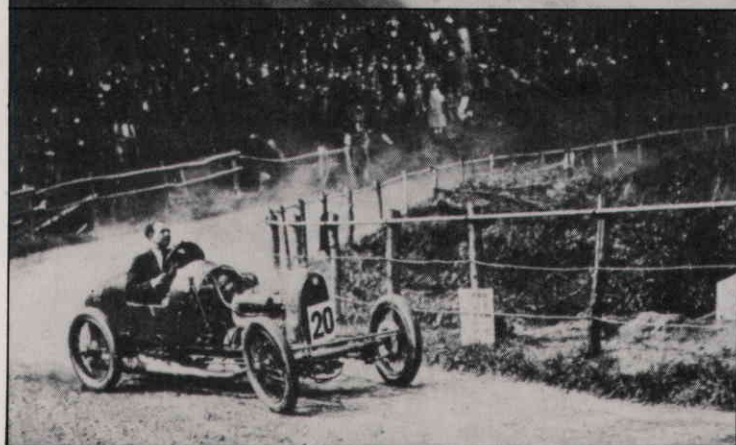


# RALLY- HÅNDBOK FOR ARRANGØRER



**Mobil**  
STADIG BEDRE



# Ingen andre motoroljer tåler større belastninger enn den nye Mobil 1 Rally Formula.



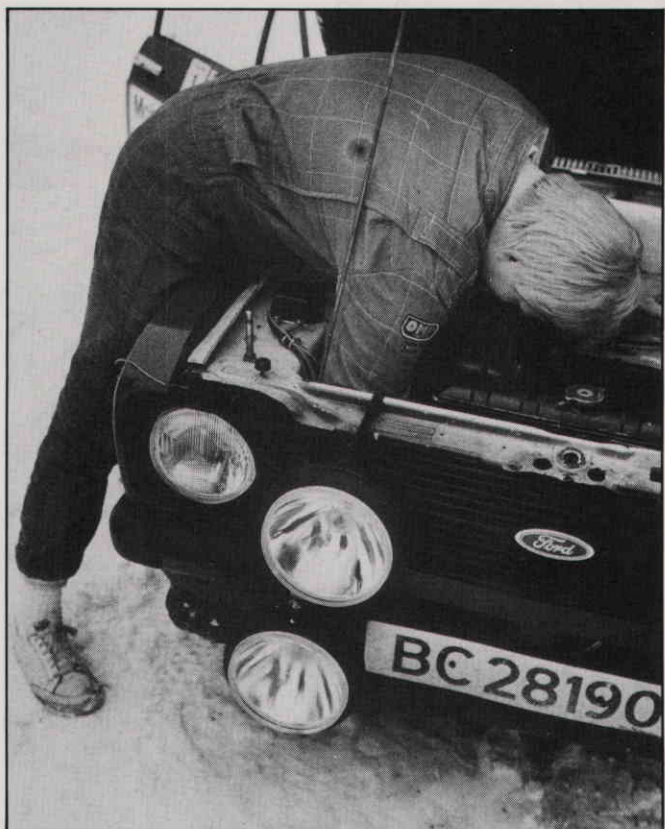
Fordi Mobil 1 Rally Formula er en helsyntetisk olje, beholder den smøreevnen – og dermed evnen til å beskytte – bedre under ekstreme forhold. Ikke bare når du gir på . . . og får temperaturen i motoren opp i flere hundre grader. Mobil 1 Rally Formula flyter også ned til 54 kuldegrader. Derved er du sikret oljestrøm til motordelene med én gang, slik at oljen gir beskyttelse til de delene som er mest utsatte i kulda.

Velkommen inn til et oljeskift!

**Mobil 1 Rally Formula kan du  
kjøre et helt år. Eller 40.000 km  
hvis du kjører så langt i året.**

**Mobil**  
**STADIG BEDRE**

*Har du ny bil, bør du følge instruksjonsbokens anbefalte skiftintervaller i garantitiden.  
For dieselmotorer gjelder dette også etter garantitiden.*



## RALLYHÅNDBOK

Håndbok for arrangører av rally i Norge

1. opplag

Utarbeidet av NAF Asker og Bærums junior. avd.

Copyright:  
NAF Asker og Bærum og Mobil Oil A/S Norge.  
Ettertrykk forbudt uten uttrykkelig godkjenning.  
Foto: Øystein Gloppestad

Med støtte fra:

**Mobil Oil A/s Norge**



## INNHOLDSFORTEGNELSE:

Side 2	Innholdsfortegnelse
Side 3	Innledning
Side 4	2. Reglement 3. Økonomi (og ressurser)
Side 5	4. Komité-sammensetning (sportskomité)
Side 6	5. Møte - fremdrift og tidsplan 6. Områdevalg
Side 8	7. Grunneiere / Oppsittere 8. Søknader
Side 9	9. Funksjonærer - oversikt totalt
Side 10 og 11	10. Materielloversikt
Side 12, 13, 14 og 15	11. Presse og markedsføring
Side 16 og 17	12. Sponsoring
Side 18	13. Forsikring
Side 19	14. Sekretariat før, under og etter løpsdagen
Side 20, 21, 22 og 23	15. Kjørebok (Road-Book)
Side 23, 24 og 25	16. Kart 17. Organisering og skilting av løpstraseen
Side 26	18. Organisering av baseområdet
Side 27	19. Organisering av teknisk kontroll
Side 29	20. Organisering av førstehjelpstjenesten og redningstjenesten
Side 31	21. Organisering av sambandstjenesten og utstyret
Side 32	22. Kriseplan og frysing av løp
Side 33	23. Publikum
Side 35	24. Organisering av den totale bevertning under et arrangement
Side 36	25. Vedlikehold av veier
Side 37	26. Innbydelse
Side 38	27. Tilleggsregler 28. Startprogram
Side 39	30. Tidtagning
Side 41 og 42	31. Utrekning og resultat-service
Side 43	32. Premiering
Side 45	33. Kontrollant og dommere
Side 46	34. Informasjon / Rapporter
Side 47 og 48	35. Deltagermeldinger 36. Sperring av veier
Side 49	37. Organisering av funksjonærene på løpsdagen
Side 50	38. Komiteens oppfølging etter arrangementet
Side 51	39. SS-Sjefen
Side 52	Notater

## INNLEDNING

Rallyhåndboken er utarbeidet høsten 1984, vinteren 1985.

Det er med noen enkle unntak ikke arrangert rally i Norge siden 1972.

Arrangørrapparatet må derfor bygges opp mer eller mindre fra bunnen av.

Rallyhåndboken er tenkt som et hjelpemiddel i denne kompetanseoppbyggingen. Boken er, som navnet angir, en håndbok som kommer som et supplement til de offisielle regelver.

Den inneholder "råd og vink" for de fleste funksjonærer ved et rallyarrangement. Utgangspunktet ved utarbeidelsen har vært at boken kan være til nytte

enten det dreier seg om et lite enkelt mini-rally eller et større opplegg som er tenkelig etter noen tid.

Boken er forsøkt redigert slik at det bør være enkelt å finne frem til de "råd og vink" den enkelte er spesielt ute etter.

Gjennom en innholdsfortegnelse, kan man finne frem til det eller de aktuelle kapitler i boken.

Det er vårt håp at Rallyhåndboken dekker et behov og at den kan bidra til en sunn og god utvikling av rallysporten i Norge.

Redaksjonen er avsluttet juni 1985.



Her er alle som har vært med å skrive denne boka.

Fotoet er tatt under arbeidet på Lyngnaseter Kro.

Fra venstre: Arild Antonsen, Svein E. Hansen, Hans Chr. Bjerke, Erling Hagen, Steinar Jortun, Odvar Scjøll, Mette Samuelsen, Bjørn Lie, Jan Otto Jansen, Erik Aaby, Finn Rolf Jacobsen, Kai Bråthen. Forran Odd Samuelsen og Geir Fosshem. Vidar Holum var ikke tilstede da bildet ble tatt.

**Stadig flere nordmenn går over til den helsyntetiske Mobil 1 Rally Formula på bilen sin. Hva med deg?**



## 2. REGLEMENTER

Et rally (eller MR) skal planlegges/avvikles etter de bestemmelser, reglementer og forskrifter som utgis av bilsportsmyndighetene og arrangøren.

BILSPORTS-ORGANISASJON	REGLER/FORSKRIFTER	MESTERSKAP
FISA	ISR (Int. sportsreglement) Rallyreglement Teknisk reglement Reklamebestemmelser Reglement Reglement	VM EM
NORDISK	Nordisk mesterskapsreglement Reglement	NORDISK
NBF	NSR (Nasjonalt sportsreglement) Rallyreglement Teknisk reglement Reklamebestemmelser Reglement	NM
ARRANGØR	Tilleggsregler (NSR § 31) Startprogram Instruksjer / prosedyrer	

## 3. ØKONOMI (OG RESSURSER)

Uten et økonomisk fundament er det ikke mulig å arrangere et rally. Den økonomiske ramme avhenger selvsagt av løpets dimensjoner. Et lite enkelt minirally kan ha en økonomisk ramme fra 30 - 40. 000 kroner, mens for et større internasjonalt løp kan det dreie seg om budsjetter på flere millioner.

