

## Arrangørbestemmelser for rally

Paragrafene 200 - 217 er generelle bestemmelser for alle arrangører. For NM-arrangører gjelder dessuten bestemmelsene i NM-reglementet for rally pkt.7.

### § 200. Transportetapper

Transportetappene er den del av løpet som binder spesialstrekningene/spesialprøvene sammen. Gjennomsnittshastigheten på transportetappene skal ikke settes så høyt at de blir en utslagsgivende del av løpet. Maksimum gjennomsnittshastighet på E/riksvei er 60 km/t, fylkesvei 55 km/t og på privat vei 40 km/t. Det skal gis tillegg for tettbebyggelse og andre steder der trafikken kan bli hindret (f.eks. jernbaneovergang).

Når arrangøren legger opp transportetappene må han nøye vurdere alle ting som kommer inn ved valg av veitrasé, for eksempel veiens beskaffenhet, forventet trafikk tetthet, årstid og det tidspunkt da deltakerne skal passere. Videre hastighetsbegrensninger i tettbebyggelse, ved jernbanebom etc. Dette er forhold som må tas hensyn til, slik at transportetappene ikke blir utslagsgivende. Ikke minst må en arrangør tenke på trafikk fra eventuelle tilskuere. Steder for bensinfylling skal angis i kjøreordren/boka, likeledes skal det angis tid for bensinfylling. Det bør aldri være mer enn 150 km (herav maksimum 60 km SS/SP) mellom hver bensinfylling.

Transportetappene kan kjøres på idealtid eller maksimumstid. Er etappens kjøretid over 5 minutter skal det benyttes idealtid. Ligger kjøretiden under 5 min., skal det benyttes maksimumstid på 5 min. **I sprintrally kan det alternativt benyttes idealtid på mer enn 5 minutter.** Det kan dessuten benyttes maksimumstid til løpsmål.

Under kjøring på transportetapper skal alltid Vegtrafikkloven følges. Enhver deltaker som overskrider gjeldende hastighetsgrense kan bli utelukket. Deltakerne skal ha beskjed om overskridelsen umiddelbart etter at den er foretatt. Dette gjelder også NBFs hastighetskontroller.

Oppstår det en unormal trafikksituasjon, skal enhver deltaker alltid forholde seg passiv, d.v.s. han må aldri forsøke å trenge seg frem. Oppstår en situasjon, skal arrangøren stryke prikkbelastningen på etappen.

**Reparasjon eller service er kun tillatt på serviceområder fastsatt av arrangøren. Utenfor områder underlagt parc fermé bestemmelser, kan reparasjoner utføres av bilens mannskap med verktøy og deler medbrakt i deltakerbilen, dog uten noen form for ekstern hjelp.** Bensinfylling regnes ikke som service når denne er oppgitt av arrangøren i kjøreboka.

### Innkjøring til tidskontroll

Tiden tas i det kortet overleveres tidtakeren. Ved overlevering skal bilen være i kontrollsonen eller i eventuell kø fram til denne. Ved kø på kontrollen, plikter deltakeren selv å oppsøke kontrollen for notering av ankomsttid. Deltakeren kan kjøre inn i kontrollsonen 1 minutt før ideell ankomsttid.

Avlesning foregår på gammelt minutt. Eks.: Beregnet ankomsttid kl.20.10=20.10.00-20.10.59.

Tidsdifferansen mellom ankomst transportetappe og start SS må alltid være minimum 3 min.

Tidtaking skjer etter arrangørens ur. Tiden noteres både på deltakernes og arrangørens kort.

Deltakerne skal noteres i kontrollprotokollen i den rekkefølge de ankommer kontrollen.

Kommer en deltaker for tidlig eller for sent til en åpen tidskontroll skal postmannskapet kun notere den eksakte ankomsttid. Deltakerne har i dette tilfelle ikke lov til å begjære rett tid.

### § 201. Spesialstrekninger/spesialprøver

Ved start og ankomst bør kontrollbordet/bilen plasseres på høyre side av veien i kjøreretningen. Plassen må velges slik at trafikksikkerheten tilgodeses og at det er gode forbikjøringsmuligheter. Det er viktig at arrangøren tenker på dette når løypa lages.

Publikumssperringer rundt start/ innkomst må alltid finnes. Spesialstrekninger/spesialprøver må alltid være pilet, likeså innkjøring til- og utkjøring fra disse.

Før start på en spesialstrekning/spesialprøve skal kontrollmannskapet påse at både sikkerhetsbelter og hjelmer er forsvarlig festet.

Start på en spesialstrekning/spesialprøve skal foregå slik:

- Deltakeren får beskjed om at det er 30 sekunder igjen til start
- 15 sekunder til start
- 10 sekunder til start
- det telles ned fra 5-4-3-2-1-kjør.

