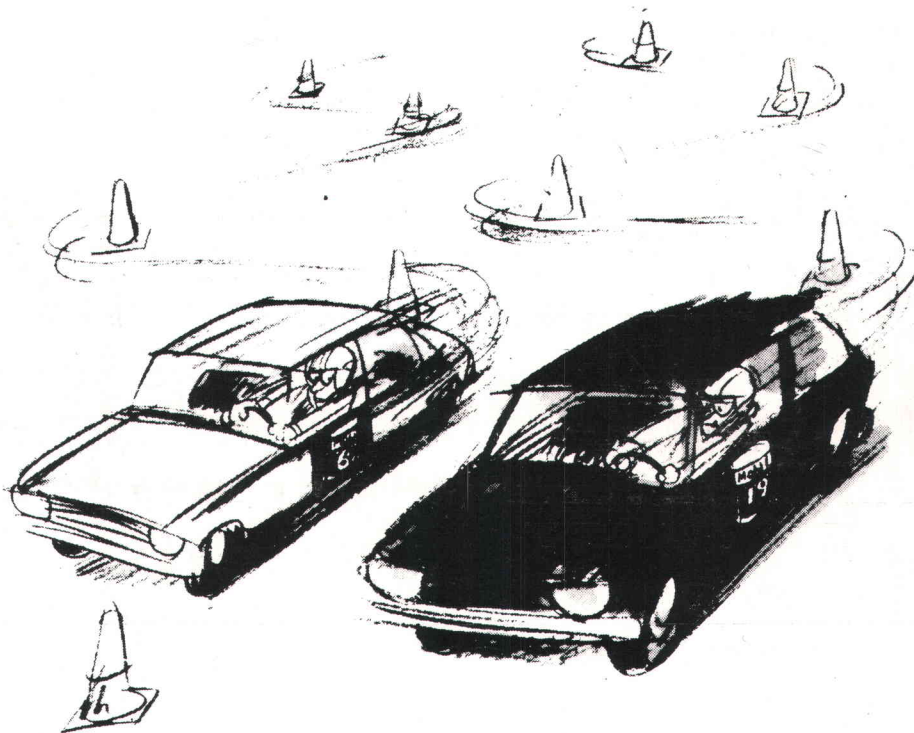


BILSLALÅM

BOKEN



Håndbok for arrangører
av bilslalåm i Norge

2. opplag

Mobil

Her ser du den viktigste grunnen til at tusener av norske bileiere får startproblemer i kulda.



Når kulda kommer, trekker nordmenn flest lua godt ned over ørene, håper på det beste – og forbanner både vinteren, bilen og batteriet når motoren nekter å starte en morgen.

Egentlig er det nokså tragikomisk. Det er nemlig ikke noe problem å få motoren til å starte i 20–30 kuldegrader. Det kan alle som har gått over til Mobil 1 underskrive.

Kaldstartproblemer skyldes som regel at motoren drar tregt rundt på grunn av stiv olje.



Slik ser vanlige helårsoljer ut ved $\div 33^{\circ}\text{C}$.

De vanligste helårsoljer (som de fleste bruker) er merkbart tykkflytende allerede ved $\div 10^{\circ}\text{C}$. Og tykke som grøt når gradestokken nærmer seg $\div 30^{\circ}\text{C}$.

Med så tykk olje er det egentlig best for

motoren at du ikke får startet. Om du med et godt batteri og en kraftig startmotor klarer å dra motoren i gang til tross for den stive oljen, utsetter du nemlig motoren for stor slitasje. Den stive oljen klarer ikke raskt nok å gi motoren fullgod smøring.

Mobil 1 er flytende ned mot $\div 54^{\circ}\text{C}$. Kjør innom en Mobilstasjon og be om å få se «Fryseprøven».

«Fryseprøven» er to reagensglass med olje, som Mobil-forhandleren har i dypfrysere. I det ene glasset finnes den 100% syntetiske Mobil 1. I det andre en vanlig helårsolje.



Så lettflytende er Mobil 1 ved $\div 33^{\circ}\text{C}$. Den stivner ikke før ved $\div 54^{\circ}\text{C}$.

Alle som tror at «olje er olje», burde se denne

demonstrasjonen. Vær bare forberedt på at du kommer til å bestille oljeskift når du har sett den.

Med Mobil 1 klarer du deg med ett oljeskift i året. Ingen andre oljer har en slik garanti.

At Mobil 1 tåler ekstreme kuldegrader, er ikke den viktigste egenskapen ved vår 100% syntetiske olje. Enda viktigere er det at den tåler de høye temperaturene i motoren – og derfor ikke brytes ned på samme måte som andre oljer. Det gir Mobil 1 betydelig lengre levetid.

Kjør du mindre enn 40.000 km i året? Da kan du klare deg med ett eneste oljeskift i året – og etterfylling når det er nødvendig. Ingen andre oljer har en slik garanti.

Ring nærmeste Mobilstasjon i dag og avtal tid for årets oljeskift. Hvem vet hvor kaldt det kommer til å bli i tiden fremover?



Mobil 1 gir lettere kaldstart. Og bare ett oljeskift i året. Du får den på alle landets Mobilstasjoner.

P.S. Ha startkabler i bilen, så kan du hjelpe naboen igang også.



BILSLALÅMBOKEN

**Håndbok for arrangører
av bilslalåm i Norge**

2. opplag

Utarbeidet

av

**NAF Asker og Bærums
junioravdeling**

ved

**Jan Fölkner — Odd Samuelsen
Jan Terje Rogneby — Bjørn Lie
og Hans Chr. Bjerke
etter idé fra
Knut Nes, Mobil**

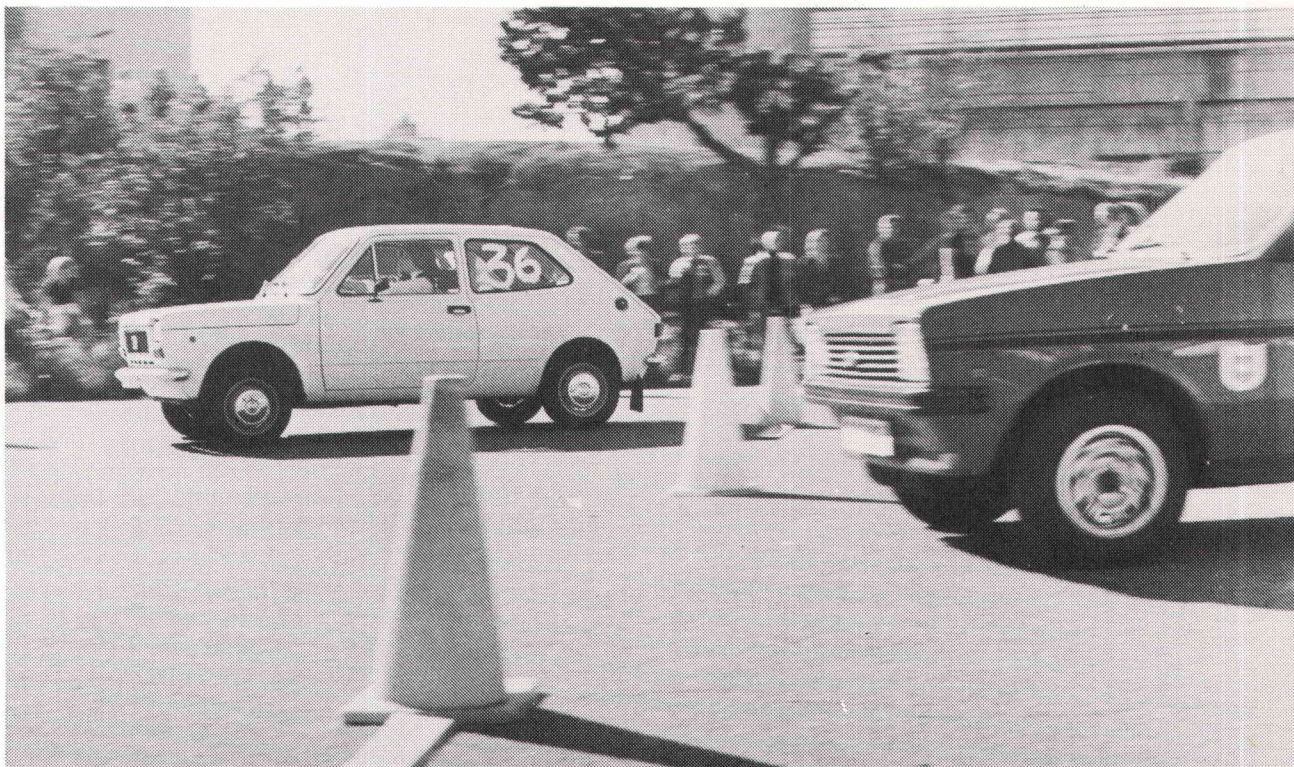
© Copyright:
NAF Asker & Bærum og Mobil Oil A/S Norge.
Ettertrykk forbudt uten utrykkelig godkjennelse.

med støtte fra

Mobil Oil A/S Norge

Innholdsfortegnelse:

Innledning	3
Valg av sportskomité	4
Anmelde løpet til sportsnevnden	4
Valg av baneområde	4
Søknad til politi og grunneier(e)	4
Arbeidsplan for en sportskomité	5
Huskeliste over materiell	5
Fastsette en påmeldingsfrist	5
Arrangørens adresse	5
Arrangøravgifter	5
Startkontingent	6
Lisenser	6
Innbydelse og tilleggsregler	7
Reglement for bilslalåm (Bilsporsboken/Bil)	7—11
Pressetjeneste	12
Annonsering — plakater	13
Baneeksempler «Enkel bane» m/ca. antall	
plastkoner og lengde	15
«Parallell» m/ca. antall plastkoner og lengde	16
Dommere	17
Kontrollant	17
Fremmøtested og tid for alle løpsdager	17
Teknisk kontroll	18
Sekretariat	20
Salg fra bod	21
Parkering — deltagere	22
Parkering — funksjonærer og publikum	22
Tidtaging	22
Utrekning	23
Starter	24
Antall funksjonærer m/spesifisering av oppgaver ...	25
Markering av feilkjøring/berøring ved	
funksjonærer i banen	25
Speakertjeneste	26
Resultatservice	27
Premiering	28
Tilbakerapport etter stevnet til sportsnevnden	28
Norges Bilspors Forbund	28
Forsikringer	28
Bilslalåm på is	29
Flere deltagere kan kjøre samme bil	30



Full innsats helt fra start — Moro? — Ja!

1. Innledning

For å få opp aktiviteten i, og øke rekrutteringen til norsk bilsport har vi funnet frem til en konkurranseform som er enkel å arrangere, og som det er billig, ufarlig og enkelt å delta i, og hvor man kan bruke sin egen «hverdagsbil».

Som det vil fremgå av de etterfølgende kapitler, går det an å arrangere bilslalåm med langt mindre forarbeide enn i noen annen bilsportsgren. Det kreves lite materiell. Det kreves få funksjonærer, både til forarbeidet og på løpsdagen. Et brukbart baneområde finnes de aller fleste steder i landet. I denne boken gir vi noen praktiske råd og opplysninger, basert på egne erfaringer. En del er obligatorisk, slik som søknader o.l., mens andre ting kan bidra til bedre deltagelse og smidigere avvikling, til glede for både tilskuere, deltagere og arrangør. Vi vil foreslå at innholdsfortegnelsen i denne boken er hovedpunktene i komiteens møteplan.