Under alle omstendigheter er det nødvendig med en økonomisk plan i relasjon til det løp man tenker å arrangere. Nedenfor er satt opp en del punkter som kan være en mal for et inntekts- og utgiftsbudsjett. De lokale forhold og tilgang på andre ressurser enn rene penger vil være avgjørende faktorer, hva angår utgifts- og inntektsside.

### BUDSJETT

INNEKTER	UTGIFTER
1. Startkontingent	11. Avgifter
2. Klubbtilskudd	11.1 Arr lisens
3. Sponsorer	11.2 Forsikringer
4. Publikumsinntekter	12. Grunneiierkostnader.
4.1 Program - kartsalg	12.1 Leie
4.2 Parkering	12.2 Brøyting, rep. veier
4.3 Inngangsbilletter	13. Oppkjøring
4.4 Bodsalg	13.1 Bensin
5. Reklame, annonser	13.2 Mat, opphold
6. Andre ytelser	14. Kontorhold
	14.1 Trykksaker, kopiering
	14.2 Porto, telefon
	15. PR
	15.1 Annonser, plakater
	15.2 Pressemateriell / møte
	15.3 Representasjon
	16. Materiell
	16.1 Sambandsutstyr - drift
	16.2 Tidtakerutstyr
	16.3 Sperremateriell
	16.4 Skilt, flagg
	17. Vakt hold - Politi
	18. Redningstjeneste
	18.1 Røde Kors (Hjelpekorps)
	18.2 Kranbiler
	19. Funksjonærkostnader.
	20. Leie av base
	21. Premieutdeling
	21.1 Premier
	21.2 Gaver
	21.3 Restaurantkostn.
	22. Dommerkostn.
7. Overskudd / Underskudd	23. Diverse.
<b>BALANSE</b>	<b>BALANSE</b>

**Mobil 1 Rally Formula. God smøring selv**

## 4. KOMITE-SAMMENSETNING (SPORTSKOMITE)

NSR § 15 setter nederste grense til 3 personer.

Et rallyarrangement krever imidlertid en større komité:

Løpsleder, ass. løpsleder, løypesjef, sekretær, sikkerhetssjef og funksjonærsjef.

Når vi velger denne lille sportskomiteen skyldes dette at en forsamling av få mennesker alltid arbeider bedre sammen. Det er en selvfølgelighet at hver av medlemmene i komiteen igjen har sine medarbeidere de delegerer til.

Delegering er et nøkkelord for enhver sportskomité.

Arbeidsområdet til de forskjellige funksjonærer er definert under arrangementbestemmelser i rallyreglementet.

### Løpsleder

En løpsleder har det totale ansvar for løpets forberedelse og gjennomføring, og han skal derfor være fritatt for sær oppgaver.

Han skal ha ansvaret for:

- at løpet arrangeres i samsvar med ISR, NSR og løpets tilleggsregler.
- å forvise seg om at funksjonærene har fått sine instruksjoner.
- å samle inn rapporter og øvrige meddelelser fra funksjonærene.
- å informere dommere om hendelser under løpet.
- å slå opp resultatlisten.
- å innhente skriftlig tillatelse fra grunneierne for løpet på de forskjellige veiene.
- å overlevere nødvendig materiell samt løpets tilleggsregler til NBF.
- å sende søknad til veisjef og politimyndighet til fastsatt tid.
- å meddele de berørte grunneiere hvilken tid veien er avsperrert for løp.— at veien settes i stand umiddelbart etter løpet.

### Assisterende løpsleder

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

- løpsleder melder forfall ved sykdom.
- løpsleder 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.

### Løypesjef

er ansvarlig for løypa og road-book. Under punktet løype ligger det totale ansvar for hele løypa - heri grunneierkontakt / servicesteder / postplassering / piling / lederbil / oppsamlerbil.

### Funksjonærsjefens

oppgave er å kontakte alle funksjonærer / informere disse om oppgaven, utarbeide komplett funksjonærliste med fremmøtetid og sted.

Funksjonærsjefen er selv ansvarlig for alt materiell til bruk i løypa og teknisk kontroll, hvis han ikke har egen materiellsjef.

### Sekretærens

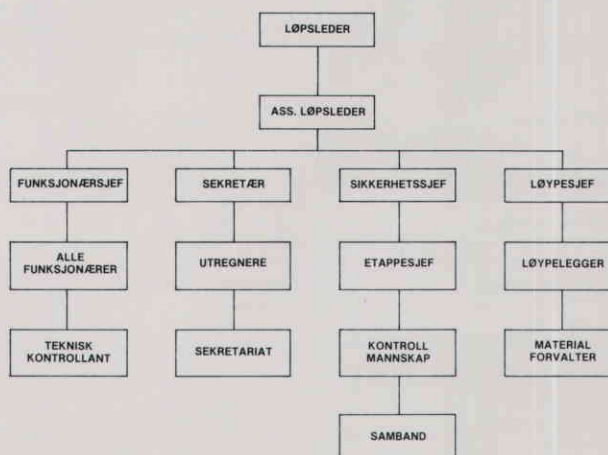
oppgave er sekretærarbeidet før, under og etter løpet. Tilleggsregler, startprogram, startlister, postmateriell og deltagermateriell. Utregnersjef og pressens veileder er underlagt sekretæren. Sekretæren står for organisering av sekretariatet løpsdagen.

### Sikkerhetssjefens

hovedoppgave er kontroll av løypa. Han skal peke ut de stedene der det skal sperres, og ved gjennomkjøringen løpsdagen påse at vakter / sperringer er satt ut.

Sikkerhetssjefen og sambandssjefen arbeider i nær kontakt.

Vi mener som tidligere sagt, at en for stor sportskomité kan være en ulempe. Det er bedre at de forskjellige komité-medlemmer knytter til seg dertil egnede personer.



på de varmeste sommerdager.



## 5. MØTE - FREMDRIFT OG TIDSPLAN

Når en spotskomité er nedsatt og løpsleder valgt, bør løpslederen innkalle til et komitémøte hvor komiteen blir enig om en møte- fremdrifts- og tidsplan både før, under og etter løpet, helt til resultatene ligger i postkassen hos alle deltagerne.

Det første de bør gjøre er å finne frem til et aktuelt område, (se punkt 6) og innhente nødvendige tillatelser hos grunneiere, (se punkt 7) NBF og myndighetene (se punkt 8 søknader).

Når dette er gjort bør en fordele arbeidsoppgavene (se punkt 9 Funksjonærer), ta ut løpsdato, produsere innbydelse, tilleggsregler og startprogram.

Løpslederen er ansvarlig for at den fastsatte møtefremdrifts- og tidsplan blir fulgt, og koordinere at nødvendig materiell til løpsdagen kommer med, og fordele arbeidsoppgavene.

## 6. OMRÅDEVALG (TRASEVALG)

### A. Ved valg av Start / Målområde må følgende hensyn tas:

#### BASE

— Deltagere med servicefolk	Hvor mye plass trengs? Muligheter for bespisning
— Sekretariat	Lett synlig / tilgjengelig (Køplass)
— Sambandssentral	Eget rom for å unngå forstyrrelser (støy).
— Regnesentral	Unngå forstyrrelser Kontakt med sambandssentralen
— Dommere	Kunne samtale uforstyrret
— Pressen	Arbeidsforhold Komfort Informasjon
— Funksjonærer	Fremmøteplass

#### TEKNISK KONTROLL

— Arbeidsplass	Bukk, grav Helst med gjennomkjøring
— Parkeringsplass	Avlesing fra henger (Køplass)

#### PARKERINGSMULIGHETER FOR

- Deltagerbiler
- Servicebiler
- Funksjonærer
- Presse
- Publikum

## B. LØYPA

### — Generelle hensyn

De vesentlige hensyn som her må tas er omtalt i rallyreglementets punkt "Arrangørbestemmelser". Som spesielt viktig kan her nevnes omtanke for bebyggelse og trafikk tetthet i området. Man bør unngå større tettsteder / byer i løypetraséen. Dette kan skape mer irritasjon hos "Ola" enn den PR det gir.

Før det gjøres for mye jobb i området bør man også sjekke holdninger hos grunneiere og beboere. Det er bortkastet å lage kjøreordre i detalj for så å få nei fra grunneiere.

### — Spesialstrekning

Regelverket: § 406

Viktig moment ellers må være å unngå veier med for mange tilførselveier da dette blir en vesentlig sikkerhetsrisiko. Husk her på forsvarlig avsperring. Ved plassering av start- og målområde må det være stor nok plass. Ved målområdet vær spesielt oppmerksom på sikkerheten. Det er bedre med forsvarlig bremsstrekning enn 200 m lenger etappe.