Ved bruk av nedtellingsur gis beskjed om 30 sek. til start. Deretter må deltakerne selv følge uret uten ytterligere nedtelling fra funksjonær. Ved bruk av nedtellingsur må arrangøren før start gi deltakerne informasjon om urets funksjon, f.eks. ved visning av uret i sekretariatet ved innsjekk.

Deltakere som ankommer start på en spesialstrekning/spesialprøve mindre enn 20 sek. for sent, anses å ha startet etter notert tid. Ved forsinkelse på 20 sek. eller mer, jfr. § 406 A/B.

Tyvstart straffes som omtalt i § 408 B. Starterens avgjørelse om tyvstart er inappellabel.

Omstart etter feilstart på en etappe er kun tillatt når etappesjefen eller løpets leder gir tillatelse. Mål på en etappe skal varsles med skilt 150 m før mål og med to skilt ved målplassering. Mannskapet plasserer seg slik at det blir en sikker nedbremsningsstrekning. Målområdet må avsperras i henhold til skisse. Start og mål bør aldri plasseres nærmere enn 300 m fra vei åpen for allmenn ferdsel.

### **Rundbaner**

Ved bruk av rundbaner skal sikkerhetsplan og kjørebekrivelse godkjennes av NBF i god tid før løpet, slik at opplegget kan beskrives i løpets tilleggsregler.

### **Spesialprøver**

Spesialprøver avgrenses med start- og mål som vist i skisse § 406.

På disse spesialprøvene gjelder de samme bestemmelsene som for "vanlige" spesialstrekninger med følgende tillegg:

Når det på etappen benyttes vendeplass, skal denne være merket med skilter "vendepunkt" på hver side av veien, og i tillegg skal det også benyttes forvarselsskilt som settes opp 150 meter fra vendepunktet.

På vendepunktet skal hele bilen passere på den tenkte linjen mellom skiltene. Radio og/eller telefonforbindelse bør finnes mellom start/mål og vendeplass.

### **§ 202. Sjikaner**

Ved bruk av sjikaner skal:

- disse være så solide at de beholdes uendret under hele løpet
- fortrinnsvis sløyfe utenfor veien benyttes
- disse skiltes som vist i § 212 og § 406.

### **§ 203. Sikkerhetsbestemmelser**

En spesialstrekning/spesialprøve kan kun arrangeres på vei og/eller område som sperres for annen ferdsel med eierens og vedkommende politimesters samtykke. Gjennomsnittshastigheten bør aldri overskride 110 km/t på SS/SP med asfaltunderlag o.l. På SS/SP med annet underlag bør aldri gjennomsnittshastigheten overskride 130 km/t. NBF kan

kreve å forhåndsgodkjenne en arrangørs forslag til SS/SP. Med spesialstrekning menes delprøve med start og mål på forskjellige plasser der tidtaking skjer pr. sekund.

Sperring meddeles gjennom særskilte oppslag som settes ved begynnelsen og slutten av den vei som anvendes, samt andre veier som tilsluttes og vender ut i fartsetappen.

Oppslaget skal være i størrelsesorden min. 50 x 30 cm og settes opp i god tid.

Ved begynnelsen og slutten av avstengt vei skal det settes opp forbudsskilt (all kjøring forbudt) og med underskilt som lyder "Gjelder ikke deltakere eller funksjonærer".

Start- og målområdet skal være avstengt og bevoktet av funksjonærer. På særskilt risikofylte plasser for publikum, skal det settes opp skilt med teksten "Forbudt område". Disse plassene skal bevoktes av funksjonærene.

Vaktmannskapene skal ha uniformering og fløyte. Ved uidentifiserte parkerte biler skal det settes ut vakt.

Ved alle innfartsveier til SS skal NBFs advarselskilt benyttes. Disse skal settes ut slik at de er lett synlige for publikum. Sykler, barnevogner, akebrett etc. skal ikke tillates medbragt inn på SS. Sykebil skal være tilgjengelig for å betjene en eller flere SS/SP. Antall sykebiler og deres plassering bestemmes ut fra de lokale veiforhold og muligheter for rask inngrepelse. Minimum 2 stk. 6 kg brannslukkere skal finnes og være tilgjengelig ved start og ved mål på SS/SP.

### **Kontrollkommisjon for rally**

Kontrollkommisjonen for et rally/minirally/sprintrally består av løpets oppnevnte juryleder og sikkerhetskontrollant.

Juryleder i samråd med sikkerhetskontrollant har i oppgave å gjennomgå løpets papir/dokument på forhånd. Ved tvil skal rallyseksjonens leder konsulteres.

Papir/dokument skal være NBF, juryleder og sikkerhetskontrollant i hende minimum 10 dager før løpet. Sperreplanen skal også legges fram ved sikkerhetskontrollantens gjennomkjøring på forhånd.