Det er med dette som med alt annet. Forarbeidet og planleggingen er avgjørende for hvor vellykket arrangementet skal bli.

**Stadig flere nordmenn går over til den helsyn-
tetiske Mobil 1 på bilen sin. Hva med deg?**





Parallellslalåm er moro for alle — krever litt plass, men . . .

2. Valg av sportskomité

Først må det velges en sportskomité. Hvor mange som skal være med er avhengig av tilgang på folk, og hvilken erfaring de har. Et minimum er:

1. LØPSLEDER som innkaller til og leder møter, samt koordinerer komitéens arbeider.
2. ASS. LØPSLEDER, med ansvar for sekretariat, funksjonærer, søknader etc.
3. BANESJEF, med ansvar for løype, utplassering og instruksjon av banefunksjonærer, samt teknisk kontroll.

På grunn av arbeidsmengde og sikkerhet i tilfelle uforutsette forfall, vil vi sterkt anbefale minst 2 personer til. Gjerne nybegynnere som kan jobbe sammen med ass. løpsleder og banesjef. Det er meget gunstig for rekrutteringen til arbeidet i senere komiteer, og kanskje senere til annet klubbarbeide.

OBS. Komitémedlemmene kan godt delta i konkurransen, men da må de ikke, i likhet med øvrige deltagere, prøvekjøre løypa før løpet.

Nærmere om arbeidsfordelingen i kap. 6.

3. Anmelde løpet til Sportsnevnden

Alle som skal arrangere en eller flere former for billøp i Norge må anmelde disse til Norges Bil sport Forbund (NBF).

Etter at løpet er anmeldt, utsteder Sportsnevnden en skriftlig tillatelse, som kalles ARRANGØRLISENS.

Dette er et krav som alle må overholde i Norge.

4. Valg av baneområde

I utgangspunktet er det snakk om asfalt (fast dekke) eller is som underlag for bilslalåm.

Det man skal ha for øye når man går ut for å se etter et egnet område, er at det må være plass nok for den type arrangement man skal kjøre (parallell eller enkel).

Størrelsen på området er ikke det vesentlige, men at det egner seg godt. Ikke alle har store gedigne plasser å ta av, de er det dessverre langt mellom.

Torg — parkeringsplasser — fabrikkområder — flyplasser (striper) — skoleplasser e.l. Tenk også på publikums- og TV's - mulighet for oversikt. Husk at det alltid må innhentes tillatelse til å benytte et område, både av grunneier og politi, og det frarådes å arrangere i boligområder.

5. Søknad til politi — og de som eier grunnen det skal kjøres på

Alle som skal arrangere noen form for billøp i Norge må søke politimesteren i det distrikt løpet skal gå. Dette gjelder også for arrangørene i Bilslalåm.

Denne søknad må inneholde følgende punkter:

1. Arrangørens navn (klubb eller avdeling).
2. Arrangementets dato.
3. Hvor løpet skal arrangeres.
4. At tillatelse fra grunneieren(e) er innhentet.
5. Arrangørens adr., telefon og kontaktperson.
6. Ellers opplysninger om Bilslalåm-arrangementet som man mener kan være av interesse. (Eks. CUP — NM — Klubbmesterskap — Områdefinale e.l.)
Mesterskap må man søke (NBF) om å få arrangere.

Det må innhentes skriftlig tillatelse fra den eller de som eier grunnen der stevnet skal kjøres.

Mobil 1. Oljen du kan kjøre ett år eller 40.000

6. Arbeidsplan for en sportskomité

Når en sportskomité er nedsatt og løpsleder valgt, bør løpslederen innkalle til et komitémøte hvor komitéen blir enig om en fremdrifts- og arbeidsplan både før, under og etter løpet, helt til resultatlistene ligger i postkassen hos alle deltagerne. En sportskomité bør bestå av fra 4—8 stykker.

Det første de bør gjøre er å finne frem til et aktuelt område, og innhente de nødvendige tillatelser hos grunneier(e), NBF og myndighetene (det lokale politi).

Når dette er gjort bør en fordele arbeidsoppgavene. Hvem skal være løypesettere, ha sekretariatet og teknisk kontroll, innpisker start/mål, starter, tidtager, utregner og speaker, (ikke nødvendigvis komitémedlemmer), og hvem skal spørre og utnevne dommere, ta ut løpsdato, produsere innbydelse og startprogram. Det må utnevnes 3 dommere, hvorav 2 er lisensiert av NBF. Løpsleder bør være ansvarlig for at den fastsatte fremdriftsplan blir fulgt, og koordinere og sørge for at nødvendig materiell til løpsdagen kommer med.

Løpsleder sørger også for å innkalle til nødvendige møter og fordele arbeidsoppgavene som tidligere nevnt.

Sportskomitéen må sørge for å få tilkalt de nødvendige funksjonærer som skal benyttes under løpet.

7. Huskeliste over materiell en arrangør bør ha for å arrangere et bilslalåmstevne

MATERIELL-LISTE:

Plastkjegler
Målehjul — målebånd
Kritt
Startnummer
Hyssingnøste
(sperremateriell)
Saks

Startliste
Deltagerkort
(påmelding)
Tilleggsregler
Reglement

Engangslisenser

Full stopp-skilt
Flagg
Deltagermelding
Dommermapper
Batteridrevet
regnemaskin
Armbind for
funksjonærene
Postinstruks

Skilt Sekretariat
Skilt START — MÅL
Ringperm —
løpsmappe
Ringperm —
reservematr.

Bord
Stol(er)
Kasse m/vekslepenger
og stempel
Blokker
Blyanter
Tusj (grov)
Tidtagerutstyr
(klokker etc.)
Tidtagerskjemaer —
utregnerkort
Sement og feiekost
(for oljesøl på asfalt)
Brannslukkere
Funksjonærmapper
m/kontrollskjemaer
Høytaleranlegg

8. Fastsette en påmeldingsfrist for deltagerne

Alle som skal arrangere et Bilslalåmstevne bør ha en påmeldingsfrist, dette for på forhånd å få satt opp en startliste, slik at man slipper unødvendig ekstra arbeid på løpsdagen.

9. Arrangørens adresse

De fleste som skal arrangere noe lager en innbydelse for å få så mange som mulig med, og da er det jo en selvfølge at arrangørens NAVN og ADRESSE går tydelig frem. Det er også fint om an har en kontaktperson som kan treffes på et oppgitt telefonnummer. Det er for mange lettere å melde seg på pr. telefon enn å skrive og sende en påmelding. Men det viktigste er at disse tingene kommer klart og tydelig frem.

10. Arrangøravgifter

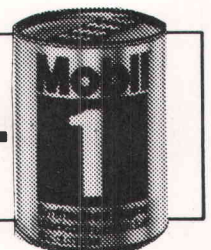
Arrangører av alle former for billøp i Norge må betale en arrangøravgift til NBF. Dette heter ARRANGØRLISENS.

Disse avgifter er forskjellige, men Bilslalåm-avgiften «ARRANGØRLISENSEN» er en av de rimeligste.

Avgiftene justeres årlig, og disse står i Bilsportsboken som utgis årlig av NBF.

BILSLALÅM ER DEN RIMELIGSTE BILLØPSFORMEN I NORGE.

km. Ingen andre oljer har en slik garanti.





Miljø og interessen rundt Bilslalåm er topp!

11. Startkontingent

ALLE som arrangerer billøp har mye utgifter og så godt som ingen inntekter.

Derfor må alle som skal kjøre Bilslalåm betale en startkontingent til arrangøren.

Størrelsen på en startkontingent må sees i sammenheng med de utgifter man har (glem ikke premiene, de koster også penger).

Startkontingent for et vanlig Bilslalåmløp kan vi antyde til kr. 75,— 1984 kroner. Dette er i alle fall en startkontingent mange arrangører har brukt pr. stevne.

12. Lisenser

Vi har nevnt arrangørlisens, så den er jo klar. Alle arrangører må ha en arrangørlisens, men en like viktig lisens er den alle deltagerer MÅ ha. Denne lisensen heter BILSLALÅMLISENS, og den løses for kalenderåret. Denne lisensen kan arrangøren utstede til deltageren, men de må da rekvirere den fra NBF. Prisen på denne lisensen står påtrykt.

Her skal vi nevne at alle førerlisenser er godkjent av NBF.

Videre kan det løses en deltager-engangslisens for hvert stevne. Dette for at de som vil prøve seg for første gang skal kunne gjøre dette så billig som mulig. Denne kan arrangøren også rekvirere fra NBF.

Mobil 1.Oljen som holder seg



Alt er avslappende og hyggelig når det er Bilslalåm på gang.

13. Innbydelse og tilleggsregler

Når en skal innby til Bilslalåm, må en la det gå klart frem de ting som er av interesse for en potensiell deltager. Ting som banens lengde, beskaffenhet o.s.v. er viktig. Videre kan man la det fremgå av innbydelsen at det ikke kreves noen spesielt rigget bil, men en helt vanlig familiebil. Lisens kan også omhandles, d.v.s. at det ikke kreves hastighetslisens og at den kan kjøpes på stedet.

Klasseinndeling må nevnes, at det kjøres i nybegynnerklasse, og klasse for mer erfarne. Det er også populært å innby til dameklasse, da med forbehold om antall påmeldte damer. Bilklassene inndeles i to, t.o.m. 4 meter iflg. vognkortet, og over 4 meter iflg. vognkortet. Ting som påmeldingsfrist og startavgift er viktig.

Tilleggsregler kan sendes ut sammen med, eller som en del av innbydelsen, og vi skal her nevne de ting som skal stå i tilleggsreglene (bestemt av NBF).

§ 856. TILLEGGSREGLER

For alle konkurranser må det settes opp tilleggsregler. Tilleggsregler **må** inneholde følgende opplysninger:

1. Arrangørens navn.
2. Navn, art og beskrivelse av konkurransen (se NSR §§ 6—14).
3. Anførsel om at konkurransen holdes i samsvare med ISR og NSR (se NSR §§ 30).
4. Arrangørlisensnummer.

5. Navnene på konkurransens kontrollant og autoriserte dommere.
6. Stevnets leder (løpsleder).
7. Sportskomiteens sammensetning, samt dennes adresse (NSR § 15).
8. Sted og tid for konkurransens avholdelse.
9. En detaljert beskrivelse av konkurransen (lengde, maks.tid, klasseinndeling, eventuell begrensning av deltagerantall osv.).
10. Alle nødvendige opplysninger angående anmeldelser (hvor de mottas, fra hvilken dato og hvilket klokkeslett de kan mottas, og når anmeldelsesfristen er slutt, samt anmeldelsesgebyr) (NSR §§ 33—44).
11. Opplysning om premiering.
12. Tid og sted for offentliggjøring av resultatet.
13. En påminnelse om NSR's bestemmelser angående protester.
14. Opplysninger om engangslisens.

14. Reglement for bilslalåm (se Bilsportsboken fra Norges Bilsport Forbund)

NBF har utarbeidet et reglement for BILSLALÅM og dette justeres med faste mellomrom, etter som det dukker opp nye ting. Vi tar med i denne boka reglementet som er riktig pr. 1. januar 1984, men presiserer at dette kommer njustert hvert år fra NBF i den årlige Bilsportsboken. Endringer i reglementet blir kunngjort i bladet BIL.

flytende ned til -54°C .