### — Transportetapper

Regelverk: § 405

Viktige hensyn må være å ikke irritere og forstyrre den almene ferdsel. Opplegget må være slik at deltagerene har muligheter for fullt ut å følge alle trafikkregler. Ellers må det tas hensyn til forsvarlig veistandard, mulighet for besinfylling etc.

### — Serviceområder

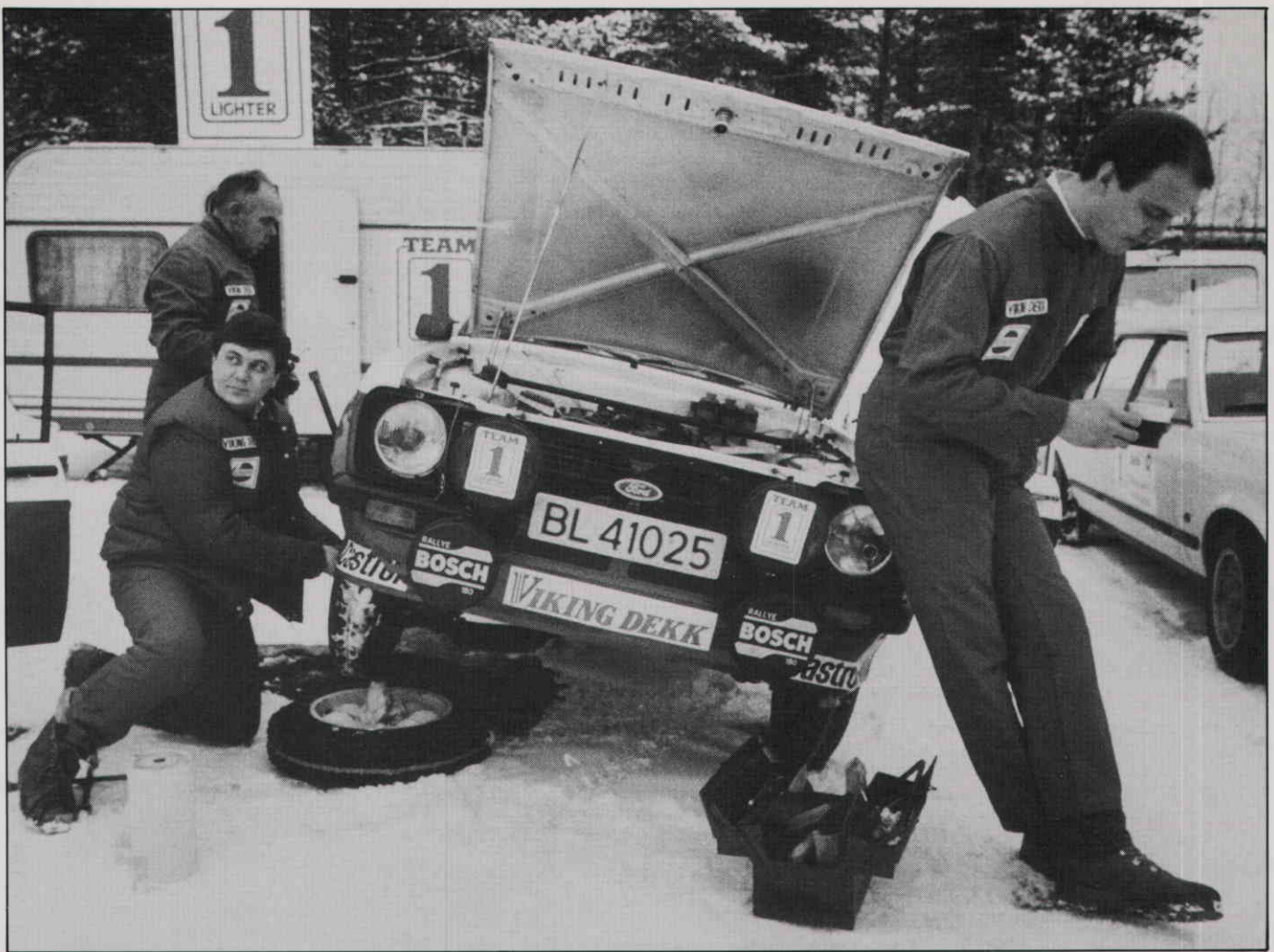
Regelverk: § 411

Her må man spesielt legge vekt på at reglementet forbyr deltagerne å opprette egne serviceplasser. Dette må derfor organiseres av arrangøren. Husk da på at det trengs stort område, at dette må være lett tilgjengelig både for deltagerene og servicebiler og at det helst må ligge nær mål på fartsetappe.

### — Servicerute

Det er deltagerne som kjører "fartsetapper", IKKE servicebilene. Når man legger opp kjøreruten for deltagerne må man derfor huske på at veiene mellom serviceplassene må være kortere for servicebiler enn for deltagerne.





*I depotet er det alltid stor aktivitet og det er viktig at arrangøren legger forholdene maksimalt til rette.*



**mindre motorslitasje i vinterkulda.**



## 7. GRUNNEIERE / OPPSITTERE

Prøv å unngå - om mulig - å velge et område hvor det er for MANGE grunneiere / oppsittere.

Innhent skriftlig tillatelse fra ALLE grunneiere - hvor avtalen som er gjort, kommer klart og tydelig frem. Unngå alle former for misforståelser, jfr. avsnitt 8 og reglementets § 444.

Informér grunneierne riktig. F.eks. før løpet bør ALLE få program med tidsplan.

Takk grunneierne etter arrangementet og oppfordre dem til å komme med reaksjoner som kan bedre forholdet ved neste arrangement (skal kjøre neste år også).

Gjør litt stas på grunneierne i en eller annen forbindelse om mulig.

Et ryddig forhold til grunneierne er vi helt avhengig av for å få "levelige" forhold for Rally.

Alle oppsittere må få alle nødvendige informasjon. Sørg gjerne for å få tilbakemelding. En dårlig informert oppsitter kan gi oss et dårlig rykte, og i verste fall også skape problemer med veisperring etc.

## 8. SØKNADER

### A. SØKNAD TIL NBF

Enhver konkurranse må være anmeldt til og godkjent av NBF. Anmeldelsen må gjøres på fastsatt formular, bilagt anmeldelsesavgift. Etteranmeldelse kan skje, senest innen 1 måned før konkurransen skal avholdes (etteranmeldelsesavgift: + 50%).

Tillatelsen fra NBF sendes skriftlig til arrangøren (arrangørlisens).

### SØKNADSFRISTER

Nasjonale løp — 1. oktober (året før)  
Internasjonale løp — 1. juli (året før).

### B. GRUNNEIERE

Skriftlig tillatelse må innhentes fra samtlige grunneiere av private veier som benyttes.

## C. OFFENTLIGE MYNDIGHETER

Skal konkurransen kun foregå innenfor et område der et politikammer har polititjeneste, (Bykommune) sendes søknaden til vedkommende politikammer.

Skal konkurransen foregå innenfor et fylke utenfor bykommune, sendes søknaden med transpotetapper til Vegkontoret.

Søknaden om spesialstrekninger sendes til det berørte politikammer.

Ved en konkurranse som går over flere fylker skal søknader sendes til hvert vegkontor og til alle berørte politikammere.

Søknadene må inneholde:

- Tid for arrangementet
- Steder for start - innkomst - hvilepauser
- Hvilke veier som ønskes brukt
- Antall deltagere (Ca.)
- Konkurransvilkår (Tilleggsregler)
- Annet som kan få betydning for vurdering av søknaden
- Tillatelser fra grunneiere av private veier.

Tidsfrist: Senest 5 uker før konkurransen avholdes.



Dekk har alltid vært et tema som opptar rallygutta.

# Mobil 1 Rally Formula. Oljen som holder

## 9. FUNKSJONÆRER OVERSIKT TOTALT

### SPORTSKOMITE

Løpsleder  
Ass. Løpsleder  
Sekretær  
Sikkerhetssjef  
Løypesjef  
Funksjonærsjef