### **Kontroll av spesialstrekninger/spesialprøver**

Plassering av tidskontroller og mållinjer skal merkes før kontrollen av spesialstrekninger/spesialprøver utføres av sikkerhetskontrollanten.

Alle tilfartsveier til spesialprøven skal være effektivt sperret (med for eksempel bommer, blokker eller avsperringstau) og skal bevoktes av funksjonærer.

Før første deltaker i et rally skal arrangøren starte tre kontrollbiler. K-bilenes arbeidsoppgaver og ansvar er beskrevet i § 217 pkt. h. Dersom en SS/SP har blitt forsinket i mer enn 20 minutter etter sist startede bil, skal arrangøren starte minst en K-bil.

Løpsledelsen skal etter avsluttet løp inspisere traséen, og sørge for å utbedre skader etter avtale med grunneierne. Arrangører som unnlater dette kan senere nektes arrangørlisens.

## **§ 204. Tidtagning**

### **A. Ankomst transportetapper/serviceplasser**

Tiden tas i det kortet overleveres tidtakeren. Ved overlevering skal bilen være i kontrollsonen eller i eventuell kø fram til denne. Ved kø på kontrollen, plikter deltakeren selv å oppsøke kontrollen for notering av ankomsttid. Deltakeren kan kjøre inn i kontrollsonen 1 minutt før ideell ankomsttid.

Avlesning foregår på gammelt minutt. Eks.: Beregnet ankomsttid kl.20.10=20.10.00-20.10.59.

Tidsdifferansen mellom ankomst transportetappe og start SS må alltid være minimum 3 min.

Tidtagning skjer etter arrangørens ur. Tiden noteres både på deltakernes og arrangørens kort.

Deltakerne skal noteres i kontrollprotokollen i den rekkefølge de ankommer kontrollen.

## **B. Spesialstrekning**

### **Start:**

Alltid på helt minutt. Tyvstart straffes som omtalt i § 408 B. På banepøver der deltakerne startes i heat, skal hver deltaker startes med minst 5 sek. intervall.

### **Mål:**

Tiden avleses i timer, minutter og sekunder når deltakerne passerer målskiltet. 10-dels sekund kan benyttes dersom dette er angitt i løpets tilleggsregler. Dersom 10-dels sekund ikke benyttes skal disse avrundes nedover. Kontrollskiltene må alltid settes godt synlig.

Det er kontrollbilens ansvar å påse at denne merkingen er tilstrekkelig.

## **C. Spesialprøver**

Tiden tas med kontrollens klokke i henhold til § 406 B.

## **D. Avbrutt spesialstrekning**

Dersom en SS av en eller annen grunn blir avbrutt eller stoppet, kan juryen tildele hver berørt deltaker en tid som de mener er mest rettfærdig.

Deltaker som helt eller delvis er årsak til at spesialstrekningen blir avbrutt eller stoppet, kan ikke få tid fastsatt etter ovenstående. Eventuelt kan anvendt tid benyttes dersom den er dårligere enn den stipulerte tid øvrige deltakere har fått.

## **E. Resultater**

- En deltakers resultat er summen av tidene deltakeren har oppnådd på spesialstrekningene/ spesialprøvene tillagt eventuelle tidstillegg oppnådd på transportstrekninger/serviceplasser sammen med eventuelt andre straffer uttrykt i tidstillegg.

- Dersom to eller flere deltakere oppnår samme resultat, plasseres den deltaker først som har oppnådd best resultat på SS/SP 1. Om dette ikke gir avklaring avgjør SS/SP 2 eventuelt SS/SP 3 osv.

## **§ 205. Service/bensinfylling**

### **A. Service**

Reparasjon eller service er kun tillatt på serviceområder fastsatt av arrangøren. Utenfor områder underlagt parc fermé bestemmelser, kan reparasjoner utføres av bilens mannskap med verktøy og deler medbrakt i deltakerbilen, dog uten noen form for ekstern hjelp. Bensinfylling regnes ikke som service når denne er oppgitt av arrangøren i kjøreboka.

Antall serviceområder er avhengig av rallyets lengde og antall km spesialstrekninger. I sprintrally tillates ikke serviceområder.

På serviceområdet skal det finnes en TK inn og en TK ut, slik at deltakerne kan reparere bilene uten at det går ut over den fastsatte tid på transportetappen. Kjøreordren må inneholde servicetid. Bilen med mannskap må være tilstede når tid gis både ved inngående og utgående TK.

Serviceområdene må legges til dertil egnede områder hvor det er god plass til biler uten at det oppstår kaos. Kun deltakerbiler og hos arrangøren registrerte servicebiler har adgang til serviceplassene.