Reglement for bilslalåm

§ 851. REGLEMENT

Dette reglement er en del av NSR og gjelder for bilslalåm.

Det pålegges samtlige deltagere og funksjonærer i et arrangement å overholde bestemmelsene i dette reglement, såvel som andre bestemmelser vedrørende bilsport, inkludert konkurransens tilleggsregler m.v.

§ 852. DEFINISJON

Bilslalåm er en konkurranse hvor deltagerne på kortest mulig tid skal manøvrere bilen gjennom en bane med fartsreducerende hindere som er plassert i overensstemmelse med dette reglement.

§ 853. FORMÅL

Formålet er å gi bilister anledning til å gjøre seg bedre kjent med sitt kjøretøy, ved at de under betryggende forhold utfører øvelser som utvikler kjøreferdighet, vurderingsevne og reaksjonsevne, og på denne måten gjør dem til bedre bilister.

§ 854. ANSVAR

Deltagelse i en konkurranse skjer på den deltagendes egen risiko og ansvar. NBF, den arrangerende klubb og dennes funksjonærer har intet ansvar for uhell eller ulykker som måtte skje med eller forårsakes av deltagerne.

Det er ikke nødvendig for arrangøren å få utstedt særskilt forsikringsbevis. Bileierens egen trafikk-/ansvarsforsikring er tilstrekkelig i bilslalåm.

Av hensyn til Norges Bilsportforbund (NBF's) ansvar over FISA og de norske myndigheter, skal NBF overvære konkurransen med en representant (kontrollant), som om nødvendig skal gjøre arrangøren eller deltagerne oppmerksom på eventuelle uregelmessigheter, enten disse begås av arrangøren eller deltagerne. I alvorlige tilfelle kan NBF's representant kreve konkurransen stoppet. (Se forøvrig pkt. 4 i «Arrangør- og sikkerhetsbestemmelser for bilslalåm»).

§ 855. SIKRING

Publikum må holdes i forsvarlig avstand fra banen ved hjelp av sperringer og/eller vakter.

§ 856. TILLEGGSREGLER

For alle konkurranser må det settes opp tilleggsregler. Tilleggsregler må inneholde følgende opplysninger:

- Arrangørens navn.
- Navn, art og beskrivelse av konkurransen (se NSR §§ 6—14).
- Anførsel om at konkurransen holdes i samsvar med ISR og NSR (Se NSR §§ 30).
- Arrangørlisensnummer.
- Navnene på konkurransens kontrollant og autoriserte dommer.

f) Stevnets leder.

g) Sportskomiteens sammensetning, samt dennes adresse (NSR § 15).

h) Sted og tid for konkurransens avholdelse.

i) En detaljert beskrivelse av konkurransen (lengde, maks. tid, klasseinndeling, eventuell begrensning av deltagerantall osv.).

j) Alle nødvendige opplysninger angående anmeldelser (hvor de mottas, fra hvilken dato og hvilket klokkeslett de kan mottas og når anmeldelsesfristen er slutt, samt anmeldelsesgebyr). (NSR §§ 33—44).

k) Opplysning om premiering.

l) Tid og sted for offentliggjøring av resultatet.

m) En påminnelse om NSRs bestemmelser angående protester.

n) Opplysninger om engangslisens.

§ 857. DELTAGERE

For å delta kreves det gyldig førerkort og lisens. Alle førerlisenser utstedt av NBF er gyldige.

Bilslalåm er inndelt i tre førerklasser:

Klasse 1: Biler t.o.m. 4 m. i flg. vognkort.

Klasse 2: Biler over 4 m. i flg. vognkort.

Klasse 3: Nybegynnere — (etter 3 starter rykker man opp i ordinær klasse. Her er ingen lengdebegrensning).

Det er ikke anledning til å ha passasjerer i bilen under kjøring.

En deltager har bare lov til å kjøre én bil i hver konkurranse. Deltagerne må bruke sikkerhetssele i samsvar med bestemmelsene i gjeldende norsk veitrafikklov. Sidevindu på førersiden skal være lukket under kjøring.

§ 858. DELTAGENDE BILER

Konkurransen er åpen for lukkede biler (ikke cabriolet). Bilen må være registrert og i forskriftsmessig stand. (Biler med prøveskilt kan ikke delta). Det er ikke tillatt å skru av støtfangerne. Dekk som anvendes skal være i overensstemmelse med Veitrafikkloven. En bil kan kjøres av flere deltagere i samme arrangement. Sikkerhetssele er påbudt.

§ 859. TEKNISK KONTROLL

Før bilen gis starttillatelse, må den gjennomgå en teknisk kontroll. Det er teknisk kontrollant som etter eget skjønn skal avgjøre om bilen er i forskriftsmessig stand. Mangler som kan antas å gjøre bilen trafikkfarlig, og som ikke kan utbedres på forsvarlig måte før start, skal innebære startforbud.

§ 860. DELTAGERNUMMER

Nummer skal plasseres etter arrangørens anvisning. Startnummer skal fjernes før deltageren forlater konkurranseområdet.

Mobil 1. Lettere start og mindre

§ 861. STARTMÅTE

Det kan benyttes flying start innenfor en startsoner på 10 meter.

§ 862. KONTROLLER

Kontroller skal registrere feilkjøring og berøring.

§ 863. TIDTAGING

Tidtagingen bør skje elektronisk. Tiden skal noteres med 1/100 sekunds nøyaktighet. Hvis tidskontrollen ikke får tatt nøyaktig tid, skal deltageren få starte på nytt.

§ 864. FEILKJØRING

Såfremt bilen ikke har passert mållinjen, er det tillatt å kjøre tilbake til det punkt i løype hvor feilkjøringen fant sted, for så å fortsette riktig løype derfra. Har imidlertid bilen passert mållinjen, er deltageren utelukket.

§ 865. TIDSBEREGNING

Det som legges til grunn for resultatberegningen er:

- Anvendt tid på prøven(e).
- Berøring av kjepler, 2 tilleggssekunder pr. berøring.
- Ved vendepunktet teller de tre kjeplene som én berøring.
- I start-/målområdet gis det to tilleggssekunder for hver kjepleberøring.

§ 866. OPPLYSNINGER TIL DELTAGERNE

Deltagermeldinger skal være skriftlige.

§ 867. STARTORDNING

- Nybegynnerklasse.
- Biler m/største lengde t.o.m. 4 m.
- Biler m/største lengde over 4 m.

§ 868. BANEN

Løypa markeres med plastkjepler. Andre godt synlige markeringer som ikke skader bilene ved en eventuell berøring, kan brukes.

Kjeplene skal plasseres på vekselvis høyre og venstre side.

Kjeplene skal stilles opp i kombinasjoner bestående av minst 2 kjepler. Kjeplene i kombinasjonen skal stå på rett linje etter hverandre, og avstanden mellom dem

må ikke være mer enn 10 meter. En kombinasjon kan plasseres i valgfri vinkel på den foregående, men det kreves at den siste kjeplene i den foregående kombinasjon ligger på samme linje som kjeplene i den neste.

Største tillatte avstand mellom kombinasjonene er 10 meter.

Største tillatte avstand mellom startporten og 1. kjeple er 10 meter.

Største tillatte avstand mellom sist passerte kjeple og målporten er 10 meter.

Etter målporten skal det være en stoppesone på 10 meter. Veggene i stoppsonen skal markeres med kjepler som står med min. 100 cm's avstand.

Slutten på sonen markeres med 4 kjepler på tvers av kjøretningen.

Endekjeplene må ikke fjernes før deltakerbilen står fysisk stille.

For at start og mål skal kunne være i samme port, der det er ønskelig, er det anledning til å foreta en 180 graders vending på et nærmere angitt sted, maksimum 20 meter fra siste passerte kjeple.

Vendepunktet skal markeres med 3 tett sammenstilte kjepler, og det skal rundes valgfritt mot høyre eller venstre, så sant forholdene tillater det.

Ved oppmåling har arrangøren en feilmargin på +/- 10 cm.

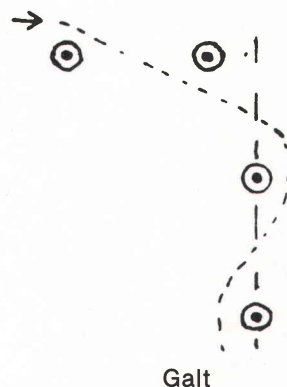
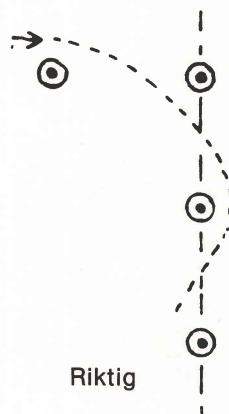
Asfaltdekke bør benyttes. Banedekket skal være fritt for hull, dumper og hjulspor som kan tenkes å skade deltagerbilene. Husvegger, grøfter, kantsteiner, gjerder o.l. tett inntil kjørebanelen må unngås.

Andre tiltak som kan øke sikkerheten, hindre feilkjøring eller beskytte plener og beplantning er tillatt såfremt det ikke strider mot andre bestemmelser i dette reglementet.

Ryggeprøver skal ikke inngå som en del av konkurransen.

Det er ikke lov å drive noe form for trening i eller utenfor løpsområdet på løpsdagen(e).

Deltagernes eventuelle befarings av en løype må alltid skje til fots (sykkel/motorsykkel er forbudt).



motorslitasje i vinterkulda.



FOR BILSLALÅM PÅ IS
GIS FØLGENDE TILLEGGSBESTEMMELSER:

§ 859.

