

# Reglement Regularity



# MOTORSPORT NORGE

Dette dokumentet inneholder konkurranseregler for Regularity.  
I dokumentet finner du kun de spesifikke konkurransereglene for sporten.  
Formålet med denne forskrift er å fastsette et regelverk som gjelder pr  
organisering og gjennomføring av stevner i Norge.  
Dersom disse reglene ikke følges kan alle som organiserer eller deltar i en  
konkurranse bli straffet.

Alle forskrifter utstedt av MN og publisert informasjon enten på trykk eller på motorsportnorge.no er beskyttet av loven om opphavsrett. Forskrifter, lisenser og annet beskyttet materiale kan ikke brukes utenfor virksomhet som er sanksjonert av MN.

---

**Gyldig fra:** 01.12.2022  
**Endret:** 01.01.2023  
(Endringer er merket gult)



# MOTORSPORT NORGE

## Reglement for Regularity

### 1. Definisjon

Regularity er et landeveis løp bestående av forskjellige etappetyper som kjøres i seksjoner. Arrangøren bestemmer hvilke etappetyper som skal benyttes i hver seksjon av løpet.

Hele løpet kjøres i henhold til Vegtrafikkloven, Trafikkreglene, MSN's Sportsreglement dette regelverket og tilleggsregler.

### 2. Arrangement

Hver seksjon i løpet startes og avsluttes med en åpen tidskonroll (ÅTK).

Åpen tidskontoll skal være oppgitt i KJØREBOK med navn og trippavstand.

Arrangøren bestemmer hvilke(n) etappe type(r) som benyttes i seksjonen.

#### 2.1 ETAPPE TYPER

1. Orienterings etappe. Kartbasert - eller Tulipan pil basert orientering
2. Presisjons etappe. Gjennomsnitts hastighet. Kjøres etter tulipan piler med hemmelige tidskontroller hvor gjennomsnittshastigheten kontrolleres.
3. Ferdighets etappe. Tester førers evne til å behandle kjøretøyet, gjerne ved bruk av kjebler ol. Eventuell ekstra ledsager skal ikke være i bilen. Prøven avsluttes med stans mellom to kjebler der forhjul og bakhjul er på hver sin side av en tenkt linje mellom kjeblene (stop astride). På ferdighets etapper skal fører og kartleser i åpne biler bruke hjelm.
4. Transport etappe. Transport mellom andre etappe typer. Kjøres etter tulipan piler eller som frikjøring til oppgitt punkt.

#### 2.2 KONTROLLKORT

Alle deltakere får utlevert KONTROLLKORT. Dette inneholder opplysninger om alle seksjonene som inngår i løpet, med informasjon om idealtider og / eller maxtid. På KONTROLLKORTET finnes også skjema for notering av Passerings kontroller. KONTROLLKORTET skal føres av mannskapet i bilen.

#### 2.3 KONTROLLER

1. Åpen tidskontroll (ÅTK) Start og slutt på seksjon. Oppgis i KJØREBOK.
2. Start kontroll (STK) Kontrollere at starten går på riktig tidspunkt.
3. Passeringskontroll (PK) Kan være bemannet, ubemannet eller hemmelig. Ved bemannet kontroll plasseres skilt: KONTROLL på begge sider av veien, og deltaker stanser for kvittering. Ved ubemannet kontroll plasseres skilt med symbol (bokstav eller liknende) ved siden av veien. Deltakerne noterer

symbol på Kontrollkort. Ved hemmelig kontroll leses passeringen på GPS eller av mannskap på stedet. Ingen kvittering.

- 4 Hemmelig tidskontroll (HTK). På Presisjons etapper opprettes hemmelige tidskontroller for å kontrollere sekund riktig tid på tilfeldig valgte steder. Dette kan registreres ved hjelp av GPS eller manuelt av mannskap.
- 5 Hastighets kontroll (Fart). Hvor som helst i løpet kan det benyttes hastighets kontroll. Deltaker blir fartsmålt iht. skiltet hastighet eller hastighet oppgitt i KJØREBOK.

### 3. Kjørebok

Kjøreboken beskriver løpet fra start til mål. Ruten som skal kjøres, lengden på seksjonene med tidsforbruk på disse samt gjennomsnittshastighetene for seksjonene. Videre forteller KJØREBOK om hvilke etappetyper som inngår i hver seksjon. Kjøreboken viser trippavstandene til tulipanpilene som benyttes.