Serviceplassene må alltid legges slik at servicebilene får tilstrekkelig tid for å kjøre fra en serviceplass til den neste. Slike områder kan være parkeringsplasser, industriområder eller store åpne plasser. Disse områdene skal alltid søkes om tillatelse til å bruke hos grunneierne. Reparasjoner får ikke utføres når deltakerne og bilen står under kontrollsjefens tilsyn i kontrollsonen eller under opphold i Parc Fermé.

## **B. Bensinfylling**

Nedenforstående er obligatorisk:

- Egen bensinfyllingsplass opprettes umiddelbart etter TK-ut fra service.
- Bensinfyllingen utføres innenfor transporttiden fram til neste TK.
- Deltakernes servicepersonell må selv bære/transportere bensinen fra servicebilen til bensinfyllings-plassen. Det gis ikke mulighet for forhåndslagring.
- Kun to personer fra hvert team med ansvar for bensinfyllingen gis adgang til bensinfyllingsplassen.
- Bensin og servicepersoner gis ikke adgang til bensinfyllingsplass tidligere enn 3 min. før deltakers TK-ut-tid fra service.
- All service utenom bensinfylling er forbudt innenfor bensinfyllingsplassen.
- Motoren må være avslått under bensinfyllingen.
- Det anbefales at fører og kartleser oppholder seg utenfor bilen under bensinfyllingen. Dersom de imidlertid forblir inne i bilen, skal sikkerhetsbeltene ikke benyttes.
- Ved tekniske problem skal bilen snarest skyves, med kjøreretningen, ut av bensinfyllingsplassen uten at dette medfører straff. Ekstern hjelp for å skyve bilen ut av bensinfyllingsplassen kan mottas fra teammedlemmer og funksjonærer.
- Arrangøren må ha tilstrekkelig brannvern og saneringsmiddel tilgjengelig, samt bemanning til å betjene dette.
- Uvedkommende, deriblant publikum, gis ikke adgang til bensinfyllingsplassen.
- Det må håndheves røykeforbud på bensinfyllingsplassen.

## **§ 206. Pauser**

I minirally og rally skal det legges inn reguleringspauser forut for hver service. Gjelder ikke sluttservice på hver løpsdel. I sprintrally kan det legges inn pause.

## **§ 207. Søknad om å få arrangere rally/sprintrally/minirally**

Alle løp skal anmeldes til:

Norges Bilspportforbund

Politimesteren/lensmannen

Veisjef/er og skriftlig tillatelse må innhentes fra alle berørte grunneiere.

## **§ 208. Deltakermelding**

Enhver opplysning fra en arrangør til deltakerne før, under eller etter løpet skal være skriftlig. Meldingene må nummereres kronologisk.

Det skal kvitteres for deltakermeldinger som leveres ut under løpet.

## **§ 209. Kjørebok**

For ethvert rally/minirally/sprintrally skal det utarbeides egne kjørebøker for deltakere og servicebiler, med maksimum 6 avsnitt pr. side.

Kjøreboken skal være klar og oversiktlig og skal minimum inneholde oversikt over:

- etappens lengde
- makstid/idealtid
- kjørebeskrivelse etter tulipanprinsippet (alt som er merket i terrenget skal være merket her)
- avstand i km med to desimaler, både total- og delavstanden
- informasjonskolonnen skal gjenspeile skilting og piling i terrenget.
- dersom avstanden mellom angitte hendelser er under 200 meter, skal horisontal linje mellom avsnittene sløyfes. Forvarsel merkes i terrenget kun for første hendelse på SS/SP.
- alternativrute

- egen side som beskriver ulykkes- og sikkerhets-prosedyre. Denne skal være plassert foran innholdsfortegnelsen.
- bakre omslag i A4-format med "SOS" i rødt på den ene siden og "OK" i grønt på den andre siden.
- bruttskjema

På spesialstrekninger /spesialprøver gjelder dessuten:

- ved varsel brukes ett utropstegn ved fare utenfor veibanen (f.eks. skrent, vegbom, rekkverk på bru o.s.v.), og to utropstegn ved fare i veibanen (f.eks. dump, kul, stein o.s.v.)
- servicekjøreboken skal angi ca. kjøretid mellom serviceplassene.

## § 210. Tidsbok

NBFs standard for tidsbok skal benyttes i NM-løp. Denne kan fås ved henvendelse til NBF. I øvrige løp kan kontrollkort benyttes.

