

- § 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 / Kartkopier
- § 566. Kjøreordren
 - Etapper
 - Transport- / Pålitelighetsetappe
 - Orienteringsetappe
 - Ferdighetsetappe
- § 567. Idealtid
- § 568. Kontroller
 - a) Åpen tidskontroll (TK)
 - b) Startkontroll (STK)
 - c) Hemmelig tidskontroll (HTK)
 - d) Passeringskontroll (PK)
 - e) Ferdighetsetapper
 - f) Fartskontroll
- § 569. Tidsberegning
- § 570. Tidtaking
- § 571. Beregningsgrunnlag
- § 572. Kontrollposters plassering og tidsbegrensning
- § 573. Manglende kontroll
- § 574. Feilkjøring
- § 575. Respitt-tid (maksimal tillatt forsinkelse)
- § 576. Reklame
- § 577. Opplysninger til deltakerne
- § 578. Startordning
- § 579. Pause
- § 580. Ulykker
- § 581. Avbrutt løp
- § 582.a) Protester og tidsfrister.
 - b) Jury og offisielle funksjonærer
- § 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. Løpet kan startes fra et eller flere startsteder og kjøres en eller flere ruter til et på forhånd fastsatt felles innkomststed. Derfra kjøres felles løype til løpets mål.

§ 552. Formål.

Challengeløp har som oppgave å utvikle bilførere gjennom øvelse av kjøreferdighet, vurderingsevne og presisjon, videre utvikle konsentrasjon, kommunikasjons-, og reaksjons- evnen 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 "Generelle bestemmelser" art. 3.5 med følgende tillegg:

- Opplysninger om veistandard.
- Opplysninger om kart.
- Opplysning om hvilke typer etapper og kontroller som blir benyttet, jfr. § 566.
- Tidspunkt for utlevering av kjøreordre.
- Opplysning om krav til lisens og bruk av engangslisens.
- Opplysning om forsikring.
- Det skal oppnevnes en som har et særskilt ansvar for sikkerhet og miljø.

§ 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.

Deltaker som innhentes av annen deltaker, 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 ferdighetsetapper. Minimumsalder for kartleser/ passasjer er 14 år.

b) Klasseinndeling, her vektlegges kartleserens kvalifikasjoner:

Deltakere rangeres i 4 klasser: Klasse A, B, C og Debutant.

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

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

Klasse C: Tidligere deltatt i kl. C og deltakere som har fullført 4 løp eller mer i klasse Debutant.

Debutant: Nybegynnere og deltakere som har fullført færre enn 4 løp i klasse Debutant.

Opprykkspoeng beregnes i henhold til tabell nedenfor.

20 poeng oppnådd i klasse C/Debutant kvalifiserer til klasse B. **Resultatlisten for klasse C og Debutant slås sammen før beregning av poeng.**

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.

Oppklassing skal skje pr. 1.1 hvert år, eller ved frivillig oppklassing forutsatt at NBF godkjenner dette. Oppklassing er lisensinnehavers eget ansvar.

Poeng for kartleser i Challenge gis slik:

Plassering:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Ant.																
Deltagere:																
1-3	1															
4-6	2	1														
7-9	3	2	1													
10	4	3	2	1												
11-12	4	3	2	2	1											
13-15	4	3	3	2	2	1										
16-18	4	4	3	3	2	2	1									
19-20	4	4	3	3	2	2	1	1								
21-22	4	4	3	3	2	2	2	1	1							
23	4	4	3	3	3	2	2	1	1							
24	4	4	3	3	3	2	2	1	1	1						
25-26	4	4	4	3	3	2	2	2	1	1						
27	4	4	4	3	3	2	2	2	1	1	1					
28	4	4	4	3	3	3	2	2	1	1	1					
29-31	4	4	4	3	3	3	2	2	2	1	1	1				
32	4	4	4	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1			
33	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1			
34	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1		
35-36	4	4	4	4	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	
37	4	4	4	4	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1
38	4	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1

Osv. med 4,3,2, h.h.v. 1 til grupper på 10 % av antall startede i klassen.

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 ordinært registrerte og oppfylle Vegtrafikklovens forskrifter

(Jfr. § 561).

b) Bilens utrustning.

Deltakere i Challengeløp skal anvende felger og dekk etter bestemmelsene i Vegtrafikklovgivningen.

Bilbelter er påbudt på så vel førers som kartlesers plass.

Mekaniske og elektroniske tripp tellere er tillatt. Instrumenter som har funksjon som «speedpilot», gjennomsnittshastighetsmåler (La Solution) er ikke tillatt.