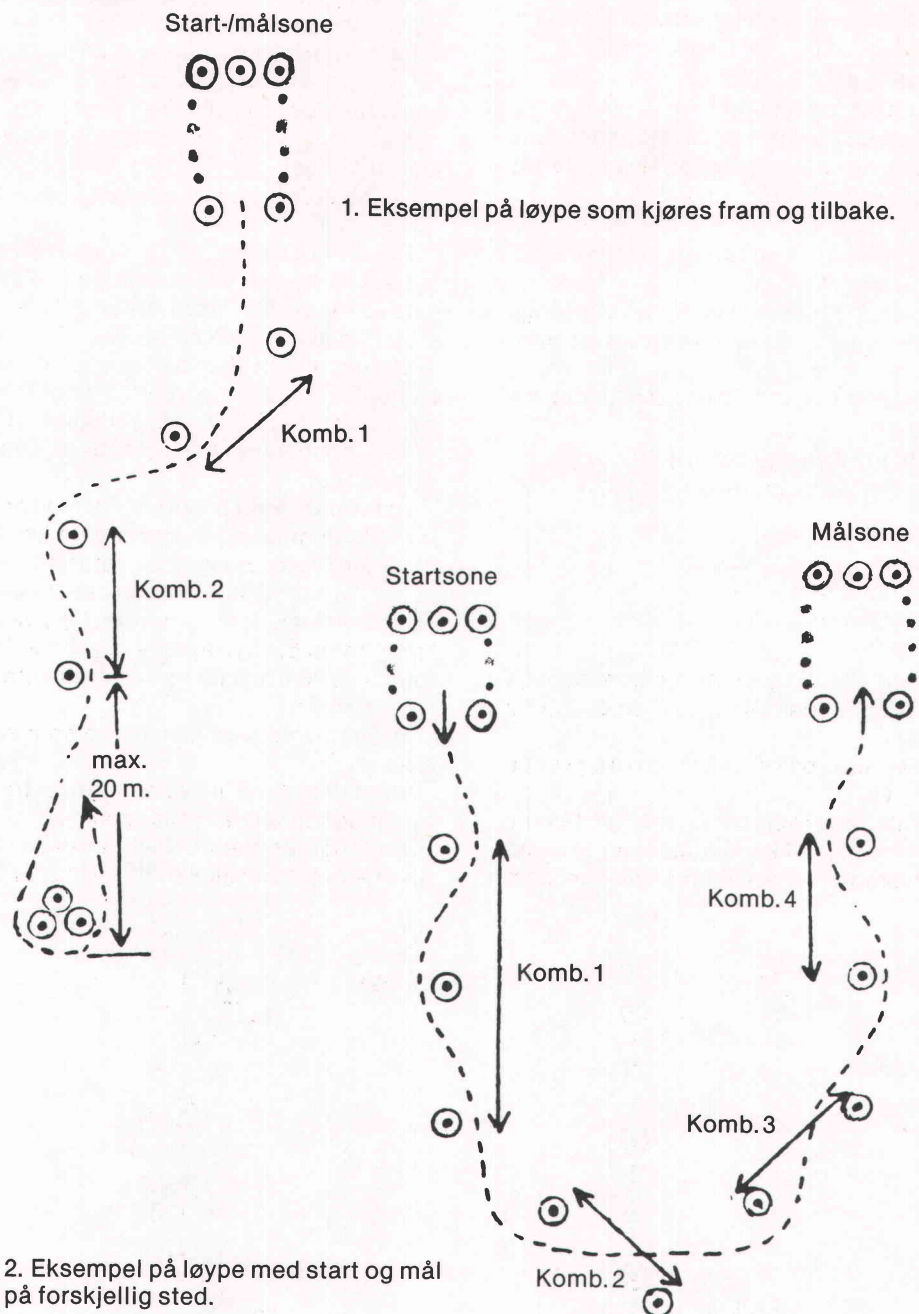
Dekk og pigger kontrolleres på de 3 beste vogner i hver klasse mellom omgangene og/eller etter stevnet.

§ 861.

Det bør benyttes «flying start» innenfor en startzone på minimum 25 meter.

§ 868.

Avstanden mellom kjeplene er maksimum 25 meter, og stoppsonen etter målpassering må være fri og tilstrekkelig lang for oppbremsing.



Mobil 1. Godsmøring selv på de

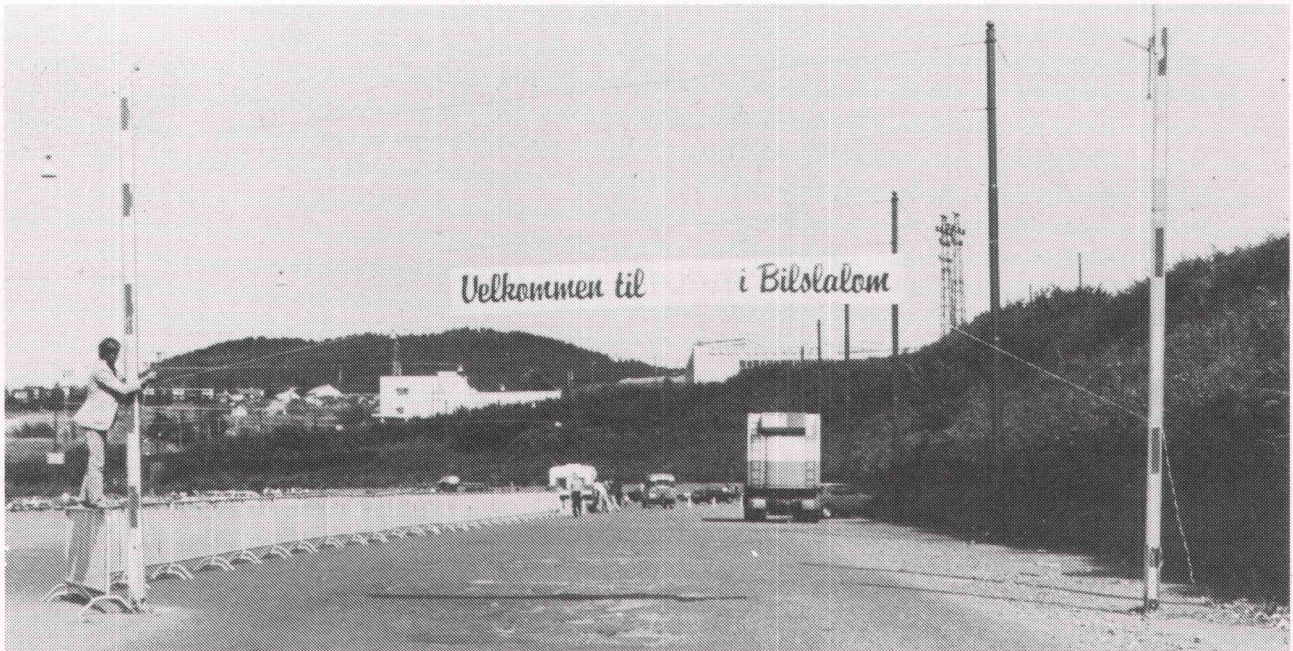


Arrangør og sikkerhetsbestemmelser for bilslalåm

1. Ansvar for forberedelsene til og avviklingen av en konkurranse påligger arrangørklubbens sportskomite. For selve gjennomføringen av stevnet står stevneleder ansvarlig på vegne av sin klubb.
Kfr. NSR § 15 — Sportskomite.
2. For hvert løp kreves det en arrangørlisens utstedt av NBF.
Kfr. NSR § 17 — Konkurransetillatelse.
3. Arrangørklubben er ansvarlig for innhenting av nødvendige tillatelser fra myndigheter og grunneiere.
4. Løpets NBF-kontrollant, som er oppnevnt av NBF, skal godkjenne banen (sikkerhetssoner, avsperringer, kjegleavstander m.v.) før første bil starter. Løpets kontrollant er formann i dommerkomiteen.
5. Publikum skal holdes i god avstand fra løypa/banen. Om nødvendig skal det settes opp sperringer. (I løp på is må solide snøkanter legges opp som avgrensings- og sikkerhetsvoller mellom banene og mot publikum samt rundt start- og målsonen. Snøkantene bør ha en minstebredde på 1,0 m og en minstehøyde på 0,6 m. Hvis det er høydeforskjell mellom banen og publikum samt kontrollpostenes plass, kan kravet til snøkanter mot disse reduseres. Ved snømangel kan andre avsperringsmetoder benyttes. Disse må imidlertid på forhånd være godkjent av NBF i samråd med løpets kontrollant.
6. Inn- og utkjøring til og fra depotet skal foregå på en slik måte at trafikksikkerhetsmessige krav overholdes vis à vis medkonkurrenter og løpets funksjonærer.
7. Inndeling av banen og kontrollpostenes plassering må være slik at baneobservatørene har full oversikt i sin sone, samt at de ikke er plassert slik at de kan representere en fare for egen sikkerhet.
Baneobservatørene er faktadommere og deres avgjørelse er innapelable.
8. Start- og målområdet må avsperras og være fri for uvedkommende.
9. Alle deltagervogner skal gjennomgå en teknisk kontroll før start.
I arrangement med is som underlag skal dekk og pigg i tillegg kontrolleres på min. de 3 beste i hver klasse mellom omgangene og/eller etter stevnet.
10. Løpets dommere (3 stk.) har de plikter og den myndighet som er fastsatt i NSR. NBF-kontrollanten er formann i dommerkomiteen.
11. Tidtagning bør skje elektronisk.
12. Ethvert bilslalåm-arrangement skal følge det til enhver tid gjeldende reglement.
Overtredelser kan medføre inndragelse av arrangørlisens for kortere eller lengere tid.

varmeste sommerdager.





Litt ekstra reklame hører med.

15. Pressetjeneste

I utgangspunktet har alle arrangører et presseansvar. Aviser, blader etc. finner i de fleste tilfeller ikke frem til arrangører selv, de må informeres.

Forhåndsomtale av arrangement er ikke særlig tidspresset. Så lag en pressemelding (ikke for lang), over hva som skal skje og gjerne med et illustrerende bilde. Pressemeldingen sendes de aviser etc. en mener kan ha interesse av det. Husk å underetegne med en kontaktperson og telefonnummer. Ofte tar avisene kontakt etter en slik utsendelse for å lage noe ekstra rundt det, og for å få vite mer.

Har klubbens kontaktperson med pressen et godt forhold til enkelte aviser, kan det lønne seg å ringe, eller stikke innom, det gir ofte mer spalteplass.

Etter løpet er det om å gjøre å få resultatlisten ut til avisene, enten ved å levere den samme dag i avisen, eller postlegge den samme dagen. En kort omtale av det som skjedde bør også ligge ved. Dette er viktig. Får avisen listen flere dager senere er den ikke mye verd, aviser er tross alt ikke ukeblader.

Klubbens kontaktperson med pressen har ingen stor jobb, men den er viktig. Før løpet er det stort sett intet tidspress. Under løpet må han besvare spørsmål, gi startlister etc. til eventuelle fremmøtte journalister. Etter løpet må han enten selv

skrive resultatene eller vente til sekretæren har skrevet dem, også få dem ut.

Prøv å få en journalist til å kjøre, og så skrive hva han fikk ut av det. Slikt gir spalteplass.

PRESSETJENESTEN

1. Pressemeldinger for løpet m/startliste og bilde.
2. Innby pressen til løpet. I denne innbydelsen bør det stå detaljprogram for løpet m.h.t. fremmøte, tidspunkt for førermøte m.v. pluss parkeringsanvisning. Påse at vaktene er briefet om hvordan de skal opptre overfor pressen. Program er en selvfølge. Pressemann uten program hører ingen steder hjemme.
3. Hvor pressesentret er — tydelig og greit.
4. Hvem som er pressens veileder m/ navn — så pressen kan spørre etter en bestemt person.
5. Når pressen kan få resultatlisten.
6. Pressemelding blir utsendt etter løpet.
7. Lokalsending i radio.
8. Pressemappe — med pressemeldingene som har gått ut + alle data rundt løpet + gaver (strøsaker) om mulig.

NRK-TV: Sett egen mann til å ta seg av TV'n — pressens veileder bør ta seg av journalistene.

Å INFORMERE PRESSEN ER MEGET VIKTIG.

Mobil 1. Gjennomsnittlig 2,8%

De to første NM-vinnere i Bilslalåm.
Fra venstre Terje Myhrer, Minnesund — Mini.
Roger Toftum, Drammen, Opel.



Eks. på publikumsannonse, NM 1981

16. Annonsering — plakater

Annonser i pressen er noe vi kjenner godt til. Dette er kjøpt plass, og vi kan sette hva vi vil. Plassen er oftest begrenset, og derved også informasjonsmengden. Vi må snakke med «store bokstaver» og begrenset budskap. Det er derfor viktig at den er lettlest, og har et telefonnummer som en kan henvende seg til.

En annonse for bilslalåm en søndag, er det heldigst å ha tidlig i uken, da med tanke spesielt på deltagere. Er det publikum en er ute etter før den inn i slutten av uken. Om en har råd til begge, er jo det det beste.

Plakater er fint å sette opp før et løp. Stedet hvor ungdom treffes er et naturlig sted, likeså steder hvor bil- og motorinteresserte folk treffes eller må forbi f.eks. bensinstasjoner.

