § 270). For korte baner der det kan oppstå visse problemer ved anvendelsen av flaggreglementet, kan NBF godkjenne bruk av et forenklet system. Ved bruk av lys se NBFs hjemmesider, Sikkerhet. Retningslinjer for lysanlegg.

### § 243. 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. Når tidtaking blir foretatt med transpondere skal den registreres med 1/1000 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.

### § 244. 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. Tilleggsreglene kan 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
Kategori II	Internasjonal gruppe A/2WD
Kategori III	GT
Kategori IV	Internasjonal gr.A 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".

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

### **§ 245. 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 for øvrig Generelle bestemmelser Art. 10.2).

### **§ 246. Premieliste og løpskontroll**

#### **1. Racing**

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:

- a) Hvis mindre enn 2 runder er kjørt, skal omstart foretas så snart situasjonen tillater det i henhold til opprinnelig startoppstilling.
- b) 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.
- c) Hvis 75% eller mer av det stipulerte antall runder er kjørt, betraktes løpet (heatet) som fullført. Klassifisering skjer i henhold til siste rundepassering.

#### **2. Formel-K**

Formel K har eget reglement. Se § 750

#### **3. Prosedyre etter bruk av rødt flagg og etter feil bruk av målflagg for rallycross, crosskart og bilcross**

- a) Innledende omganger med tidtaking:  
Dersom det vises rødt flagg, eller målflagget vises for tidlig, skal heatet kjøres om. Kun de biler som fremdeles konkurrerte da flagget ble vist får delta i omstarten. Omstarten skal gå uten forsinkelser og det kan ikke foretas noen form for service.
- b) Innledende omganger og finaler uten tidtaking:  
Dersom det vises rødt flagg, eller målflagget vises for tidlig, skal heatet/finalen som hovedregel kjøres om. Kun de biler som fremdeles konkurrerte da flagget ble vist får delta i omstarten. Omstarten skal gå uten forsinkelser og det kan ikke foretas noen form for service.  
Juryen kan beslutte å legge rundeprotokollen til grunn uten omkjøring dersom mer

---

enn halvparten av det stipulerte antall runder er kjørt og alle deltakerne har kjørt alternativsporet der dette er i bruk.

#### **4. Tilleggsregler**

Ved internasjonale løp skal tilleggsreglene beskrive hvilke bestemmelser som gjelder.

#### **5. For sent vist målflagg**

Skulle et heat eller finale 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.

#### **6. Resultatlist**

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 Generelle bestemmelser Art. 11.9.5 og 11.9.6.)

#### **§ 247. 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.

#### **§ 248. 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.

#### **§ 249. 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 Generelle bestemmelser Art. 2.4).