Postprotokoll skal benyttes ved:

- Start SS
- Mål SS
- Inn service
- Ut service

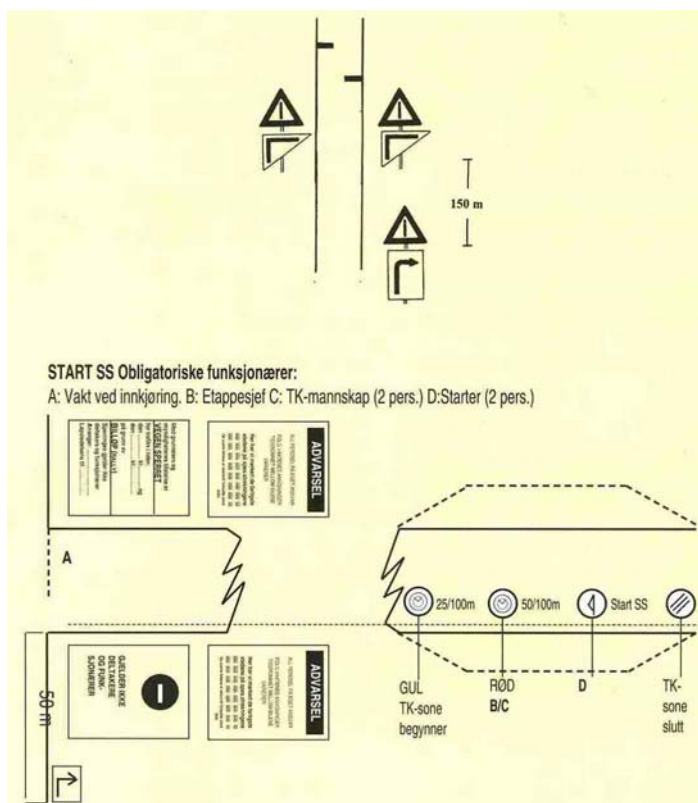
## § 211. Noter

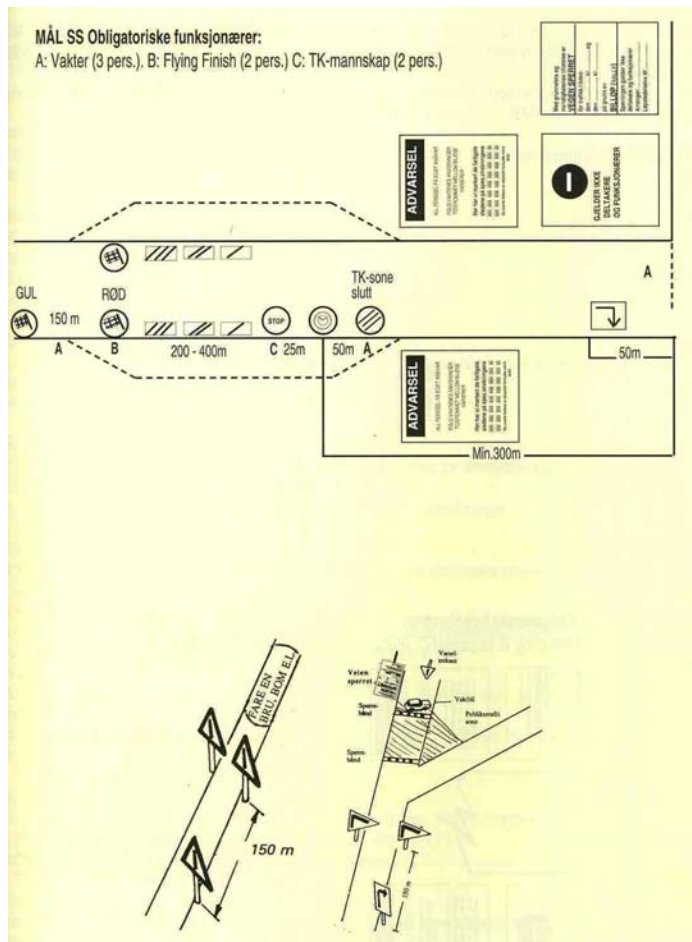
Arrangør som ønsker å utarbeide noter for sitt løp, må benytte noteproducent godkjent av NBF. Notene skal være statiske noter (sikkerhetsnoter), og skal være tilgjengelige både som beskrivende noter og siffernoter.

Notene er ikke å beregne som offisielle papirer for løpet, og deltakere kan således ikke stille note-producent, arrangør eller NBF til ansvar for mulige feil.

## § 212. Skilting - piling

Sjikane





## § 213. Startliste og startnummer

For alle rally/minirally/sprintrally skal arrangøren sette opp en foreløpig startliste og en endelig startliste, begge i følge regler om startrekkefølge i § 421.

Foreløpig startliste er den listen som følger startprogrammet, samt andre publikasjoner produsert og utgitt i tiden før løpet. Denne listen skal inneholde alle deltakere som har fått sine anmeldelser akseptert av arrangøren. Det startnummer som er tildelt den enkelte deltaker for bruk under løpet skal fremgå av denne listen. Denne listen skal betegnes «Foreløpig startliste» eller «Påmeldte deltakere».