Stikkens på bilene er noe som gir fin spredning av forhåndsinformasjon.

Hvem blir Norgesmester i bilslalåm?

29. OG 30. AUGUST 1981
PÅ ØKERN TORG, OSLO

Kom og se den norske bilslalåmelite.
Kvalifiseringen foregår 29. august kl. 15.00,
og finalen starter 30. august kl. 13.00.
Voksne kr. 10,—.
Barn kr. 5,—.

ARRANGØR:
NAF Asker & Bærums jr. avdeling

lavere bensinforbruk.

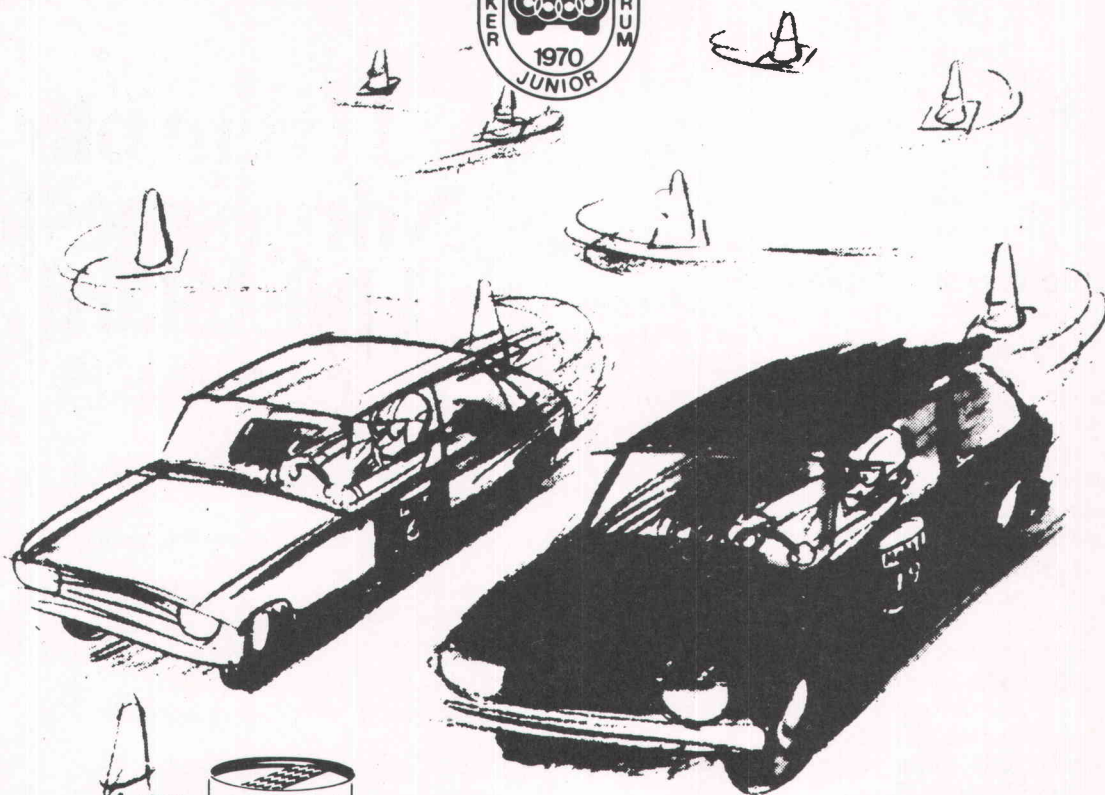


NIM NIVI. BILSLALÅM

29. OG 30. AUGUST 1981,
ØKERN TORG, OSLO.



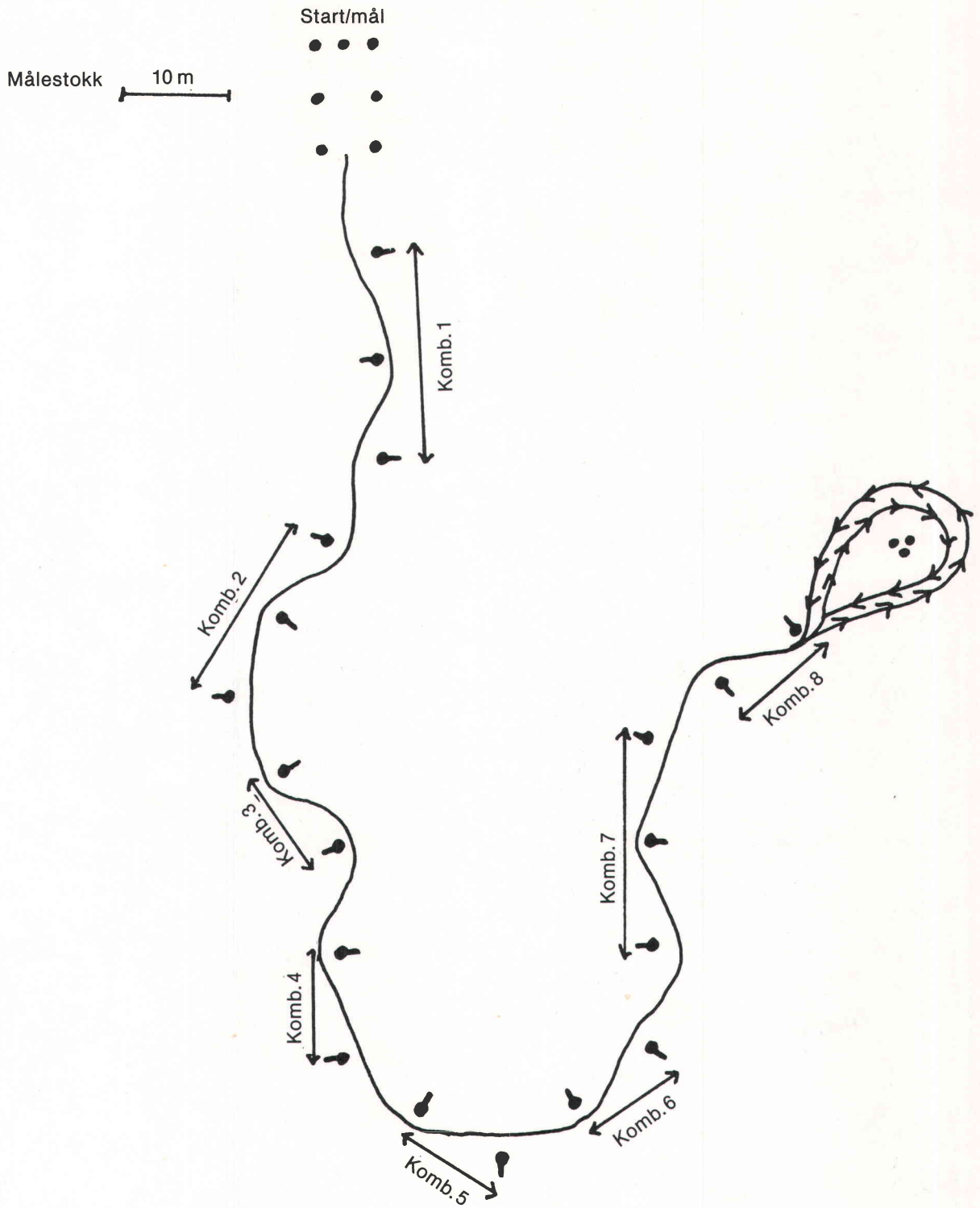
ARRANGØR: NAF ASKER
OG BÆRUMS JR. AVD.



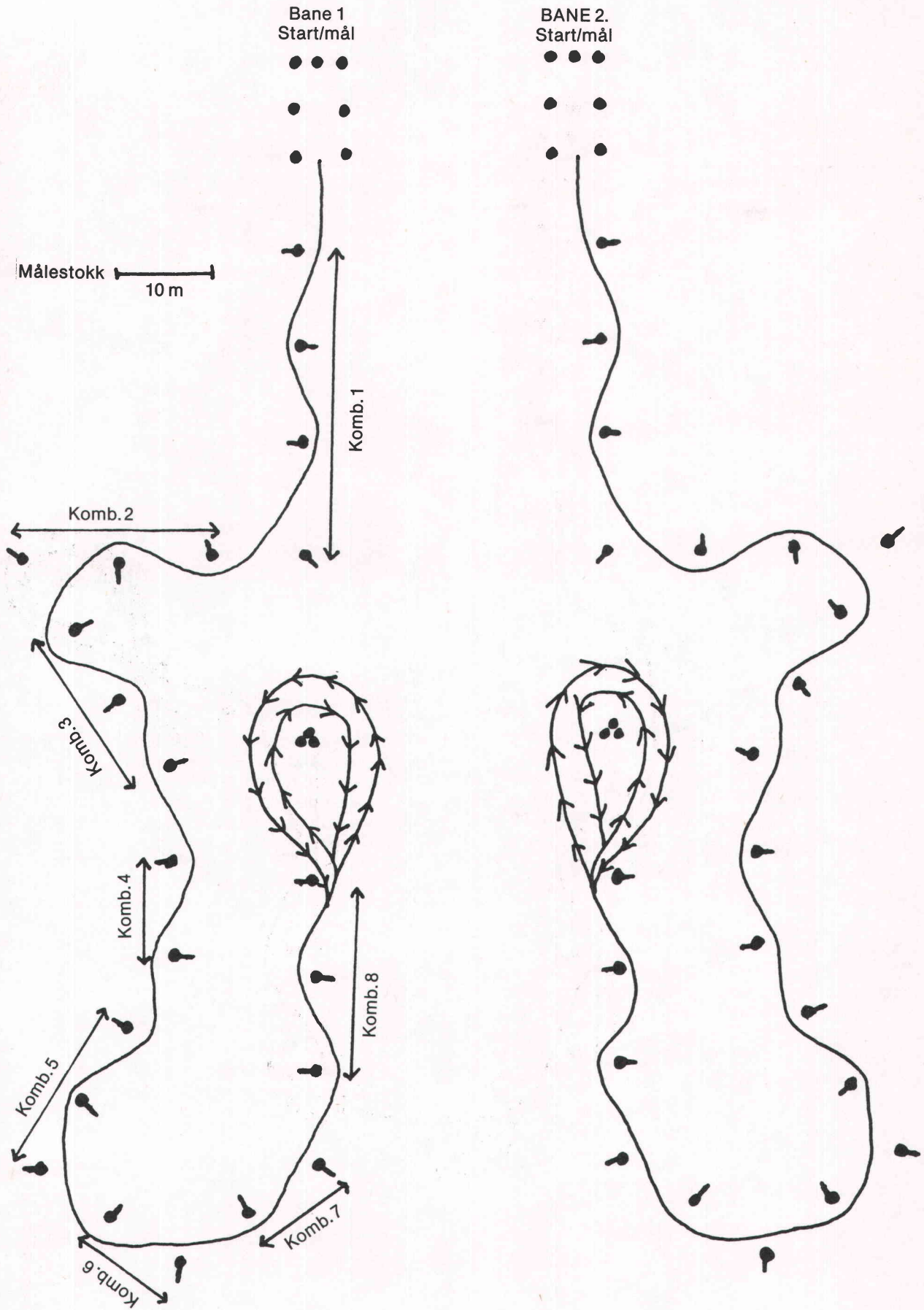
Nye Mobil 1.
OLJEN DU KAN KJØRE ETT ÅR.