Deltakere i åpne biler skal benytte hjelm på ferdighetsetapper.

På ferdighetsetapper skal vinduer være lukket.

§ 559. Gruppering av løp

Challengeløp	Over 80 km
Challenge treningsløp	Under 80 km

§ 560. Startnummer.

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

§ 561. Teknisk kontroll.

Arrangøren skal før start sørge for teknisk kontroll av samtlige deltakerbiler. **Etter beslutning av løpsleder og/eller jury kan arrangøren under løpet og etter innkomst foreta teknisk kontroll av en eller flere deltakerbiler.** Generelle bestemmelser art. 2.4.1. om «Parc Ferme» gjelder ikke i Challengeløp.

§ 562. Trafikksikkerhet.

En deltaker 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 idealtiden 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 deltakerne 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 pålitelighetsetappe skiltet med fartsgrense, enten offentlige eller private skilt eller skilt satt opp av arrangøren, skal oppgitt hastighet ikke overstige 95 % av fartsgrensen for noen del av strekningen. 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, eller umerket vei benyttes, skal dette angis i kjøreordren. Umerkede veier, som ikke skal kjøres, men som har betydning for deltakernes 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:

Mellom to åpne tidskontroller kan det etableres transportetappe(r), pålitelighetsetappe(r), orienteringsetappe(r) og ferdighetsetappe(r).

Transport-/ Pålitelighetsetappe:

- a) Løypen markeres med heltrukken linje 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 skal gjøres enten ved en stoppkontroll, markert med skilt "KONTROLL", eller om 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 linje eller ved hjelp av inntegnede piler eller punkter. Piler skal alltid kjøres slik de er inntegnet. 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. Punkt, markert «på siden av veien» betyr at dette punktet kan kjøres gjennom, det finnes vei i terrenget. Det skal ALLTID være passeringskontroll der denne type markering er benyttet. Veien «forbi punktet» anses som gjennomgående og kan kjøres flere ganger. Det skal alltid kjøres korteste vei (på kartet) mellom angitte piler og punkter. Piler og punkter skal kjøres i stigende rekkefølge, unntak fra dette skal oppgis i kjøreordren. Veier som er merket med X (kryss) eller er skjult av symboler for TK eller nummer, etc. skal ikke kjøres. Skisser / Kartutsnitt: Disse tegnes / kopieres inn på kart eller som egen side i kartboken med angivelse av hvor på kartet skissen/kartutsnittet skal benyttes. Målestokk angis. På en skisse skal alle veier i det aktuelle området være inntegnet.
- 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. Orienteringsmomenter bør unngås. 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 arrangøren ut fra en gjennomsnittshastighet som ikke får overstige 45 km/t. Etappens lengde og idealtid skal oppgis.

§ 567. Idealtid

Med idealtid for en tidskontroll menes tiden deltaker skal anvende fra foregående startkontroll til tidskontrollen. Idealtid mellom to åpne tidskontroller oppgis i kjøreordren **og på tidkortet**. **Ved avvik mellom oppgitt idealtid er det tidkortets angivelse som gjelder**. På ferdighetsetapper og pålitelighetsetapper kan idealtiden utregnes med tidels nøyaktighet. Imidlertid skal akkumulert idealtid ved hastighetsskifter på pålitelighetsetapper avrundes til nærmeste hele sekund.

§ 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):

TK er oppgitt i kjøreordren og markert med skilt "KONTROLL". Ved idealtid inn til TK skal det 50-150 meter før skilt "KONTROLL" settes opp et varselskilt "KONTROLL 100 M". Det skal plasseres varselskilt «KONTROLL 100 M» på begge sider av veien. Deltakeren venter da foran varselskiltet til ønsket minutt og kjører så inn til kontrollen. Ankomsttid registreres i et punkt mellom skiltene. Ved maksimumstid inn til TK brukes ikke skilt "KONTROLL 100 M". Ankomsttid registreres da kort før skilt "KONTROLL". Ankomsttid avrundes ned til helt minutt.

b) Startkontroll (STK):

STK er markert med skilt "START". Det er alltid STK ved ny start fra TK. Det bør være minimum 3 minutter mellom innkomsttid og ny starttid. I tillegg kan det være STK ved start på en etappe som ikke starter fra TK. STK er da oppgitt i kjøreordren. Normalt vil startfunksjonæren tildele ny starttid. Alternativt kan kjøreordren gi instruksjoner for tildeling av starttid. Starttid registreres kort etter startpunktet og avrundes ned til helt minutt. Benyttes annen starttid enn «helt minutt» skal dette oppgis i startprogram eller i kjøreordren.