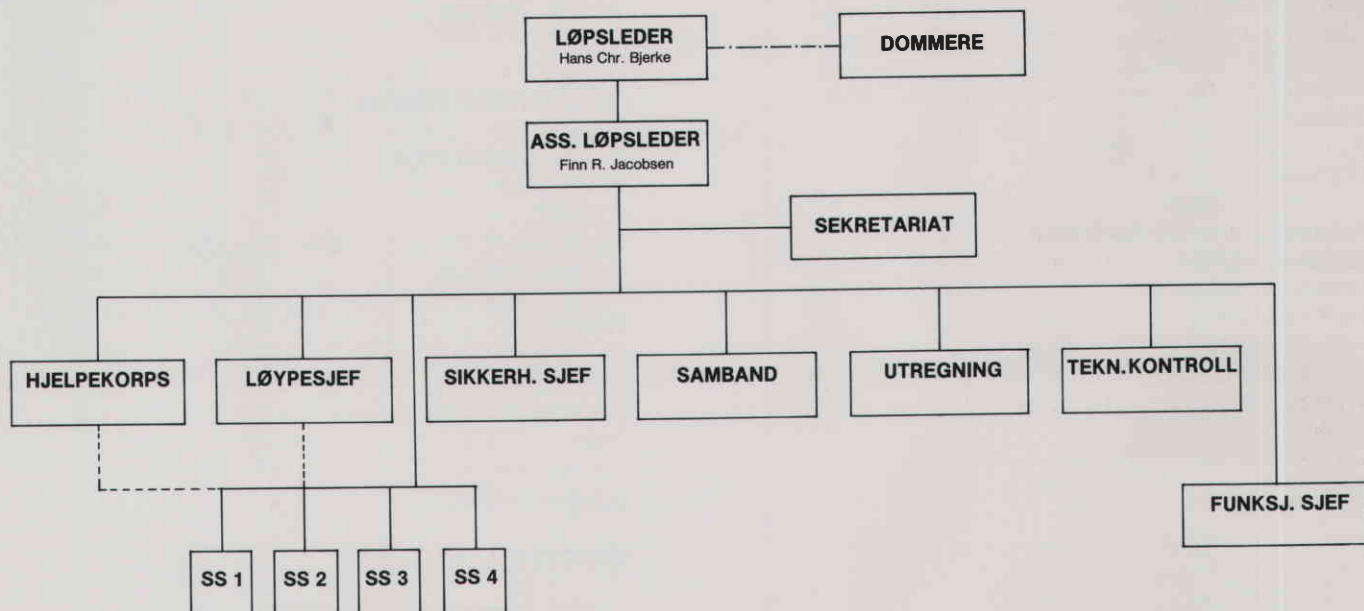
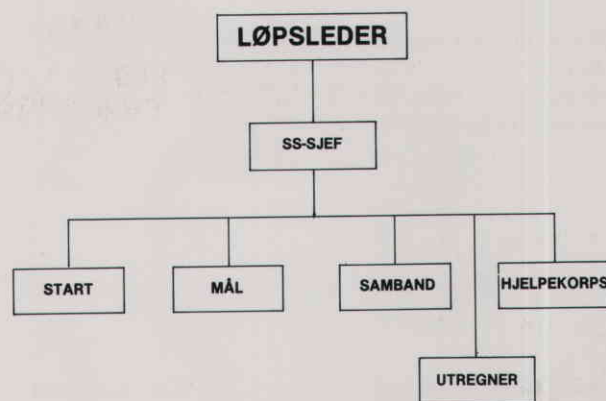
(NBFs) Oppnevnte funksjonærer  
2 dommere  
NBFs kontrollant (Formann for dommerne)  
1 NBFs sikkerhetskontrollant

### FUNKSJONÆRER

1. Mannskap til organisering av "henger" parkering
2. Mannskap til organisering av parkering av servicebiler og av / pålessing.
3. Koordinere på teknisk kontroll
4. Kontrollmannskap teknisk (+ løpssekretariatet)
5. Påsetting av arrangørreklame
6. Sekretariat
7. Funksjonærer på start for løpet og mål for løpet
8. Tidtagere start SS + Sjef
9. Tidtagere Mål SS + Sjef
10. Samband start SS
11. Samband Mål SS

12. Utregner mål SS
13. Tidkortkjører mål SS
14. Vakter ved sikkerhetssone start/mål SS
15. Vakter ved tilførselsveier på SS
16. Vakter ved farlige punkter, dvs. der publikum ikke skal være.
17. Lederbil med reservemateriell
18. Oppsamler
19. 00-Bil
20. Regnesentral
21. Tidtagere på serviceplass
22. Sambandssjef / sambandssentral + samband ute.
23. Redningstjeneste
24. Hjelpekorps
25. Pressens veileder + resultatsservice for TV osv.
26. Vakter Parc Fermé
27. Reservemannskaper
28. Kasserer
29. Bevertning

Det anbefales å lage en funksjonæroversikt, med fremmøtesteder og tider, adresser og telefon nr.



der seg flytende ned til  $-54^{\circ}\text{C}$ .



## 10. MATERIELLOVERSIKT

Enhver sportskomité bør sette opp en materielliste, fordelt på hvert ansvarsområde. Denne må ajourføres under hele planleggingsperioden, og være klar i god tid før konkurransedagen.

Som et utgangspunkt gir vi følgende eksempel:

### TEKNISK KONTROLL:

- Sjekkesjemaer
- Startliste med tusjpen
- Mal for kontroll av pigger
- Tilleggsregler
- Funksjonæroversikt
- Startnummer
- Plastkoner
- Skilt for teknisk kontroll
- Prinsipp skisse av området

### SEKRETARIAT

- Ringpermer med påmeldingssjemaene
- Blyanter
- Tusjpenner
- Kladdeblokker
- Stiftemaskin med reservestifter
- Hullemaskin
- Funksjonæroversikt
- Telefonliste
- Mobiltelefon
- Ferdiggjort materiell i navnedde konvolutter til:
  - A) Dommere
  - B) Politiet
  - C) Pressen
  - D) NBFs radarkontroll
- Offisiell oppslagstavle.
- Skilt med sekretariat
- Piler etc.
- Kjøreordre og kart
- Innbydelser
- Tilleggsregler
- Startprogram
- Div. Sjemaer
- Deltagermeldinger
- Skjøteledninger og dobbelkontakter
- Posekonvolutter
- Løpets hovedmappe
- Skrivemaskin
- Høytaleranlegg
- Kopieringsmaskin / Offset trykkeri
- Premier
- Tape
- Tidsskjema
- Reglementer

### SAMBANDSSENTRALEN

- Sambandsutstyr
- Kladdeblokker
- Blyanter / Tusj
- Telefonliste
- Kjøreordre og kart
- Tilleggsregler og startprogram
- Deltagermeldinger
- Tidsskjema

### UTREGNERSENTRAL

- Kladdeblokker
- Blyanter / Tusj
- Tavle for resultat-service
- Kalkulatorer - datamaskin
- Konvolutter til sortering, - arkiv
- Startprogram
- Kjøreordre
- Tilleggsregler
- Funksjonæroversikt

### STARTOMRÅDE FOR SS

- Radio / Mobiltelefon og telefonliste
- Kjøreur
- Startliste
- SS kort
- Kontrolliste
- Blyanter
- Flagg
- Funksjonæroversikt
- Skilter
- Posekonvolutter
- Kjøreordre
- Deltagermelding
- Tidsskjema
- Lommelykter
- Sperremateriell

### MÅLOMRÅDE FOR SS

- Radio / Mobiltelefon
- Telefonliste
- Kjøreur
- Startlister
- Posekonvolutter
- Kontroll liste
- Blyanter
- Skilter og flagg
- Lommelykter
- Deltagermelding
- Viskelær
- Tidsskjema
- Sperremateriell

### FØRSTEHJELP

- Funksjonæroversikt
- Startliste
- Radio / Mobiltelefon og telefonliste
- Kart
- Ambulanse m/utstyr og mannskap
- Tidsskjema

**Mobil 1 Rally Formula. Oljen du kan kjøre ett år eller 40.000**

## **POLITIET**

Funksjonæroversikt  
Startprogram  
Kart og kjøreordre  
Tilleggsregler m.m.

## **PRESSEENTER:**

Startprogram  
Papir  
Pressemappe  
Oversikt over de aviser som er tilstede.  
Kart  
Pressemelding  
Resultatservice

## **LØPSLEDER OG ASS. LØPSLEDER**

Radio / Mobiltelefon med telefonliste  
Funksjonæroversikt  
Startprogram  
Kopi av all korrespondanse  
Tilleggsregler  
Kjøreordre og kart - skisse  
Et eks. av alle skjemaer

## **SIKKERHETSSJEFEN:**

Funksjonæroversikt  
Spes. Oversikt over førstehjelpsmannskaper  
Radio / Mobiltelefon med telefonliste  
Kjøreordre og kart - skisse  
Tilleggsregler

## **LØYPESJEFEN**

Radio / Mobiltelefon og telefonliste  
Kjøreordre og kart - skisse  
Postposer  
Piler og pilskjema  
Startflagg  
Funksjonæroversikt  
Startprogram  
Tilleggsregler  
Bøyer - pinner - startskilt - målskilt - kontrollskilt  
Blokk og blyant  
Tidsskjema  
Reserve sperremateriell

## **POSTPOSENS INNHOLD**

SS kort  
Kjøreur  
Startprogram  
Funksjonæroversikt  
Blyanter  
Lommelykter m/batterier  
Posekonvolutter  
Kontroll liste

## **TIDSKONTROLL, "START" OG "PARC FERME"**

Startlister  
Blyanter  
Kjøreur  
Kontroll liste

## **00-BIL**

Reservemateriell for postene  
Radio / Mobiltelefon med telefonliste  
Kjøreordre og kart  
Funksjonæroversikt  
Tilleggsregler  
Piler og flagg (Reserve)  
Tidsskjema

## **SAMBANDSSJEFEN:**

Radio / Mobiltelefon (2 stk.)  
Telefonliste  
Funksjonæroversikt  
Kjøreordre og kart - skisse  
Reservemateriell  
Reservebatterier

## **DOMMERE**

Funksjonæroversikt  
Startprogram  
Deltakermeldinger  
Kjøreordre og kart - skisse  
Tilleggsregler  
Oversikt over førstehjelpsstasjoner  
Blyanter  
Tidsskjema

**km. Ingen andre oljer har en slik garanti.**



## 11. PRESSE OG MARKEDSFØRING

Nok et viktig punkt for en rallyarrangør. Et punkt som det fort kan straffe seg å ikke ta alvorlig. Bli ikke mediafolk tatt seriøst hånd om, bli det lett negativ omtale.