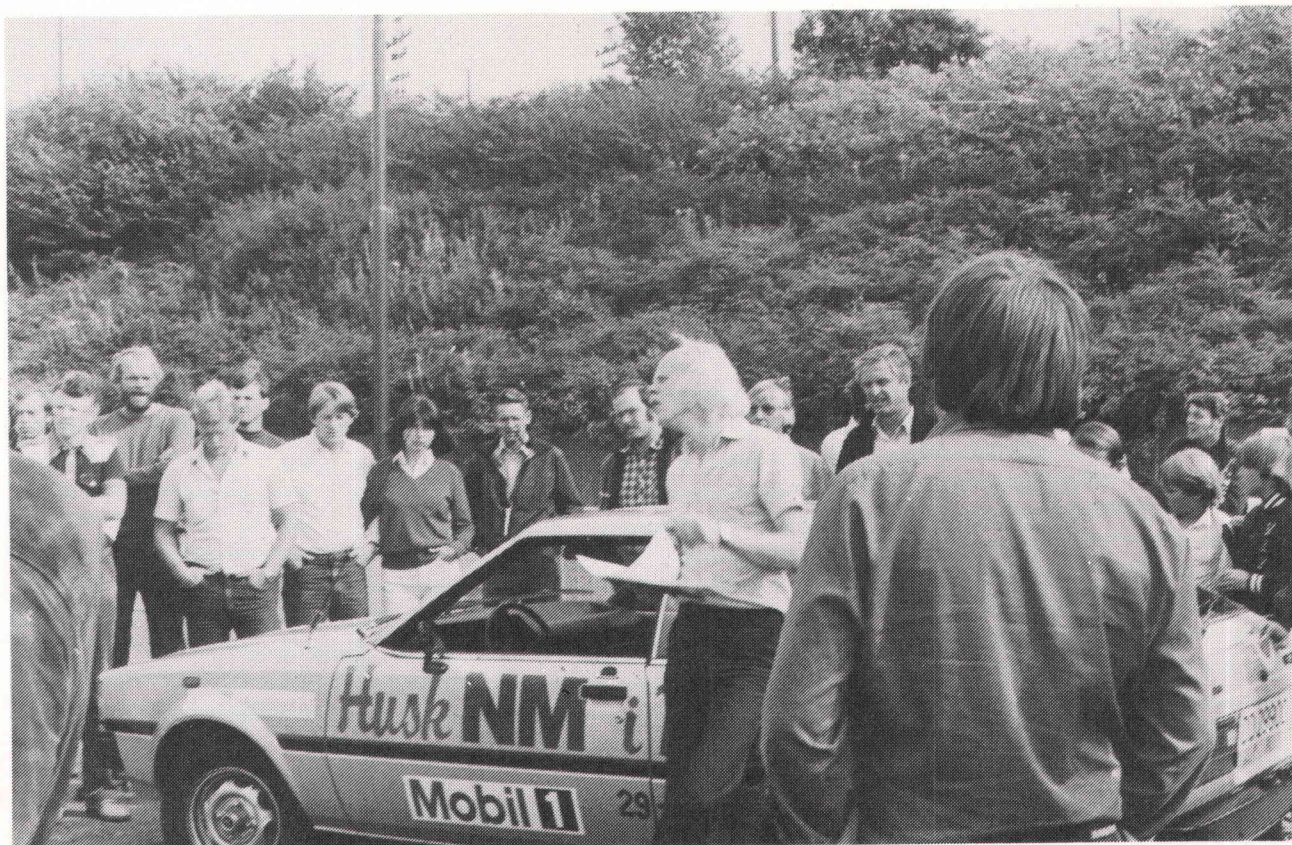
Publikumsplakaten fra NM 1981.

EKS. ENKEL LØYPE



EKS. PARALLELSLALÅM





Førermøte før start er positivt. Her kan arrangøren få gitt de siste informasjoner og eventuelt svare på spørsmål.

18. Dommere

Alle konkurranseformer må ha dommere, slik er det også med Bilslalåm. Vi er som arrangør av Bilslalåm pålagt å ha 3 — tre dommere.

I Bilsportsboken står det en oversikt over de dommere over hele landet som er autoriserte (godkjente). ALLE som har dommerlisens kan benyttes i Bilslalåm.

19. Kontrollant i Bilslalåm

Alle arrangører av bilslalåm er pålagt å ha en kontrollant som påser at alt er riktig.

Her benyttes en av dommerne, og han er da formann for dommerne samtidig som han er NBF's kontrollant, (godkjent av NBF).

Grunnen til at man benytter en av dommerne er at man skal «spare» folk og utgifter. Dette er spesielt bra i distrikter hvor det kanskje ikke er så mange å ta av.

Kontrollanten MÅ påse at reglementet følges og at sikkerhetsbestemmelsene overholdes.

20. Fremmøtested og tid for alle løpsdagene

Deltagerne får beskjed om dette gjennom innbydelsen og/eller i tilleggsregler, startprogram. Denne detaljen skulle være grei. Det man bør passe på her, er å få deltagerne inn til teknisk kontroll i så god tid at alle er igjennom før løpet starter. La oss si at teknisk åpner ca. 2 timer før løpet starter, men dette har jo også litt med deltagerantallet å gjøre. Det må også gå helt klart frem hvor teknisk er, det vanlige er at den holder til på eller ved banen.

Funksjonærene må få KLAR BESKJED om hvor de skal møte, og gjerne hvem de skal kontakte når de kommer. De som skal stå på banen bør være på plass ca. ½ time før start.

De øvrige funksjonærer må «komitéen» i hvert enkelt arrangement trekke inn etter sin vurdering. Det er svært viktig at alt er i gang når deltagerne kommer (teknisk kontroll og sekretariatet).

**Stadig flere nordmenn går over til den helsyn-
tetiske Mobil 1 på bilen sin. Hva med deg?**





Bilen må være i orden — ellers får man ikke starte. Her skiftes det hjul.

21. Teknisk kontroll

Etter at deltageren har vært i sekretariatet og ordnet papirene kan han kjøre frem til teknisk kontroll. Kontrollkortet (sjekklisten) leveres teknisk kontrollant. Det første vi sjekker er lys. Det skal virke iflg. veitrafikkloven. Neste punkt er dekk, forstilling og bakstilling.

På isbane er piggkontroll viktig. Største tillatte avstand fra dekket til piggens topp skal på brukte dekk være 1,5 mm, og på nye dekk 1.2 mm. Og husk: Bilen skal tåle en kontroll hos Biltilsynet etter at vi har godkjent den. Det er å anbefale at man er 2 stykker på teknisk kontroll, og en til å dele ut startnr. og eventuelle sponsorreklame.

Bilens innvendige tilstand, såsom fester på stol, sikkerhetssele er viktige punkter. Pass på at alt løst i bilen f.eks. tomflasker, kassettbånd og verktøy er fastgjort, eller aller helst fjernet. Bremseser er neste punkt, og her bør man være nøye i kontrollen.

Tilslutt sjekker vi bilens almenstilstand, slik som oljelekkasje, rust og ekshaustanlegg.

Mobil 1. Oljen du kan kjøre ett år eller 40.000

SJEKKELISTE FOR TEKNISK KONTROLL BILSLALÅM

SJEKKEPUNKTER						NOTAT
LYS						
STØTFANGERE						
STØTDEMPERE						
MØNSTER I DEKK						
EKSOSANLEGG						
HJULLAGER						
BENSINLOKK						
BREKK-KNOTT						
FØRERSETE						
SIKKERHETSSELER						
BREMSEPEDAL						
DØDGANG RATT						
LØSE TING I KUPÉ						
START NR.						

km. Ingen andre oljer har en slik garanti.





Tidtagning, utregning og speakertjeneste er viktig. Ingen uvedkommende i dette området.

22. Sekretariat

Alle arrangører må ha et løpssekretariat. Her skal det presiseres at en arrangør må ha en påmeldingsadresse, og dette fungerer som regel som et sekretariat.

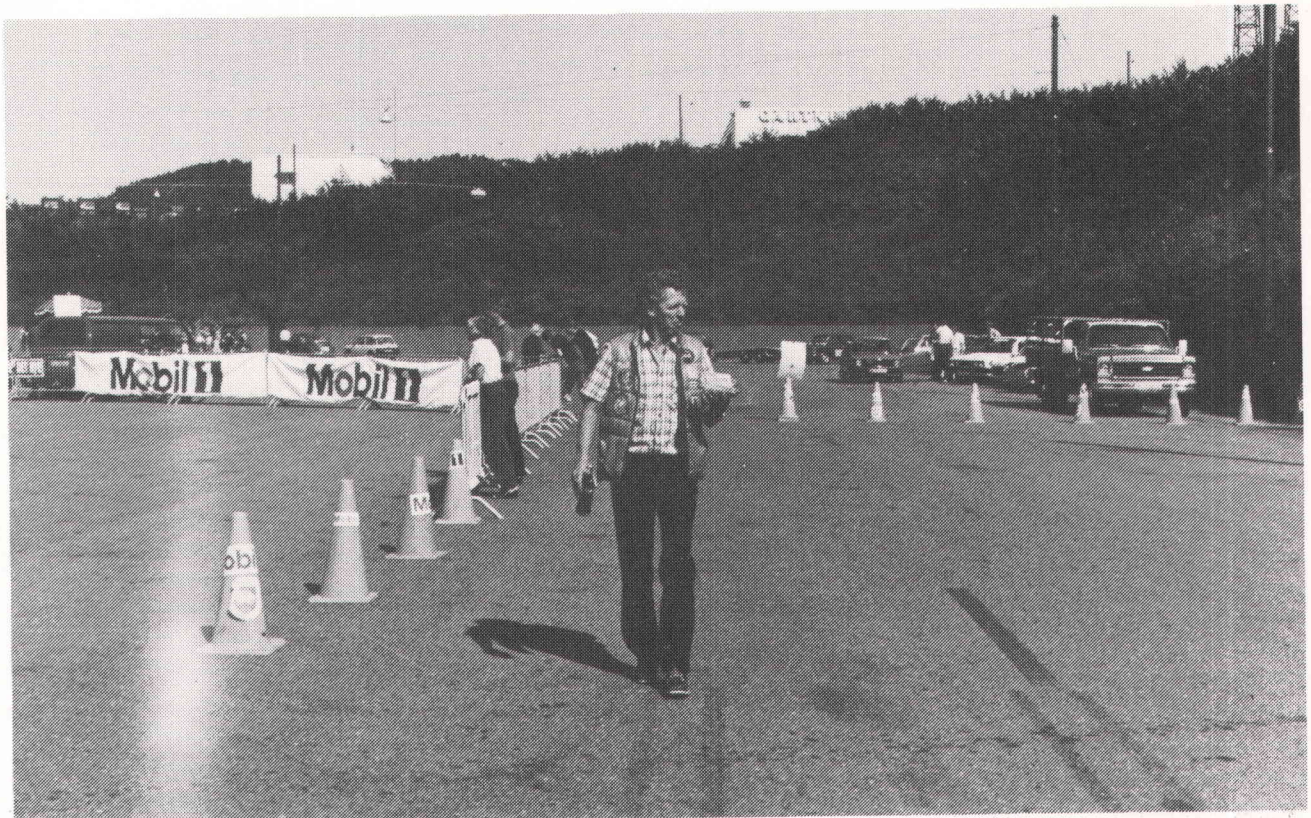
Løpsdagen har man et løpssekretariat på eller ved banen.