Endelig startliste er den listen som foreligger etter at foreløpig startliste har blitt justert/endret som følge av avbud, teknisk kontroll, administrativ innsjekk, m.m. Endelig startliste skal være offentliggjort senest 30 minutter før første deltaker på listen starter. Det er anledning til å dele opp den endelige startlisten og offentliggjøre hver del etter hvert som det er 30 minutter igjen til første deltaker på aktuelle del starter. Ved deling må dette gjøres på en slik måte at samme del av listen inneholder alle deltakere som konkurrerer seg i mellom. Den endelige startlisten eller hver del av denne skal godkjennes av juryen før offentliggjøring og dato/tidspunkt for offentliggjøring skal være påført (på hver side hvis listen er delt over flere sider). Denne listen skal betegnes «Endelig startliste» eller «Deltakere godkjent for start».

Arrangøren skal fremskaffe de nødvendige startnummer. Deltakerne er ansvarlige for at startnumrene er godt synlige. Etter løpets avslutning skal startnummer fjernes før målområdet forlates. Deltakere som bryter løpet plikter å fjerne sitt startnummer.

Startnummer i henhold til § 301 pkt.1C.

## § 214. Samband

Samband skal ledes fra arrangørens hovedsentral.

Alt samband skal være i overensstemmelse med til en hver tid gjeldende bestemmelser utferdiget av norsk lovgivende myndighet. Arrangøren kan forby deltakere å benytte bestemte kanaler/ frekvenser reservert for arrangøren.

Startkontroll og målkontroll på spesialstrekningene/spesialprøvene skal ha samband.

Videre må det om nødvendig, plasseres sambandsposter inne på spesialstrekninger og spesialprøver. Disse skal ha forbindelse med etappesjefen. Det anbefales maksimum 5 km avstand mellom sambandspostene.

Arrangørene skal utnevne en ansvarlig sambandssjef. Løpsleder er den eneste som via sambandsnettlet kan gi ordre som avviker fra skrevne instruksjoner.

Arrangøren må ha egen sambandsplan.

## § 215. Publikum

Den enkelte arrangør må ha publikum i tankene når de legger opp et løp. Det skal ikke være publikum i start- og målområdet. Se forøvrig § 203, sikkerhetsbestemmelser. Arrangører skal i program og annen publikumsinformasjon ta med advarsel om publikums ansvar for egen sikkerhet.

## § 216. Ulykker

A Alle biler skal medbringe "SOS/OK"-skilt i A4-format. "SOS"-skilt skal vises dersom personskade krever assistanse. "OK"-skilt skal vises i alle andre tilfeller der bilen står inne på spesialstrekning/spesialprøve. Enhver deltaker har plikt til å hjelpe annen person som har vært utsatt for en ulykke med personskade. Brudd mot denne bestemmelse medfører utelukkelse fra løpet. Ytterligere straff vurderes av juryen.

Løpsledelsen kan, med juryens godkjennelse, justere tiden på den berørte spesial-strekning/spesialprøve/transportetappe, hvis en deltaker kan bevise at han har hjulpet en annen. Han vil således få den plassering som er hans gjennomsnitt på de øvrige etappene i rallyet. Derved beregnes en tid på den aktuelle etappen som gir samme etappeplassering som hans gjennomsnittsplassering på rallyets øvrige etapper.

B Ved påkjørsel av dyr skal stedet der påkjørselen fant sted merkes, og melding gis til arrangøren umiddelbart.

C Enhver arrangør skal alltid oppnevne en ulykkeskommisjon bestående av NBFs sikkerhetskontrollant, representant for det stedlige politi og løpsleder eller annet medlem i organisasjons-komiteén utpekt av løpsleder. Ulykkeskomisjonen skal ved alvorlig ulykke foreta innledende undersøkelser samt avgi skriftlig rapport til arrangør og NBF.

D Om en ulykke har skjedd, og løpsledelsen (løpslederen) bedømmer den til å være av alvorlig art og derfor beslutter å stoppe rallyet, bør følgende følges:

Rent arrangørteknisk sett kan et rally stoppes når og hvor som helst. Et stort ansvar ligger i at de deltakere som er ute i løypa skal kunne ta seg til målet for rallyet, uten økt ulykkesrisiko for noen i eller utenfor rallyet.

Steder hvor det lar seg gjøre å avbryte rallyet er ved målet på en fartsetappe eller transportetappe hvor første deltaker kan nås av en slik meddelelse. En slik meddelelse gir beskjed om at rallyet avsluttes ved denne kontroll og at deltakerne skal følge trafikkrytme tilbake til målet for rallyet. Startnummeret skal umiddelbart fjernes.

Resultatet for rallyet kan regnes ut fra stillingen ved kontrollen som rallyet ble avbrutt.