Markedsføringen inneholder også dette pressepunktet, og vi har lagt ekstra vekt på dette med presse. Markedsføringen kan vi si er den totale kontaktflate arrangementet har.

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

Forhåndsomtale av arrangementet er ikke særlig tidspresset. Så lag 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 undertegne med en kontaktperson og telefonnummer. Ofte tar aviser kontakt etter en slik utsendelse for å lage noe ekstra rundt det, og for å få vite mer.

Pressemeldingen forteller hvor, når og hvordan løpet kjøres.

- Oppgi løpstrassé og starttid.
- Startliste med antall startende.
- Spesielt interessante deltagere
- Løpets lengde
- Tilskuertips, hvis slike kan oppgis.
- Detaljer om presse-service under løpet
- Hvis rallyet teller i en cup/serie, oppgi stilling.
- Pressemelding blir utsendt etter løpet
- Når pressen kan få resultatlisten.
- Kontaktperson

Kontaktpersonen for pressen må ha god rede på hva rally er for å kunne forklare journalister som ikke er helt "inside" hva rally er. Har kontaktpersonen et godt forhold til enkelte medier, kan det lønne seg å stikke innom eller ringe, det gir ofte mere spalteplass.

*Lokal Radio - Nærradio blir mer og mer aktuell for oss arrangører å bruke. Her er Radio Motor på Terningmoen, Elverum og lager et intervju med løpsleder og forsvaret i forbindelse med Snøfreser'n 1984.*



# Mobil 1 Rally Formula. Den be



*Video opptak fra rally er aktuelt, husk og ta dette med i planleggingen, slik at man løpsdagen ikke står med mange folk som skal ta film og ikke vet hvor de skal plasseres.*

På løpsdagen(e) tar pressens veileder hånd om fremmøtte journalister og fotografer. Forteller disse om de sikkerhetsmessige forutsetningene som pressen må kjenne til. Fotografene bør ha tips om gode fotoplasser, og de skrivende pressefolk skal gis de opplysningene de ønsker, helst gjennom pressemappe. Sett av en egen person til å ta seg av TV-folk, om disse kommer.

Etter løpet er det om å gjøre å få resultatlisten ut til mediene, enten ved å levere de samme dag til dem som ikke var tilstede løpet ut, eller ved å postlegge de samme dag.

Ferdige adresserte og frankerte konvolutter gjøres klare i god tid før løps dato.

Aviser må ha resultatene fort, de er tross alt ikke ukeblader. Får avisen resultatlisten flere dager etter løpet, er ikke denne mye verdt.

Klubbens kontaktmann med pressen har ingen stor jobb, men den er viktig. Før løpet er det stort sett intet tidspres. Under løpet må han besvare spørsmål, gi startlister etc. til eventuelle fremmøtte journalister. Husk også straks å informere Norsk Telegrambyrå, Oslo, om resultatene i rallyet.

Trengs det adresser til aviser og blader for å bygge opp et pressearkiv, så bestill avis eller bladlisten på nærmeste postkontor. Denne inneholder alle adresser og koster kun få kroner.

# ste oljen. Også for turbo.



## MARKESFØRING

Markedsføringsrammen i et konkret rally-arrangement kan vi dele inn i tre hovedgrupper. Rettet til deltagerer, funksjonærer og publikum generelt.

Punktvis vil vi trekke frem:

### A. Deltagerrettet PR

1. Formål: 1. Sikre god deltagelse
2. Oppnå at deltagerne kommer igjen med glede til neste arrangement.

## 2. Media og virkemiddel:

1. NBF (terminliste og løpsopplysninger)
2. Rett-tidige innbydelser m/tilleggsregler og anmeldelsskjema.
3. Deltagermeldinger må være klare, da blir det god informasjon.
4. Startprogram
5. Resultatlistor
6. God forpleining og fair behandling.
7. Premieutdeling.



*Terningmoens kaptein Knut Aasen representerer grunneieren på dette området. Radio Motor's Karin Vegusdal får her forsvarrets syn på rallyaktiviteten med en grunneiers syn.*

# Mobil 1 Rally Formula. God smøring selv





Samling av premievinnerne etter et løp for fotografering er både viktig og moro. Fotografen her er Jørgen Steinli.

## B. Intern PR

- 1 Formål:
1. Sikre effektive og ivrige medhjelpere i arrangementet.
  2. Skolere funksjonærstaben.
  3. Øke klubb- og avdelingssambandet.
2. Virkemidler:
1. God og vel kjent organisasjonsplan (med oppgavefordeling).
  2. Orienteringsmøter
  3. Funksjonærmøter

## C. Publikumsrettet PR

- 1 Formål:
1. Trekke publikum
  2. Skape varig interesse for sporten og klubben / avdelingen.
2. Media:
1. Dagspressen (lokal- og rikspresse).
  2. Telegrambyråer
  3. Radio (lokalstasjoner) og TV (lokalst.)
  4. Motorblader
  5. Plakater
3. Virkemidler:
1. Pressemeldinger med foto
  2. Presse møte.

## 3. Annonser

4. Resultatlistene og kommentarer.

Egentlig står markedsføring for hele det forhold din klubb / avd. har til omverdenen - forholdet til medlemmer, tillitsmenn, lokalsamfunn, myndigheter, presse, deltagerer - i det hele tatt; alt som er med på å skape din klubb / avds. "profil" eller omdømme. Og gjennom markedsføring får du PR - om du vil eller ikke. Så utnytt dette ved å gi informasjon til alle parter du tror kan ha interesse av det. Se markedsføring / presse / PR i sin helhet for ditt arrangement og sett en person på dette, men han/hun må ha et nært samarbeid med løpsledelsen for ikke å gi uriktige eller uønskede informasjon.

En fordel ville det også være om en ser markedsføringen av dette ene arrangementet i helhet innen rallysporten, for en total bra markedsføring av rallysporten vil etterhvert komme alle rallyarrangører til gode. Er presse- og markedsføringssjefen samme person, kan vi eksempelvis liste opp disse punkter som dennes ansvar og jobb:

- PR-opplegget generelt må være planmessig utf.
- Radio/TV (lokalstasjoner)
- PR på deltagerne
- Reklame
- Annonser i startprogrammet- program for salg.
- Annonseplan for innrykk av annonser
- Trykking og oppfølging av plakater
- Skrive og sende pressemeldinger før løpet
- Annonseinrykk i avisene
- Skrive og sende resultatlistene og pressemelding etter løpet; dette er mer enn viktig.

på de varmeste sommerdager.



## 12. SPONSORING

Dette er helt klart en viktig inntektskilde, og klarer en å få fortalt hvilken actionfylt og vidtgripende sport dette er, stiller en med gode kort på hånden for å dra i land sponsoravtaler.

En ting er å vise til tidligere dekning i media, eller forventet dekning i media (aviser, blader, nærradio, lokalt TV, fagblader, bøker og våre riksmidier). Publikummengde er en faktor, det samme er at del-dakere i høyeste grad er opinionsledere og har en mengde "tilhørende", det være seg fra venner som hjelper til og skru til "tante på Gjøvik". Det aktive rallyførere mener, er nesten alle interessert i å høre på. Den største publikumsaktivitet under et rally er fotografering/filming, og her snakker vi om virkelig lang-tidsvirkende reklame av ting som blir eksponert i forbindelse med et rallyarrangement. En slik videofilm eksempelvis, kan bli vist om og om igjen i årevis. Og for de fleste produkters vedkommende gir det en positiv image ved å bruke rallysport som eksponeringssted. Alt dette er punkter å trekke frem for en sponsor.

Vi vil trekke frem tre aktuelle sponsorgrupper for en arrangør:

1. Hovedsponsor
2. Undersponsor
3. SS Sponsor

For alle tre grupper må det oftest ved første gangs kontakt forklares hva rally er, og hva en sponsring kan gi tilbake for det de satser.

Og ta gjerne kontakt på slutten av kalenderåret. Det er da budsjettene blir satt opp, og de største og beste avtalene kan gjøres da.

Til en hovedsponsor på et arrangement bør det tilbys en pakke med bl.a. bilreklame, reklame i alle trykksaker etc.

Undersponsorer står naturlig nok for mindre summer og innsatsen blir deretter, la oss si mindre eksponering på bilene.