Her skal alle deltagerne innom og sjekke sine papirer — lisens og førerkort. Arrangøren skal her få sjekket at påmeldingsskjemaene er riktig utfyllt, og eventuelt få påført det som mangler.

Dersom man har en siste informasjon til deltagerne før de skal starte, bør de få denne (skriftlig) her i løpssekretariatet.

Dette sekretariatet bør betjenes av en person som kjenner arrangementsopplegget godt, slik at han eller hun kan besvare de fleste spørsmål som kommer opp her. Campingvogne.l. er bra egnet som sekretariat. Kan man slippe å sitte ute med sekretariatet er det veldig bra for alle parter (det kan bli regn eller sne).

Mobil 1.Oljen som holder seg



Bord for salg av pølser og mineralvann er topp — både for arrangør og publikum.

23. Salg fra bod

Det er i bilslalåm som i de fleste andre arrangementer populært med salg av f.eks. varme pølser, mineralvann og eventuelt noe varmt drikke. En slik salgsbod bør plasseres slik at både publikum, funksjonærer og deltagere lett kan nå den. Salg fra bod vil jo også være med på å øke kontoen til arrangørklubben, og derfor er jo dette et positivt tiltak som vil glede alle. Speaker bør med jevne mellomrom opplyse om dette på høytaleranlegget.

flytende ned til -54°C .





Venteplassen bør være romslig og ligge inntil baneområdet.

24. Parkering — deltagere

De deltagende biler bør parkeres slik at de lett kan kjøre ut til startområdet uten å bli sperret av andre biler. Det bør være god plass slik at biler som har kjørt og biler som skal kjøre ikke hindrer hverandre. Dette er viktig for at arrangementet skal kunne gå så radig som mulig uten unødige pauser p.g.a. problemer med å få bilene frem og tilbake til start/målområde(ne).

Det er derfor best om en har mulighet rent plassmessig å ha et eget depot hvor kun de deltagende biler står, og at det ikke blir for langt å kjøre frem til start.

25. Parkering — funksjonærer og publikum

Publikum bør parkere utenfor bane- og depotområde dersom dette er mulig. Skulle området man velger være slik at dette ikke lar seg gjøre, må publikum parkere sine biler slik at de ikke står ut-satt til for hverken bane- eller depotområdet.

Når det gjelder funksjonærbilene, kan disse om det ikke på noen som helst måte kan oppstå fare, parkere sine biler på banen. Dette gjelder selvfølgelig kun de funksjonærer som er banevakter. Det beste er jo selvfølgelig at også disse parkerer sammen med de øvrige funksjonærene.

Om en oppretter egen parkering til funksjonærene eller lar dem sette bilene i depot eller sammen med publikum det får plassen avgjøre.

Men husk alltid at de funksjonærene man bruker på banen kun får parkere ved sine poster når dette ikke kan skape noen som helst «farlige situasjoner» eller være til sjenanse for deltagerne eller publikum/presse/NRK-TV.

Mobil 1. Lettere start og mindre

TIDSKORT FOR BILSLALÅM

Navn:

Startnr.: Klasse:

1. omgang: Anvendt tid:

Tillegg:

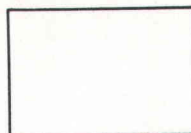
Totalt:

2. omgang: Anvendt tid:

Tillegg:

Totalt:

Sluttid:



26. Tidtaking

Tidtaking bør skje elektronisk. NBF har utstyr til dette formål, enten det er enkel eller parallellslalåm. Kontakt NBF i god tid før løpet, for å være sikker på at det er i orden. Ved elektronisk tidtaking kan en også bruke 1/10 sek. nøyaktighet.

Er ikke dette mulig, skal en person settes ved ut/innkjøring til målgården utstyrt med best mulig stoppeklokke. Det bør være samme person for hele løpet, i et hvert fall for en klasse. Det beste var om han hadde en medhjelper, også med klokke, slik at de kan konferere i tvilstilfeller. Medhjelperen skriver hele tiden ned på et ark, hvor det også er plass til eventuelle tillegg for berøring og utregning av totaltid. Medhjelperen informerer speaker etter hvert om sluttidene. Tidtakerne skal stå alene uten å bli forstyrret.

27. Utregning

Dette bør ikke gjøres mer arbeidskrevende enn det er. Faktisk er dette en grei jobb dersom man har et system.

Vi kan anbefale et system som har vært i bruk over flere år nå, og det er enkle små tidskort på hver deltager.

Se illustrasjonen over.

Når alle har kjørt så sorterer man disse i tidsrekkefølge, og har da resultatet klart med en gang.

Dette er også fint når man skal skrive og sende ut resultatlister til deltagerne. Da står alt på disse kortene.

Selve utregningen klarer en person, men har man to så er ikke det negativt selvfølgelig. Utregningen er like kurant som alt annet med Bilslalåm.

motorslitasje i vinterkulda.



En startermå man ha i Bilslalåm. Her ser vi Vidar Holum i NAF Asker og Bærums jr. i selvkomponert starterutstyr.



28. Starter

Startere bør stå godt synlig for deltageren. Før han starter, skal han forvise seg om at kjører(e) er klare. Det markeres vanligvis ved at starter peker til kjører, og han kvitterer med å vise tommelfingeren i frontruta. Starteren holder så flagget rett ut, for så å dra det raskt rett opp. Ved parallellslalåm står starter mellom banene, ca. 10—20 meter fra bilene.

Mobil 1. Godsmøring selv på de

29. Antall funksjonærer m/spesifisering av oppgaver

Funksjonærer er et kjent problem for alle arrangører, og det er gledelig at vi nå har fått en bil-sportsgren som ikke krever de enorme mengder funksjonærer. Dette er noe av det mest positive sett med de mindre avd./klubbers øyne skal vi tro. Hvilke funksjonærer må vi ha:

LØPSLEDER
TEKNISK KONTROLL (2 personer om mulig)
LØYPESJEF (1—2 medhjelpere om mulig)
SEKRETARIAT
STARTER
TIDTAGER
UTREGNER (om mulig)
SPEAKER (om mulig)
4 KONTROLLANTER I BANEN (× 2 for parallell)

Pølsesalg etc. (en fin bi-inntekt om man får det til)

Antall funksjonærer (minimum): 8 (+ 4 ved parallell), og dette skulle i alle fall ikke være skremmende. Det er heller ingen ting i veien for at man kan bruke deltagere til en eller annen funksjonærjobb. Men vi må få presisert at dette er et minimumstall, og har man mulighet for å høyne dette tallet med 3—5 funksjonærer så er jo ikke det negativt — vi bare nevner det.

NYTTIG FUNKSJONÆRLISTE:

SEKRETÆR
TEKNISK KONTROLLANT
STARTER
TIDTAGER(E)
SKRIVER FOR TIDTAGER(E)
KONTROLLANTER
VAKTER
DOMMERE (3 stk.)
FUNKSJONÆRSJEF
LØYPELEGGGER(E)
MATERIELLSJEF
LØPSLEDER
SPEAKER
UTREGNER

30. Markering av feilkjøring/berøring i banen(e)

Dette kan gjøres på flere måter, f.eks.:

- Funksjonærene i banen får utlevert startliste og noterer ut for hvert enkelt startnummer hvor mange berøringer vedkommende deltager hadde, eller eventuelt feil vei. Disse samles inn og leveres til utregner umiddelbart etter siste bil.
- Er banen slik at utregner/skriver og speaker kan se alle funksjonærene i banen, kan man lage store skilt fra 0 til 5. Speaker vil da etter hver bil har kjørt be om anvisninger, og dette vil bli notert direkte på tidskortet til vedkommende deltager. Når det gjelder feil vei kan man f.eks. benytte flagg eller en annen godt synlig merkeringsmåte.
- Det kan også benyttes radiokommunikasjon, men dette vil ta vesentlig lenger tid, da man ofte må få rapport fra hver enkelt av funksjonærene i banen.
Generelt om markering av berøringer og feilkjøringer bør dette gå så raskt som mulig slik at det ikke blir for store pauser mellom hver bil. Når det gjelder markering som nevnt i pkt. b. vil vi anbefale dette, da også andre deltagere og publikum også til en viss grad vil virke som banevakter. Det kan jo fort skje at en banevakt på banen ikke ser så godt på motsatte side av bilen. I slike tilfeller er vår erfaring at andre deltagere i samme klasse vil registrere dette og gi beskjed til sportskomiteen (løpsleder).

varmeste sommerdager.





Hele familien er med!

31. Speakertjeneste

Det er viktig at speakertjenesten fungerer. En bilslalåmkonkurranse er tam uten denne, og meget tungrodd.

En bærbar høyttaler/forsterker er ofte nok, men om en har tilgang til bedre utstyr så er det å foretrekke at dette f.eks. plasseres på en bil eller campingvogn, med en høyttaler rettet mot banen/publikum, og en annen rettet mot depot. Da kan en få informert alle parter.

Mange tenker sikkert på at det må strømme musikk ut over et slikt høyttaler-anlegg, men dette tror jeg er en ulempe ved bilslalåm, da det går i ett hele tiden fra løpet starter.

Over høyttalerne informeres det om hvem som kjører, hvilken tid han fikk etc. Innimellom dytter en på litt om sin egen arrangørklubb og nødvendige meldinger til depot og funksjonærer etc.

Mobil 1. Gjennomsnittlig 2,8%



Resultatservice under et løp er et av mange høydepunkter og mottas alltid med takk fra alle.

32. Resultatservice

Speaker opplyser fortløpende om en deltakers tid når han har gått i mål. Når løpet er over leser han opp klassene i rekkefølge ettersom deltakerne har plassert seg. Denne listen, selv om den bare er håndskrevet, bør henges opp så snart som mulig i depot.

Pressens tilgang til resultatene har vi nevnt i pkt. 15, og resultatlisten til deltakerne bør gå i posten senest dagen etter løpet. Bli den liggende noen dager har den lett for å bli glemt. Får ikke deltakerne listen før uken etterpå, er en ganske sikker på at de ikke kommer tilbake til en så «sløv» arrangør på lenge. Det er jo tross alt resultat og premier en kjører om, og alle vil studere disse hjemme etterpå.

lavere bensinforbruk.



33. Premiering

Det vanlige er $\frac{1}{4}$ av de startende i hver klasse. Dette er et minimum. Bestemannspremie, cup-premie etc. kommer i tillegg om ønskelig, og skal stå i tilleggsreglene det også.

Det er også mulig med $\frac{1}{4}$ premiering over hel en cup, men dette må stå klart i innbydelsen da enkeltrundene vil trekke færre deltakere.

Hva skal så premiene koste? Her er det ikke noe facit-svar. De vil stå i forhold til påmeldingsavgiften, men de fleste betaler gjerne en tier eller to ekstra for å ha finere premier å kjøre om. En førstepremie bør ligge på kr. 200,— (1984) inklusiv gravering om en bruker ting av metall. Glass går også an. Bruksting er mindre brukt, og bør i så fall være ekstra premier.

For å dra deltakere fra andre områder og klubber, bør en klubb anstrenge seg noe på premiesiden. Dette gjør at folk kommer tilbake, og da gjerne med nye deltakere. Premier som kan settes på hylla er ofte god investering for å få folk tilbake, og i større antall.

Når det er satt $\frac{1}{4}$ så er det i praksis minimum $\frac{1}{4}$. D.v.s. går en over helt tall, så er det en premie til. Eks. 9 deltakere er 3 premier. 17 deltakere er 5 premier.