## **Informér politiet**

Om en ulykke av alvorlig art har inntruffet skal politimyndighetene alltid underrettes, slik at ingen misforståelser oppstår i kontakten mellom arrangøren, ambulanspersonell og politimyndigheter når det gjelder alarmberedskap.

## **Tilbakebetaling av startpenger**

Dette spørsmålet skal ledelsen avgjøre i hvert enkelt tilfelle. Anbefalingen er at arrangørens kostnader er dekket før det blir vurdert å betale tilbake deler av startkontingenten.

## **§ 217. Funksjonærbestemmelser**

Generelle bestemmelser for funksjonærer

En funksjonær får ikke delta i det rally der han tjenestegjør. Funksjonærer skal levere meddelelse om henvendelser under løpet til løpsledelsen. Når rallyet avsluttes, skal hver sjefsfunksjonær overlevere løpsledelsen en rapport om sine iakttakelser. Samtlige funksjonærer utenom de som inngår i juryen er underlagt løpslederen, som utferdiger retningslinjer for arbeidsoppgavene. Løpsfunksjonærer og vakter skal for å kunne kjennes igjen ha kjeleadress, vest, armbind eller lignende utrustning. Dessuten bør det gjennom utrustningen tydelig fremgå deres funksjon. Funksjonærenes identifikasjon bør fremgå av løpets tilleggsregler.

## **Funksjonærenes ansvarsområde**

### **a) Løpsleder**

Han skal ha ansvaret for:

- å sende søknad til veisjef og politimyndighet til fastsatt tid
- å forvise seg om at skriftlig tillatelse fra grunneiere er innhentet
- å meddele de berørte grunneiere hvilken tid veien er avsperrert for løp
- at løpet arrangeres i samsvar med ISR, NSR og løpets tilleggsregler
- å overlevere nødvendig materiell samt løpets tilleggsregler til NBF
- å forvise seg om at funksjonærene har fått sine instruksjoner
- å ha etappesjefenes bekreftelse på at instruksjoner er gjennomlest og forstått.
- å ha satt seg inn i NBFs beredskapsplan, samt at denne er tilgjengelig i løpsbasen
- å samle inn rapporter og øvrige meddelelser fra funksjonærene
- å informere juryen om hendelser under løpet, herunder oversikt over antall brutt samt eventuelle personskader pr. SS
- å framlegge for juryen liste over gjennomsnittshastigheter for de 10 raskeste biler på hver SS
- å slå opp resultatlisten
- at veien settes i stand umiddelbart etter løpet

### **b) Ass.løpsleder**

Ass.løpsleder er løpslederens høyre hånd, og han skal overta hvis:

- løpsleder melder forfall ved sykdom
- løpslederen må gå ut av løpet for å ta seg av ting som kan ha oppstått
- ass.løpsleder sidestilles med løpsleder, men det fulle ansvar har løpsleder

### **c) Teknisk kontrollsjef**

Har ansvaret for:

- å organisere teknisk kontroll, lokaliteter, tidsplan for kontrollens gjennomføring
- å være tilstede under avvikling av teknisk kontroll
- å kontrollere at bilene oppfyller sikkerhetskrav og tekniske bestemmelser
- å iverksette tekniske kontroller under løpet

- å iverksette kontroll av bilene etter avsluttet løp
- å opprette og undertegne teknisk kontrollprotokoll, og overlevere denne til løpsleder

#### **d) Teknisk kontrollfunksjonær**

Krav: Teknisk skolert

Han skal ha ansvaret for å kontrollere at bilene oppfyller sikkerhetskrav og trafikksikkerhetsbestemmelser. Påpeke feil til deltakere og til teknisk kontrollsjef.

#### **e) Løypesjef/løypelegger**

Skal ha ansvaret for:

- å opprette kontakt med grunneiere, veieiere og oppsittere langs rallyruten sammen med løpsleder
- å innhente skriftlig grunneiertillatelse, og se til at veiene istandsettes etterpå i henhold til overenskomster
- at piling av løpsetappene skjer i følge gjeldende regler
- at plasseringen av tidskontrollene og start/målområdene er merket på en forsvarlig måte

#### **f) Etappesjef**

Skal ha ansvaret for:

- å gjennomgå egne instruksjoner i samarbeid med løpsleder
- organisere og lede virksomheten på kontrollplassen
- at alt materiell finnes
- tidtakingen
- å kontrollere klokken også under løpets gang (justering må ikke finne sted)
- på forespørsel fra deltakerne å meddele rett tid
- overvåke publikumssikkerheten ved kontrollsonen
- ifølge løpsleders eller sikkerhetssjefs anvisninger, iverksette piling og avsperringer
- motta rapport fra lederbil(e) ang. deres iakttagelse
- rydde opp kontrollsonen etter løpets slutt
- rapportere til løpsleder alt av viktighet som har inntruffet
- etappesjefens plass er ved start på spesialstrekningen
- å oppnevne en assistent (målsjef) som har ansvaret for ovennevnte rutineoppgaver i kontrollsonen ved mål. Denne har også ansvaret for å forespørre hver 10. bil om det er registrert noe av sikkerhetsmessig betydning inne på etappen