*Valter Jensen for "Fulle skafter", han er blandt de som har fått "Litt" sponsoring, som vi kan se...*



# Mobil 1 Rally Formula. Lettere start og

Til en SS sponsor tilbyr vi at en avtalt SS hele tiden blir benevnt med firmanavn.

Den enkleste måte å få inn sponsorbidrag på, er å gå på bekjente som sitter i nøkkelstillinger. Dette er oftest også mest brukt i mindre sponsor-sammenheng.

Personlig fremmøte er klart mest tidkrevende, men også erfaringsmessig det mest innbringende for mere omfattende avtaler. Oftest avtales tid for slike møter. Henvendelser pr. post og telefon til firmaer en tror kan være aktuelle, er dog den mest utbredte måten, og kan eventuelt følges opp med besøk.

*Monty Karlan har alltid vært flink til å få det til - det går ann.*

Pengesummer det snakkes om, må stå i forhold til det firma en er i kontakt med. Lokale firmaer med begrenset omsetning vil oftest gi mindre bidrag, og landsomfattende og internasjonale firmaer mer. For de sistnevnte er det snakk om store summer som er i omløp, og henvendelser om mindre summer slike steder vil bare bli sett på som tidkrevende. Vil slike firmaer gjøre noe, gjør de det skikkelig og det vet de koster kroner.

Har en tenkt å komme igjen til samme firma, og det ikke er en flerårig avtale, må en sende sponsorene bevis for hva som er skjedd, kopi av utklipp, trykksaker og omtale av hva aktivitetene har vært.



**mindre motorslitasje i vinterkulda.**





Rolf Jacob Andersen (Bobbo) og Steinar Jortun har også forsikringene sine i orden, det samme må arrangørene også ha.

### 13. FORSIKRING

En deltagervogn i rally er registrert og følgelig ansvarsforsikret i henhold til Bilansvarsloven. Denne forsikring er dog ikke gyldig for kjøring på fartsetappene. Derfor har vi "Arrangør- og føreransvarsforsikringen" som tegnes for hvert enkelt rally. Denne supplerer den valgte ansvarsforsikring. Rallies har derfor disse forsikringsmomenter (hvorav den siste er av betydning for arrangøren):

**1. Vognes ordinære forsikring** som gjelder på transportetappene og som betales av vogneieren. (Vogneieren anbefales forøvrig å ta kontakt med sitt forsikringselskap for der å få bekreftet at man ikke har betenkeligheter eller reservasjoner når det gjelder dekning av ansvar og f.eks. kasko ved kjøring i rallies (transportetappene).

**2. Ulykkesforsikring av fører og annenfører** som er en kollektiv forsikring tegnet av NBF. Premien er inkludert i gebyret for fører- / annenførerlisensen. Forsikringssummen er kr. 40.000 / 80.000 ved h.h.v. død / invaliditet.

**3. Arrangør- og føreransvarsforsikringen** som tegnes av NBF ved approbering av løpet. Premiebetalingen foretas av arrangøren (etterskuddsvis pr. bil og pr. funksjonær).

Forsikringsdekningen faller i tre deler:

A) DELTAGERVOGNENS ANSVARSFORSIKRING PÅ FARTSETAPPENE (på linje med den ordinære forsikring i h.h.t. Bilansvarsloven - d.v.s. ubegrenset i beløp).

B) ARRANGØRANSVARET som er dekket med i alt 1 mill. kroner, begrenset til kr. 200.000 pr. skadet person og kr. 150.000 for skade på ting. Untatt for ovenstående er skade på fører og andre som befinner seg i eller på kjøretøyet, skade som deltagerne volder på hverandre og skade på leiet område eller som følge av isbrist.

C) FUNKSJONÆRFORSIKRING (som gis som et tillegg til A) og B). Premien betales etterskuddsvis etter oppgitt antall funksjonærer.

Ovenstående punkt 3 er den eneste forsikringsform som arrangøren må vie oppmerksomhet og da særlig nedenstående:

I) Som nevnt er det NBF som tegner forsikringen i en forsikringspool representert ved Storebrand-Norden. Dette skjer automatisk ved NBF's godkjenning av løpet. Selskapet sender et trykbevis til politikammeret i distriktet med gjenpart til arrangøren. Som vedlegg til denne gjenparten sendes rapportskjema og innbetalingskort for premien. Hvis dette ikke er mottatt av arrangøren i rimelig tid, må NBF straks varsles for å få kontrollert at forsikringen er i orden.

II) Rapportskjemaet må fylles ut med antall deltagende vogner og antall funksjonærer og sendes Storebrand-Norden innen 14 dager. Premiebetalingen foretas samtidig. Kopi av Rapportskjema sendes NBF.

# Mobil 1 Rally Formula. Oljen som hol

## 14. SEKRETARIAT FØR, UNDER OG ETTER LØPSDAGEN

Alle arrangører må ha et sekretariat.

### FØR

Her skal det presiseres at en arrangør må ha en påmeldingsadresse, og dette fungerer som regel som et sekretariat før konkurransen. Det er en stor fordel om deltagerne, funksjonærer m.fl. har mulighet til å kunne treffe en ansvarlig fra arrangøren pr. tlf. også i tiden før konkurransen.

### UNDER

Løpsdagen må det etableres et eget løpssekretariat, helst i startområdet. Her skal alle deltagerne innom for sjekking av sine papirer, som f.eks. førerkort, lisenser, anmeldelsskjema, medlemskort i motororganisasjon m.m. Dersom arrangøren har en informasjon, deltagermelding e.l. til deltagerne, må denne gis skriftlig fra sekretariatet.

Sekretariatet har en meget viktig og sentral funksjon konkurransedagen, og dette bør derfor betjenes av en person som kjenner arrangementet så godt at han / hun kan besvare de fleste spørsmål som kan komme.

Det er også meget viktig at nødvendig materiell / utstyr finnes i sekretariatet (se pkt. 10 Materiell-oversikt). Likeledes må arrangøren kunne nås på telefon under hele arrangementet, og telefonen bør stå i sekretariatet.

Høytaleranlegg bør forefinnes i sekretariatet for generell informasjon, resultatservice o.l. til deltagerne, funksjonærer m.fl.

### ETTER

Også etter konkurransen er sekretariatfunksjonen meget viktig. Bl.A. MED TANKE PÅ UTSENDELSE AV TAKKEBREV (husk alle funksjonærer, grunneiere osv.) m.m.



Et "Røddi" sekretariat må alle arrangører tilstrebe å ha, men alle er ikke så heldige å ha Solveig Hasselstrøm som sjef her.

der seg flytende ned til  $-54^{\circ}\text{C}$ .



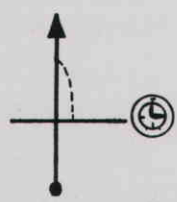

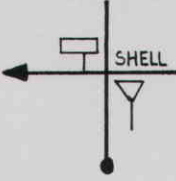
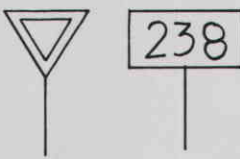
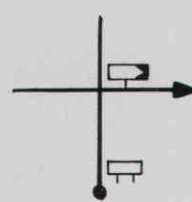


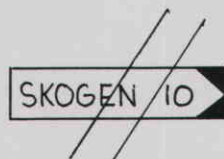


# 15. KJØREBOK (ROAD-BOOK)

Kjøreboken skal være oversiktlig og ruten skal angis på enklest mulig måte. Opplysningene i kjøreboken løypebeskrivelse skal settes i den rekkefølge de skal kjøres.  
 Det SKAL benyttes "tulipanpiler".

Kjøreboken skal inneholde lengdene på løpets forskjellige etapper samt tiden deltagerne skal bruke på de forskjellige etappene.

Eksempel på oppsett av kjørebok:

SIDE 1.

TK-1 — TK-2		AVSTAND: 32,56 KM		
LYNGÅS — EGGE		KJØRETID: 43 MIN.		
AVSTAND DEL.	TOT.	RETTNING	ORIENTERING	GJENSTÅENDE KM. TIL TK.
0,00	0,00			32,56
12,43	12,43			20,13
8,20	20,63			11,93
8,51	29,14			3,42
3,42	32,56			0,00

**Mobil 1 Rally Formula. Oljen du kan kjøre ett år eller 40.000**

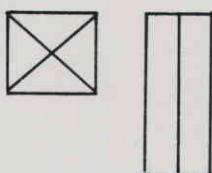
Det bør være maksimalt 5 opplysningsrubrikker pr. side. Del-opplysningene innenfor en etappe skal være merket i stigende nummerrekkefølge fra 1.

Alle momenter som er nødvendig for orienteringen SKAL inntegnes i kjøre-boken.  
Husk å lage en skisse over hvert serviceområde, slik at deltagerne finner frem på disse stedene.

Serviceområder bør finnes i nærheten av målene på fartsetappene, men deltagerne kan ikke forvente å få service etter hver etappe.

**VIKTIG:** Oppgi alltid tiden deltagerne har til disposisjon i serviceområdene. Serviceområdene bør være obligatoriske slik at det ikke blir surr i startrekkefølgen.