c) Hemmelig tidskontroll (HTK):

HTK er ikke oppgitt i kjøreordren og heller ikke markert i terrenget. Tiden registreres med tidels sekund ved passering. Arrangøren kan velge å avrunde passeringstid ned til helt sekund.

d) Passeringskontroll (PK):

PK er ikke oppgitt i kjøreordren og er enten hemmelig, ubemannet eller bemannet. Hemmelig PK er ikke markert i terrenget, og arrangøren registrerer passering. Ubemannet PK er markert med skilt påført bokstav eller stempelkontroll. Deltakeren skal ved hver passering notere bokstaven med kulepenn/tusj eller stemple i første ledige rute på kontrollkortet. Bemannet kontroll er markert med skilt "KONTROLL" på begge sider av veien, og deltakeren skal stoppe for registrering.

e) Ferdighetsetapper:

Deltakerne starter etter startfunksjonærens anvisning. Starttiden registreres når bilen settes i bevegelse fra startpunktet. Tid i mål registreres når deltageren har stoppet mellom to kjegler, med forhjul og bakhjul på hver side av en tenkt linje mellom kjeglene ("stop astride"). Det er ikke tillatt å stoppe, rygge eller kjøre unormalt langsomt nær mållinjen. Tiden registreres med nøyaktighet på tidels sekund. Gjennomføring av etappen kontrolleres av faktadommere.

f) Fartskontroll:

Både arrangøren og NBF kan etablere fartskontroller uten at dette angis i løpets tilleggsregler. Ved arrangørens kontroll av offentlig skiltet fartsgrense skal strekningen som er aktuell for kontroll angis i kjøreordren. Ved NBF-kontroll og ved arrangørens kontroll av egen skiltet fartsgrense angis ikke kontrollen i kjøreordren.

§ 569. Tidsberegning.

Tidsberegningen skjer i timer, minutter og sekunder. På pålitelighets- og ferdighetsetapper kan større nøyaktighet benyttes.

§ 570. Tidtaking.

Tidtaking er GPS-basert. Deltakerne kjører med GPS-loggere som logger posisjon og tid hvert sekund. Registrering av kontroll-tider og -passeringer baseres på GPS-loggen. Manglende GPS-

registrering i et kontrollpunkt medfører mistet kontroll. Dette gjelder også passerings- og stoppkontroller. Arrangøren kan benytte manuelt registrerte tider dersom spesielle forhold tilsier det. Deltakerne er selv ansvarlig for at eget kjøreur er tilstrekkelig nøyaktig. Dersom arrangøren benytter et annet tidtakingssystem, skal dette beskrives i løpets tilleggsregler.

§ 571. Beregningsgrunnlag.

Åpen tidskontroll:

Manglende kontroll straffes med 300 prikker. For tidlig og for sen ankomst til TK straffes med 10 prikker pr minutt begrenset oppad til 300 prikker.

Startkontroll:

Manglende startkontroll mellom to åpne tidskontroller straffes med 50 prikker. Manglende startkontroll tilknyttet åpen tidskontroll straffes ikke. For tidlig eller for sen start straffes med 30 prikker.

Hemmelig tidskontroll på pålitelighetsetapper:

Manglende kontroll straffes med 50 prikker. For tidlig eller sen passering av kontroll straffes med 1 prikk pr sekund, eller 0,1 prikk pr tidels sekund, begrenset oppad til 30 prikker. Maksimal prikkbelastning på en pålitelighetsetappe er 300 prikker.

Passeringskontroll:

Manglende kontroll straffes med 40 prikker. Kontrollene skal være registrert i riktig rekkefølge.

Ferdighetsetapper:

Overskridelse av idealtiden straffes med 0,5 prikker pr sekund. Gjennomføring raskere enn idealtiden straffes ikke. Kjegleberøring straffes med 2 prikker (4 sekunder). Passering på feil side av kjegele straffes med 4 prikker (8 sekunder). Feil utført prosedyre ved målgang straffes med 10 prikker (20 sekunder). Maksimal samlet belastning er 30 prikker. Feil eller ikke utført etappe straffes med 30 prikker.

Fartskontroll:

Manglende kontroll og overskridelse av fartsgrense med 1-5 km/t straffes med 50 prikker. Overskridelse med 6-10 km/t straffes med 100 prikker. Overskridelse med mer enn 10 km/t straffes med 150 prikker. Overskridelse over 15 km/t medfører utelukkelse.