- 3.1. Orienterings etappe kan enten kjøres etter tulipan piler eller ved hjelp av kartnavigering.
- 3.2. Ved tulipan pil orientering skal hvert veidele som avviker fra normalt kjøremønster angis. Det er også mulig å legge inn opplysninger som vei skilting osv. Ved bruk av tulipan pil orientering er kart ikke nødvendig.
- 3.3. Ved kart navigering skal kjøreruten beskrives ved hjelp av nummererte piler og punkter tegnet inn på kartet. Disse skal kjøres i stigende rekkefølge. Piler og punkter skal bare kjøres EN gang, pilene skal kjøres i hel lengde. Mellom pilene og punktene skal korteste vei på kartet benyttes. Veier merket med X (Kryss) eller skjult av merkinger påført kartet, skal ikke kjøres. Man skal aldri snu for å kjøre motsatt vei noe sted i ruten, men fortsette framover.
- 3.4. På Presisjons etappe skal kjøre ruten beskrives ved hjelp av tulipan piler som i punkt 3.2
- 3.5. På Transport etappe skal kjøre ruten beskrives ved hjelp av tulipan piler som i punkt 3.2
- 3.6. Ferdighets etappe skal tegnes inn i KJØREBOK eller Kartbok med opplysning om lengde, hastighet og idealtid.

### 4. Krav til fører

Fører skal inneha førerkort klasse B

### 5. Krav til kjøretøy

EU godkjent bil, med alminnelige skilter, hvite eller grønne (ikke prøveskilt), har anledning til å delta i løpet. Hver bil er bemannet med en fører og en kartleser. Det er anledning å ha med EN ledsager for opplæring.

#### 5.1. Teknisk kontroll

I forkant av et løp skal det være en enkel teknisk kontroll av deltakende biler. Kontrollen skal omfatte lys, dekkmønster og sikkerhets utstyr. (Varsel trekant, gule vester og førstehjelps utstyr.)

### 6. Teknisk utstyr

Det er opp til deltaker å velge hvilket teknisk utstyr og hjelpemidler han vil benytte. Videre skal bilen medbringe slepetau og førstehjelps utstyr.

### 7. Tilleggsregler

Alle konkurranser skal ha tilleggsregler med følgende opplysninger:

1. Arrangør
2. Sportskomite
3. Jury bestående av 2 personer. Løpsleder kan fungere som 2. jurymedlem.
4. Beskrivelse av etappetyper som inngår i løpet
5. Kontroller og Tidtaking.

6. Respittid
7. Klasseinndeling
8. Premiering
9. Resultat fremlegging
10. Protester og tidsfrister

## 8. Kart

Det står arrangøren fritt til å benytte original kart eller kart kopier.

## 9. Skilt

Alle typer skilt som brukes i et løp skal være utstilt i sekretariatet før løpet.

Skilt som kan benyttes:

- a) KONTROLL, markerer ÅTK, slutten på en seksjon. Brukes også ved bemannet passeringskontroll.
- b) KONTROLL 100M, markerer at det er ca 100 meter til ÅTK.
- c) START, markerer start på seksjon eller etappe.
- d) FEIL VEI, markerer at denne veien ikke skal benyttes.
- e) BOKSTAV eller SYMBOL, markerer passeringskontroll og skal noteres på KONTROLLKORT.
- f) FARTSGRENSE, markerer fartsgrense satt av arrangøren for deltakere.
- g) FARTSGRENSE OPPHEVES, markerer slutt på fartsgrense satt av arrangøren.

Skiltene skal fortrinnsvis plasseres godt synlige på høyre side av veien og slik at de ikke forstyrrer annen trafikk.

## 10. Prikkbelastning

Avvik fra idealtider, kjørerute ol. samt annet avvik, straffes med prikkbelastning.

For tidlig eller sen ankomst til ÅTK gis det 10 prikker pr påbegynte hele minutt.

Ved mistet ankomst til ÅTK gis det 300 prikker.

Ved for tidlig start fra STK gis det 30 prikker.

Ved for tidlig eller sen ankomst til HTK gis det 1 prikker pr påbegynt hele sekund, begrenset til max 30 prikker pr kontroll og 300 prikker pr etappe.

Ved mistet HTK gis det 50 prikker.

Ved mistet PK gis det 30 prikker.

På ferdighets etapper gis det 0,5 prikker for hvert sekund som overskrider idealtiden. Det gis ikke prikker for tidlig ankomst.

Videre gis det 2 prikker for berøring av kjepler eller annen markering av løype. Det gis 4 prikker for kjøring på feil side av kjeple eller annen markering. Feil stopp ved målgang gir 10 prikker. Med 5 anmerkninger fra fakta dommere, eller når totalsummen av tilleggsprikker overskrider 30, anses etappen som ikke fullført og det gis 30 prikker, som er maksimum for en ferdighets etappe.

Ved farts overskridelse på hastighets kontroller gis det:

1 – 5 kmt over straffes ikke

6 -10 kmt over gir 50 prikker

11-15 kmt over gir 100 prikker

16-20 kmt over gir 150 prikker

21-25kmt over gir 200 prikker

Mer enn 25 kmt over gir diskvalifikasjon.

Vinner av løpet er den deltakeren som har fått færrest prikker.

## 11.Hastighet

På ingen strekninger av løpet skal det benyttes gjennomsnittsfart som overstiger 50 km/t. Unntaksvis kan høyere fart benyttes på transport etapper som kjøres på motorvei.