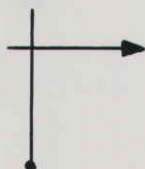
Alle vanskelige avtak bør merkes. Orienteringen på transportetappene bør være enklest mulig. Plakater som settes ut langs løypa SKAL fjernes etter at løpet er kjørt.



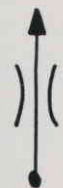
Hus



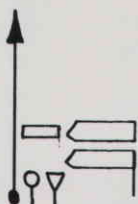
Jernbane



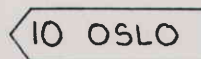
Du kommer fra "prikken" og skal kjøre i pilens retning. "Prikken" skal ALLTID stå i "syd" (Nederst).



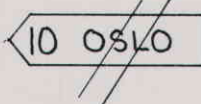
Bro



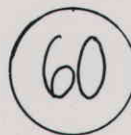
Plassering av skilt



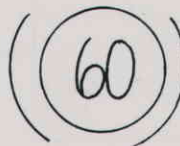
Følg veiskilt mot



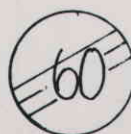
IKKE følg veiskilt mot



Strekning med redusert hastighet



Strekning med redusert hastighet (Ikke skiltet)



Strekning med redusert hastighet opphører.

TK

Tidskontroll

HAMAR

By - Sted



Trafikklys



Farlig punkt , advarsel


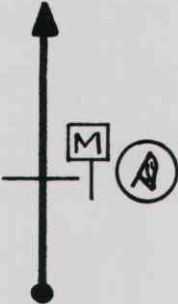

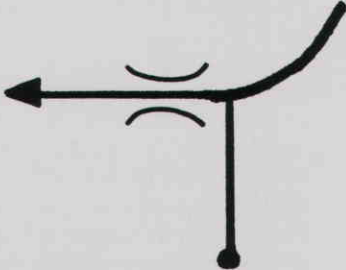

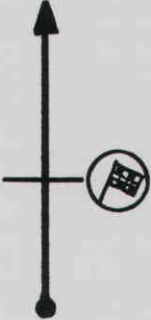

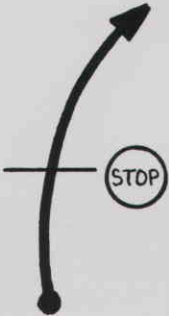

**OBS:** Alle farlige steder SKAL merkes både i kjøreordren og i terrenget. På spesielt farlige plasser, posteres vaktmannskap med radioforbindelse, hvis mulig førstehjelpsutdannet personell med "bårebil".

Alle veiavtak på fartsetappene skal merkes på følgende måte:

- Forvarselpil 100- 150 m før krysset.
- Svingpil ved krysset.
- Rett frem pil etter krysset
- Forvarselpil skal stå på 4-kantet plate
- Svingpil skal stå på 3-kantet plate
- Rett frempil skal stå på 4-kantet plate

km. Ingen andre oljer har en slik garanti.



AVSTAND		RETTNING	ORIENTERING	GJENSTÅENDE KM. TIL TK.
DEL.	TOT			
TK-2 — TK-3				
SS 1 SKUMSJØEN				
			AVSTAND: 6.37 KM.	
			MAKSTID: 15 MIN.	
0,00	0,00	<div data-bbox="459 427 694 595" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">           SS 1 - 6,62 KM         </div>		6,62
0,05	0,05			6,57
2,31	2,36			4,26
4,01	6,37			
0,25	6,62			0,00



Farlige punkter i løypa skal markeres med trekant-skilt "annen fare"

Forvarsel ved fare.

Plasseres på høyre veiside FØR faren.  
Avstanden fra forvarsel til faren justeres i hvert enkelt tilfelle avhengig av deltagerens antatte hastighet.  
OBS - forvarsel plasseres KUN i terrenget (ikke i kjøreordren).



Ved faren plasseres fareskiltet på begge sider av veien - ett skilt på hver side.



## 16. KART

Ved (større) rally er det nødvendig å følge reglementets strenge krav til kart.

Ved mini-rally vil det imidlertid være tilstrekkelig med eget håndtegnet kart. Dette bør på forhånd godkjennes i NBF.

Her bør man ta hensyn til ulike interesser hos brukerne og gjerne legge opp til en serie kart.

Krav: Løype- og serviceplasser er inntegnet. Kun et hjelpemiddel til kjøreordren.

## 17. ORGANISERING OG SKILTING AV LØPSTRASEEN

### A Kontroller. Type og arbeidsoppgave.

- Løpsstart (Kontrolltype A)  
Vanligvis start på transportetapper  
Ansvarsområde: Starte bilene i rekkefølge til riktig starttid. Organisering er normalt gjort på forhånd i startprogrammet.
- Mål transportetappene, start fartsetappe (Kontrolltype B)  
Ansvarsområde: Notere ankomsttid for transportetappen. Gi ny starttid for etterfølgende fartsetappe. Foreta startingen.

### Service-kart

Krav: Kun nødvendig med inntegnede serviceplasser og en anbefalt / pålagt kjørerute mellom plassene.

### Presse- og publikumskart

Krav: Mulige kjøreruter mellom aktuelle tilskuerplasser. Bør vedlagges orientering om parkeringsplasser og "gromme" områder.

### B. FARTSETAPPER

Reglement §§ 452 og 453.

Kan kun arrangeres på private veier / områder. Disse må være avsperrert for almen ferdsel. Avsperring av området må skiltes godt synlig i god tid før arrangementet. Etappen må legges i god avstand fra offentlig veg med start/mål minimum 300 meter inne på vegen.

Start / målområde skal være avstengt og bevoktet. Vær spesielt oppmerksom på forsvarlig strekning for nedbremsing på målområdet.

Avsperring må settes opp ved alle tilførselsveier, og farlige plasser for publikum. Disse plassene må også bevoktes av funksjonærer.

Løypa må være tydelig merket, pilet, slik at det aldri kan oppstå tvil om vegvalg.

**Stadig flere nordmenn går over til den helsyntetiske Mobil 1 Rally Formula på bilen sin. Hva med deg?**

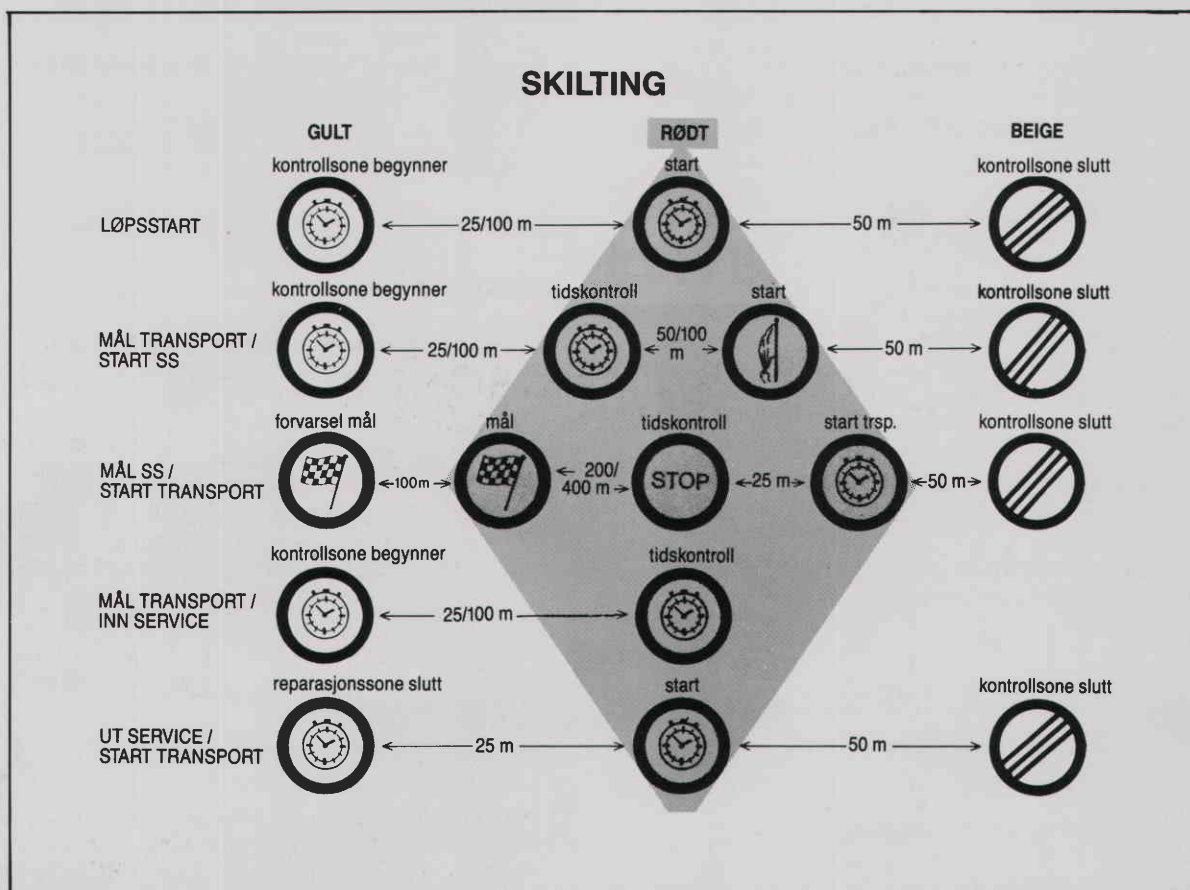


## Reglement § 406 SPESIALSTREKNINGER

En spesialstrekning er den delen av løpet som skal kjøres på kortest mulig tid. Veiene som skal benyttes til spesialstrekninger skal avsperrers senest 2 timer før 1. deltakers beregnede ankomst. Orienteringsmomenter må ikke forekomme. Etappene skal være pilet. Før start på en spesialstrekning skal etappesjefen forvise seg om at sikkerhetsbelter og hjelmer er forsvarlig festet. Det

skal benyttes stående start og beskjed skal gis deltager når det er 30 og 10 sekunder igjen til start. Deretter telles det 5-4-3-2-1-KJØR. Tyvstart straffes med et tillegg på 1 minutt til anvendt kjøretid. Starterens avgjørelse om tyvstart er inapellabel.