§ 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. Den trekkes inn 30 minutter etter utløpt idealtid for manglende deltakere, alternativt etter overskridelse av maksimal tillatt akkumulert forsinkelse, ref § 575. Arrangøren må ta hensyn til tidsforskyvninger under løpet ved vurdering av tidspunktet 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.

§ 574 Feilkjøring.

Deltaker skal alltid fortsette løpet fra sist oppsøkte åpne tidskontroll, også etter feilkjøring som medfører en eller flere mistede kontroller.

§ 575 Respittid (maksimal tillatt forsinkelse).

Hvis anvendt tid **inn til** åpen tidskontroll overstiger idealtid, regnes differansen som forsinkelse. Maksimal tillatt **akkumulert** forsinkelse, **i forhold til egen idealtid**, er 30 minutter. Overskridelse belastes som mistet kontroll. **Deltagere som ankommer tidskontrollen senere enn 30 minutter etter egen idealtid har mulighet til å fortsette løpet fra en senere tidskontroll, da mindre enn 30 minutter etter egen idealtid. Dvs. at de kan unnlate å kjøre deler av løypa. Deltakere som ankommer målkontrollen senere enn 30 minutter etter egen idealtid anses som å ha brutt løpet.** Juryen kan dispensere fra bestemmelsen.

§ 576 Reklame.

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

- At det er tillatt i h.h.t. FIAs bestemmelser og norsk lov.
- At det ikke virker støtende.
- At det ikke dekker plass for startnummer og for reklame arrangøren har forbeholdt seg retten til i tilleggsreglene.
- 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 i form av deltakermelding og deltakerne kvitterer for mottakelsen.

§ 578 Startordning.

Den klassevise startrekkefølgen bør være klasse A, klasse **Debutant**, 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.

Materiell som skal tilbakeleveres til arrangøren leveres, mot kvittering, på basen eller til en av løpets funksjonærer.

§ 582 a). Protester og tidsfrister.

Se "Generelle bestemmelser" kapittel 13.

§ 582 b). Jury og offisielle funksjonærer.

Løpets jury, som består av 3 medlemmer, har de plikter og den myndighet som er fastsatt i "Generelle bestemmelser". Juryleder skal være autorisert jurymedlem.

Arrangører som ikke har tilgang på autoriserte jurymedlemmer, utenom juryleder, kan søke NBF om godkjenning av interesserte personer.

Det kreves ikke autorisasjon for øvrige offisielle funksjonærer, se «Generelle bestemmelser" art.11.1.1 Men de skal være spesielt opplært og egnet til oppgaven.

§ 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 feilaktige opplysninger om bilen i anmeldelsesskjemaet.
7. Ved ubekreftede rettelser på kontrollkort.
8. Dersom en deltakerbil blir kjørt av en annen enn den anmeldte fører.
9. Ved overskridelse av respittiden.
10. Dersom deltakerbil taues utover å bli brakt tilbake på veien.
11. Ved manglende startnummer.
12. Ved overskridelse av fartsgrense med mer enn 15 km/t.
13. Ved passering av skilt, "FEIL VEI", utplassert av arrangøren.
14. 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 tidligere gitte opplysninger, 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 deltakerne 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 eller NSR.

§ 586. Markering av kontroller / kjøreretninger.

Arrangøren bør ha samtlige skilt som benyttes i løpet stående i sekretariatet dersom de fraviker fra reglementert utseende (se vedlegg 1).

Vedlegg 1:

Eksempler på skilt



Kontrollavstand
for trippteller



Stemplingskontroll



Mål-
kontroll

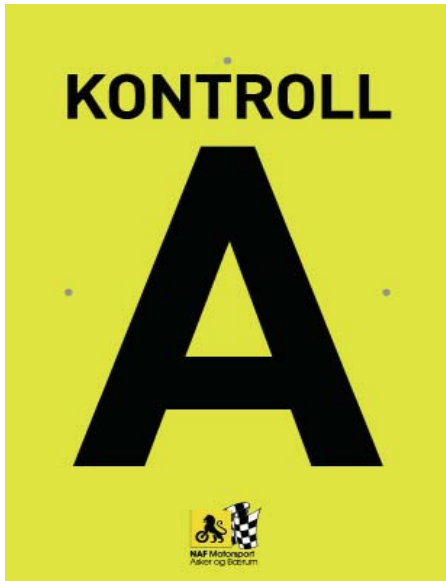


Maksimal hastighet



Oppheving av
fartsgrense

Passeringskontroller:



KONTROLL

S



KONTROLL

X



KONTROLL

Y



KONTROLL

Z