Gjennomsnittsfart på Presisjons etapper skal ikke overstige 95 % av skiltet fartsgrense.

På Orienterings etapper skal gjennomsnittsfarten avpasses etter vei standard og andre forhold.

På Ferdighets etappene skal gjennomsnittsfarten ikke overskride 45 km/t.

## 12.Tidtaking

Tidtaking skjer ved hjelp av GPS logging plassert i deltakernes biler. Det er også tillatt å bruke manuell tidtaking. Metoden skal oppgis i tilleggs reglene. Tiden registreres med formatet Time, Minutter og Sekunder. Tiden inn til en åpen tidskontroll (ÅTK) registreres med Time og Minutter.

Det er opp til arrangøren om man vil ta i bruk tidels sekunder på Presisjons- og Ferdighets etapper.

## 13.Respittid

Bemannede kontroll poster har en respittid på 30 minutter. Det vil si at dersom man er mer enn 30 minutter forsinket til posten vil denne registreres som mistet. Dersom deltakerne vil, har de anledning til å komme inn i løpet igjen ved å oppsøke en senere kontroll post. Ved overskridelse av respittiden ved målgang anses løpet som brutt.

## 14.Klasseinndeling

Regularity kjøres i følgende klasser:

A) EKSPERT (Kjørt i EKSPERT klasse tidligere)

B) SPORT (Kjørt i SPORT klasse tidligere)

C) TOURING (Kjørt i TOURING klasse tidligere)

D) DEBUTANT (Nybegynner)

Det er kartlesers kvalifikasjoner som avgjør hvilken klasse man stiller i. Hvis det arrangeres en cup for året, vil sammenlagt vinneren av klasse SPORT og TOURING automatisk gi opprykk til neste klasse. Som DEBUTANT har man anledning til å stille til start 3 ganger før man deretter rykker opp til TOURING klassen. Opprykk til neste klasse skjer ellers hvert år 31.12.

Enhver deltaker har anledning til å melde seg på en klasse høyere enn han er kvalifisert for.

En arrangør har anledning til å invitere til egne definerte klasser, et utvalg av overfor nevnte klasser eller en kombinasjon av disse.

## 15.Brutt løp

Ved brutt løp plikter deltaker snarest mulig å informere løpsleder om at man har brutt løpet og årsaken til dette.

## 16.Resultater

Etter at hver deltaker har godkjent sitt eget resultat kan den endelige resultat listen legges fram og hoveddommer signerer resultatlisten.

## 17.Protester

Bare fører av bilen har rett til å protestere. Protest på feil i KJØREBOK skal leveres til løpsleder senest 30 min etter egen målgang. Protest på utregning i eget resultat leveres løpsleder senest 30 minutter etter resultatet foreligger. Protest mot andre deltakere leveres løpsleder umiddelbart etter målgang.

Alle protester skal leveres skriftlig med betaling av protest avgiften fastsatt av forbundet. Ved medhold i protesten tilbakebetales hele beløpet.

## 18. Personvern

Ved å registrere seg for arrangementet godtar deltakeren behandlingen av personopplysningene oppgitt av konkurransearrangøren, til publisering av spesifiserte personopplysninger (navn, klubb, etc.) i deltakerlisten, resultatlisten osv. Videre godtar deltaker at det kan bli fotografert i konkurransen og at bilder eller videoer kan publiseres (f.eks. nettsider, sosiale medier, YouTube og trykt magasin) med det formål å støtte konkurransen og motorsport aktiviteter.

## 19. Forsikringer

- 19.1. Alle som løser lisens gjennom Motorsport Norge har inkludert en forsikring fra If forsikring. Forsikringen gjelder for skader som oppstår i forbindelse med løp, trening, banedager og kjørekurs i samsvar med MSNs regelverk
- 19.2. Ulykkesforsikringen har en maksimal ytelse ved invaliditet på kr 1.500.000,-.
- 19.3. Utbetaling ved dødsfall er kr 250.000,-.
- 19.4. Maksimal dekning av behandlingsutgifter er kr 25.000,-.
- 19.5. Utøvere som ønsker det kan kjøpe en tilleggsforsikring for kr 150,- som gir en maksimal ytelse ved invaliditet på kr 3.000.000,-.
- 19.6. Alle lisensierte utøvere er dekket av en ansvarsforsikring som tegnes av den aktuelle arrangør, som må være godkjent av MSN. Ansvarsforsikringen dekker skade på f.eks funksjonær eller tilskuer.

## 20. Ansvar

Deltagelse i et arrangement skjer på deltagerens egen risiko og ansvar. MSN og den arrangerende klubb og dens funksjonærer har intet ansvar for uhell eller ulykker som måtte skje med eller forårsakes av deltaker og/eller deltakerkjøretøy.

Endring nr	Dato	Hva	Hvor	Notater