Innbydelsen etter resultatlisten skal klart gi beskjed om hvor og når premieutdelingen finner sted, og hvor mange som skal ha premie i hver klasse.

34. Tilbakerapport etter stevnet til Norges Bilsport Forbund

Når en arrangør er ferdig med et Bilslalåmstevne skal:

1. Innbydelse og Tilleggsregler
2. Startprogram
3. Resultatliste

sendes til NBF i den konvolutten dere fikk fra NBF da dere fikk arrangørlisensnummeret tilsendt. Dette må alle arrangører huske, og dette er ikke noen stor jobb. Konvolutten er ferdig skrevet (stemplet), men frimerke må dere selv sette på.

35. Norges Bilsport Forbund

NBF,
Boks 2544 — Solli,
OSLO 2.
Telefon kontor: 02/44 89 63.

36. Forsikring

Bilforsikring er alltid et spørsmål når man snakker om bilsport. Storebrand-Idun har bekreftet følgende:

FORSIKRING BILSLALÅM

Vi bekrefter herved at det ikke er nødvendig å få stillet særskilt forsikringsbevis for bilslalåm.

De deltagende bilers vanlige ansvarsforsikring er tilstrekkelig.

Dette har vi fått bekreftet av byråsjef Ertsås i Justisdepartementet.

Dato 29. desember 1981.

Dette brev er mottatt i Sportsnevnden 4. januar 1982.

Mobil 1. Oljen du kan kjøre ett år eller 40.000



Bilslalåm på is er veldig glatt — og veldig moro.

37. Bilslalåm på is

Når det gjelder Bilslalåm på is må alle arrangører sette seg inn i Bilslalåmreglementets § 859 — § 861 — § 868 hvor det gis tilleggsbestemmelser for kjøring på is.

Ellers må vi be om at arrangør- og sikkerhetsbestemmelser for Bilslalåm blir lest og fulgt. Se Bilsportsboken.

For bilslalåm på is gis følgende tilleggsbestemmelser:

§ 859.

Dekk og pigger kontrolleres på de 3 beste vogner i hver klasse mellom omgangene og/eller etter stevnet.

§ 861.

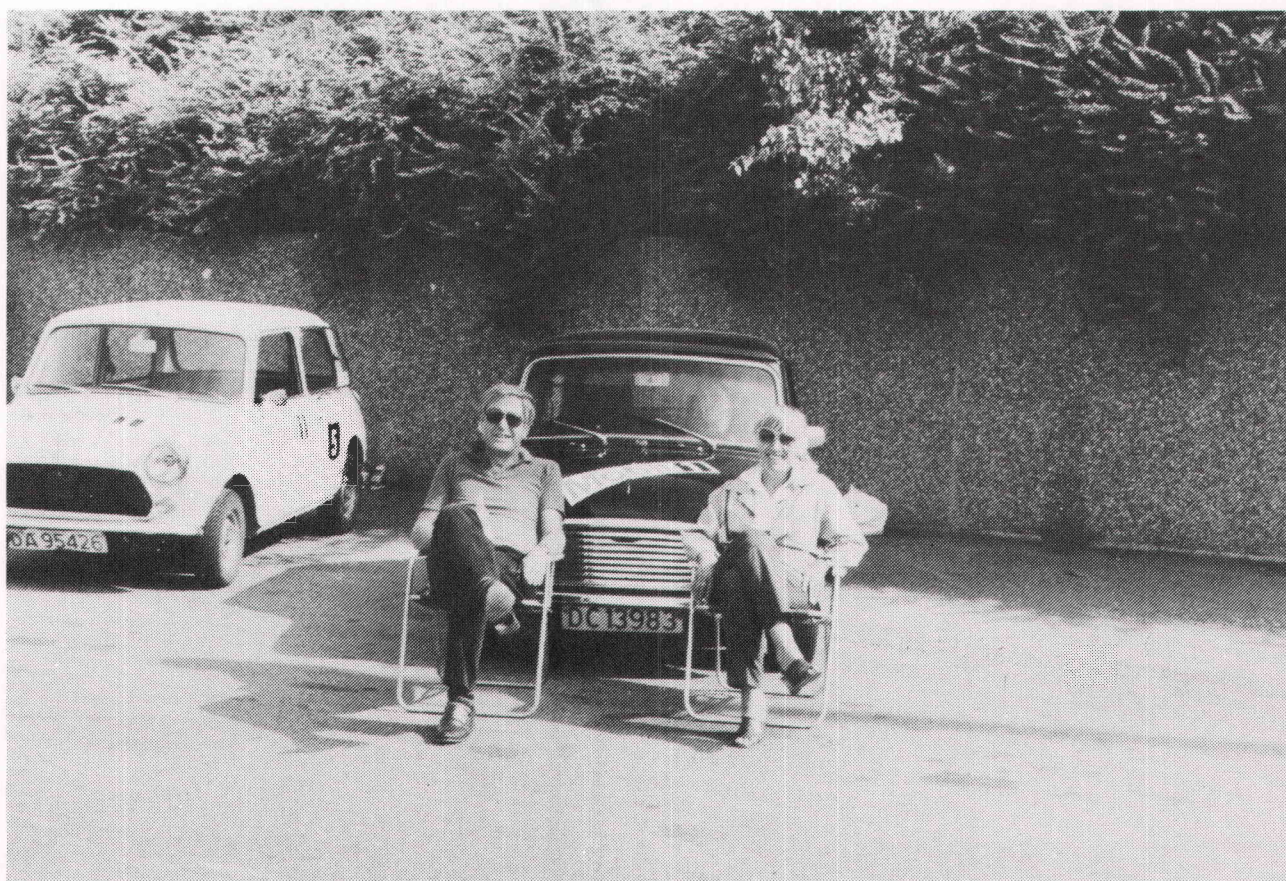
Det bør benyttes «flying start» innenfor en startsoner på minimum 25 meter.

§ 868.

Avstanden mellom kjeglene er maksimum 25 meter, og stoppsonen etter målpassering må være fri og tilstrekkelig lang for oppbremsing.

km. Ingen andre oljer har en slik garanti.





Flere kan kjøre samme bil. Her er det Einar T. Lie og Trine Nicolaisen som slapper av mellom slagene i den bilen de kjører med.

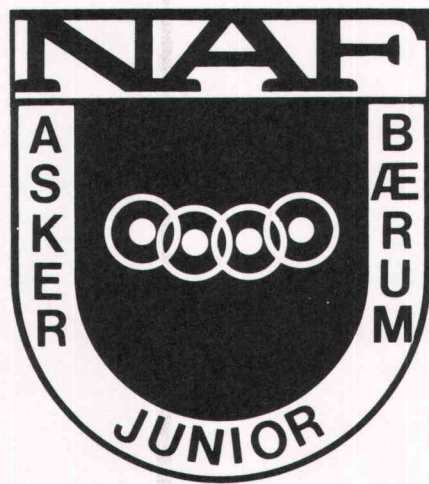
38. Flere deltagere kan kjøre samme bil

I bilslalåm kan en bil benyttes av én eller flere deltagere. En arrangør må være særlig oppmerksom på dette når han planlegger parsammensetningen i Parallellslalåm. Man bør unngå at to deltagere som kjører samme bil får startnummer rett etter hverandre.

**Stadig flere nordmenn går over til den helsyn-
tetiske Mobil 1 på bilen sin. Hva med deg?**



NOTATER



"VRØVL!"

J&B



"Ett år eller 40.000 km uten oljeskift??
Nei, kutt ut, nå da! Tenk hvordan det vil se ut
nede i motoren når den har gått så langt – det
er jo nødt til å gå gærr'n't det!"

Vi forstår godt at du tviler, det vi påstår kan sikkert virke litt i drøyeste laget for noen og enhver. For til nå har du sannsynligvis vært vant til å skifte olje etter 5-6.000 km, eller enda oftere. Så når vi forteller deg at Nye Mobil 1 er en olje som holder et helt år eller 40.000 km – ja da er det ikke rart du er skeptisk. Slikt skal man jo helst se med egne øyne før man tror det.

Titusener av norske bilister skifter nå olje bare en gang i året. De var sikkert også i tvil til å begynne med.

Stadig flere har etter hvert valgt å gå over til Nye Mobil 1 på bilen sin. Dermed blir det flere og flere som kan bekrefte at denne oljen virkelig holder hva den lover, at du kan kjøre et helt år eller 40.000 km på samme oljen.

Og verkstedene som foretar ettersyn på bilene har fått bevisene opp i hendene: Motorene er utrolig rene og slitasjen lavere enn normalt.

Snakk med noen av dem som har brukt Nye Mobil 1 en stund, og hør hva de har å si om oljeskift og kjørelengder. For selv om du ikke lar deg overbevise av reklamen, så kommer du ikke utenom de fakta som ligger i andres erfaringer.

Hva er det som gjør Nye Mobil 1 så forskjellig fra andre helårsoljer?

Nye Mobil 1 er en 100% syntetisk olje, som fremstilles etter helt andre metoder enn vanlige motoroljer. Mens disse sistnevnte alltid vil inneholde en rekke uønskede og «svake» molekyler, bygges den syntetiske Nye Mobil 1 utelukkende opp av molekyler som tåler maksimal slitasje før de brytes ned. Derfor bevarer Nye Mobil 1 sine smøreegenskaper lenge etter at vanlige mineraliske helårsoljer er utslitt. Og derfor kan du kjøre ett år eller 40.000 km med Nye Mobil 1.

Ingen olje tåler sommervarmen bedre enn Nye Mobil 1.

Høy varme utgjør den største slitasjefaktoren for vanlige helårsoljer. Disse oljene vil nemlig begynne å fordampe og brytes ned allerede ved ca. 150°C – slett ingen uvanlig oljetemperatur ved sommerkjøring. Den syntetiske Nye Mobil 1 tåler derimot temperaturer over 300°C. Så varm blir sjelden noen motorolje.

Nye Mobil 1 gir lavere bensinforbruk.

Motoren arbeider lettere med en lettflytende, helsyntetisk olje. Særlig vil du merke forskjell om vinteren, når vanlig olje blir seig og tyktflytende. Tester og erfaring viser at du kan spare gjennomsnittlig 2,8% bensin med Nye Mobil 1 – det blir det fort penger av!

Lettere kaldstart og mindre motorslitasje.

Til vinteren vil du bli enda mer glad du gikk over til Nye Mobil 1. For i motsetning til vanlige helårsoljer, holder denne helsyntetiske oljen seg flytende og smørevillig helt ned til -54°C ! Det gjør kaldstarten vesentlig lettere, og det sparer motoren for den enorme slitasjen som ligger i start med lite smørevillig olje.

NB! Husk å sjekke oljestanden, nå som du skal skifte olje bare en gang i året!

Alle motorer bruker olje. Oljeforbruket varierer fra bilmerke til bilmerke og fra bil til bil. Mange skifter imidlertid olje så ofte at de ikke har behov for å etterfylle mellom skiftene.

Nå som du skal skifte olje bare én gang i året, må du derfor passe på å sjekke regelmessig (f.eks. hver 1.000 km) – og etterfylle hvis det er nødvendig.

Etterfylling må selvfølgelig kun skje med Nye Mobil 1 (eller Mobil SHC) for at du skal kjøre ett helt år – eller 40.000 km.

Ring nærmeste Mobil-stasjon og avtal tid for årets oljeskift!



Oljen du kan kjøre ett år eller 40.000 km.

Nye Mobil 1