#### **g) Sikkerhetssjefen**

Sikkerhetssjefen skal lede det sikkerhetsmessige arbeidet før løpet. Han skal ha to assistenter. Sikkerhetssjefen og hans to assistenter skal fordele følgende tre oppgaver seg i mellom under løpet, der sikkerhetssjefen skal inneha oppgave 1 eller 2:

- 1) Lede det sikkerhetsmessige arbeidet fra løpsbasen
- 2) Ha ansvaret for løype/deltakere og kjøre samtidig med sikkerhetskontrollanten
- 3) Ha ansvar for publikum og skal være kartleser i K2

Sikkerhetssjefen skal ha ansvaret for:

- å utarbeide en sikkerhetsplan for løpet bl.a. inneholdende en sperreplan med beskrivelse av alle tilførselsveier etc. for hver SS
- at reservemateriell for komplettering av sikkerhetsforanstaltninger bringes ut
- overvåke at løpet gjennomføres etter sikkerhetsbestemmelsene
- å gi informasjon til de berørte myndigheter (ambulansesentral, brannvesen, politi)
- at sikkerheten på spesialstrekningene kontrolleres

- at funksjonærene har full informasjon angående sikkerheten
- at TK inn til spesialstrekningen er ordentlig organisert og utrustet
- at brann- og førstehjelpsutstyret er i orden
- piling inn og ut fra spesialstrekningen
- at spesialstrekninger er fri for hinder før start
- publikumssikkerheten på spesialstrekningene
- umiddelbart rapportere til løpsleder alt viktig som har hendt på prøven
- at sambandet fungerer

#### **h) K-biler**

Fører og kartleser i K-bilene skal inneha autorisasjon gitt av NBFs Rallyseksjon. Mannskapenes oppgave er å kjøre gjennom løypa, og følge eksakt samme prosedyre som deltakerne. Fører og kartleser skal på spesialstrekninger / spesialprøver benytte hjelm i.h.t. NSR § 304 pkt. 1.

K-bilene skal være registrerte biler **med fast tak**, og skal ha samband, også innbyrdes, samt sirene og blinkende gult lys. K-2 skal ha høytaleranlegg for å kunne beordre publikum flyttet. K-bilene skal følge løpets framdriftsplan. Denne skal legges opp slik at K-bilene kjører så nær opp til 1.deltaker som praktisk mulig for å skaffe seg et best mulig bilde av publikums sikkerhet og plassering.

K-bilmannskapene skal følge NBF sjekkliste for K-bilmannskap og levere denne til NBF sikkerhetskrollant når de har kjørt gjennom løypa.

Dersom K-bilmannskap er involvert i uhell som avkjøring eller lignende, skal sikkerhetskrollant beslaglegge K-bil lisenser for de involverte og sende disse til NBF. K-bilmannskapet må sende en rapport som forklarer hendelsen til rallyseksjonen i NBF, som vurderer denne og fatter beslutning om tidspunkt for eventuell tilbakelevering av autorisasjon. NBFs Rallyseksjon kan forbeholde seg retten til å godkjenne K-bilmannskapene i det enkelte løp.

#### **Ansvarsområder:**

##### **K-1:**

- siste kontroll av rutiner for tidtaking
- sjekke at sambandet virker
- sjekke startprosedyrer

##### **K-2:**

- publikumssikkerhet, rettlede og eventuelt flytte publikum
- hvis nødvendig gi rapport til sikkerhetssjef og pålegg til K-3
- gi klarsignal om at etappen kan starte

##### **K-3:**

- publikumssikkerhet
- følge opp eventuelle pålegg fra K-2

#### **i) Funksjonærsjefen**

Skal ha ansvaret for:

- at samtlige TK er bemannet minimum som beskrevet i § 212
- at vakter på spesialstrekningen er plassert i henhold til sperreplanen
- at etappesjefene har alt nødvendig materiell til sine etapper, og at dette fungerer
- at reservemateriell forefinnes i K-bilene
- opplæringsbil med kompetent mannskap

### **j) Opplæringsbil**

Opplæringsbil, som er obligatorisk, skal kjøre foran sikkerhetskrollant / sikkerhetsjef og ha ansvaret for:

- siste kontroll av TK-mannskapenes rutiner.

### **k) Sambandssjef**

Skal ha ansvaret for:

- å utarbeide en sambandsplan for løpet
- at utstyret er innenfor lovverket og innehar de spesifikasjoner som behøves
- utplassering av utstyr
- opplæring av brukere