Omstart etter feilstart på en etappe er kun tillatt når etappesjefen eller løpets leder gir tilatelse. Minimum startintervall: 1 MINUTT.



## C TRANSPORTETAPPER

### Reglement § 451

Transportetappene krever ikke avsperring, og vil derfor ofte være lagt til veier åpen for almen ferdsel. Her er dette vesentlige hensyn med opplegget. Og man må være oppmerksom på at hele opplegget må muliggjøre / nødvendiggjøre at ALLE trafikkregler må overholdes. Vi bør også huske på at løypa ofte kommer ut på hovedveg der "turister" ikke kjører, og her vil det være på sin plass å markere "FULL STOPP" for deltagerne.

Husk at det ikke er transportetappene som skal være utslagsgivende for løpsresultatet.

## D SERVICEPLASSER

### Reglement: § 455

Her er vi pålagt at all service skal utføres på, av arrangøren angitte plasser. Dette for å hindre at det skal skapes farlige trafikksituasjoner, og for å hindre tidsforbruk som må innkjøres på transport.

# Mobil 1 Rally Formula. Den be

Ved alle serviceplasser skal det være egne tidskontroller både for ankomst og utkjøring. Hensikten er at servicetiden er eget tidsforbruk som ikke skal kunne kjøres inn.

Det skal samtidig også være tidtagning for servicebilene for å kunne kontrollere at disse bruker "normal" kjøretid.

Her er det meget viktig å ta hensyn til at kjørestrekningen for servicebilene mellom plassene er rimelig. Denne avstanden må altså være betydelig kortere for servicebilene enn for deltagerne.

Her er det nødvendig å ta hensyn til at det blir "stor trafikk". Dette krever derfor stor plass, god organisering og nødvendig vakthold.

— Mål fartsetapper / start transportetappe (Kontrolltype C)

Ansvarsområde: Avlese tid ved passering målskilt. Ny starttid for transportetappen skal normalt ikke gis, da denne er samme som måltiden,

— Mål transportetappe / inn service

— Ut service / start transportetappe (Kontrolltype E)  
Ansvarsområde: Gi ny starttid for transportetappen.

— Mål transportetappe / inn service (Kontrolltype D)  
Ansvarsområde: Notere ankomsttid.

*Vi som arrangører må bruke "Hue" når vi piler.*



**ste oljen. Også for turbo.**



## 18. ORGANISERING AV BASEOMRÅDET

Ved valg av baseområdet er det viktig at det er god plass til:

- Sekretariat
- Teknisk kontroll
- Parc fermé
- Service område
- Parkering: 1) hengere  
2) Deltagervogner  
3) Servicebiler  
4) Biler for funksjonærer, presse, VIP publikum.

— Startområde med rampe / målområde.

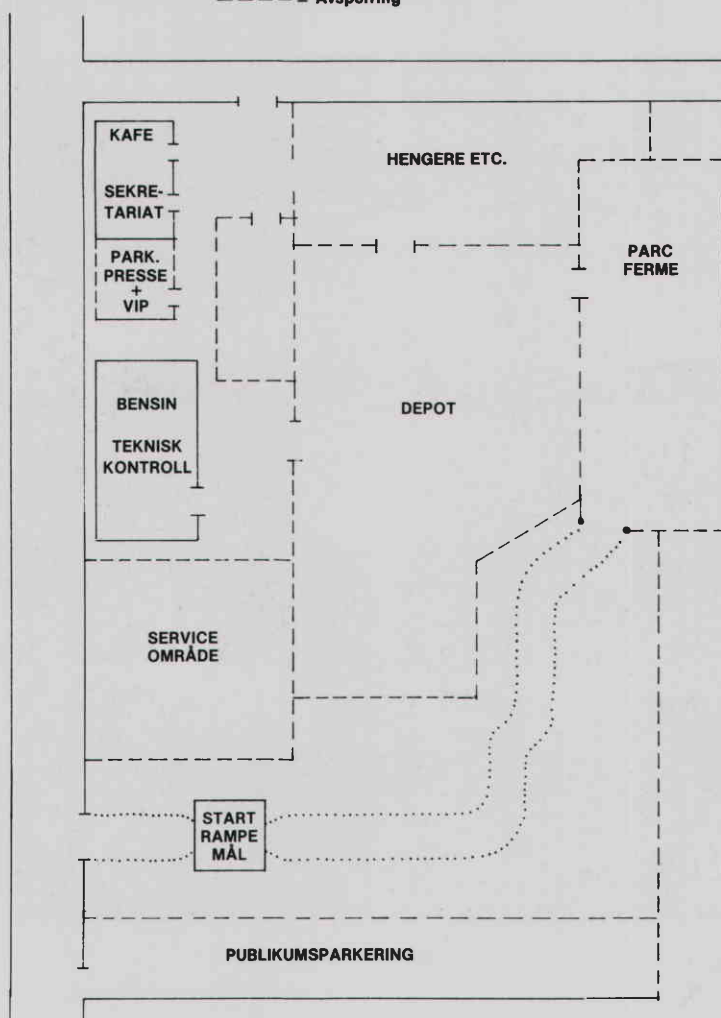
Likeledes er det viktig at det er muligheter for mat, drikke, bensin, toalett etc. i baseområdet under hele konkurransen.

Avsperring og vakthold i baseområdet må organiseres på en slik måte at ingen unødige misforståelser oppstår. Dette er en punkt som ofte skiller en god og en dårlig arrangør.

Det er også viktig at dommere kan benytte et eget uforstyrret rom til møter etc.

Eks. Baseområdet

..... = Plastkjegler  
- - - - = Avsperring



# Mobil 1 Rally Formula. God smøring selv

## 19. ORGANISERING AV TEKNISK KONTROLL

### Krav

- Løftebukk eller grav
- God kapasitet i forhold til deltagerantallet og tids-skjemaet.
- Gode parkerings- kjøppstillingsforhold.

### Gjennomføring

To mann til å organisere køen til teknisk.

- 1 mann (funksjonær som har "peiling") sjekker belter, stoler, hjelmer, personlig utstyr, varselrekanter, førstehjelpsputer, sneskuffer og brannslukningsapparat.
- 1 mann sjekker lys (etter vegtrafikkloven), dekk og karosseri.

- Teknisk skolert mann kontrollerer veltebur, håndbrems/fortbrems, styring, hjuloppheng, understell, motor og om bilen hører hjemme i den påmeldte klasse.

### ALLE DISSE MANNSKAPER ER ET KONTROLL-LAG.

- En mann til disposisjon for et kontrollag. Antall kontrollag må vurderes i forhold til deltagerantallet

Umiddelbart ETTER at bilen er godkjent på teknisk kontroll påsettes start nr. og arrangørens reklame.

Dersom løpsbasen ligger langt unna teknisk kontroll, anbefales det opprettet en filial av sekretariatet for å kontrollere påmeldinger, lisenser, førerkort.

Rallyreglementets § 415 stiller store krav til trafikk-sikkerheten. Arrangøren skal opprette teknisk kontroll under løpet å påse at bilene er i overensstemmelse med vegtrafikkloven.



*Teknisk kontroll er også "VIKTIGST".  
Her er Kai Viggo Brateng i full sving med å kontrollere ALT.*

**på de varmeste sommerdager.**





*God plass og fine forhold, betyr mye for å få den tekniske kontroll til å fungere.*



**Stadig flere nordmenn går over til den helsyntetiske Mobil 1 Rally Formula på bilen sin. Hva med deg?**





*Førstehjelpstjenesten krever en ordentlig organisert plan fra oss arrangører. Disse folkene må hvite hva de skal gjøre, når de møter opp for å bistå oss som arrangører.*

## 20. ORGANISERING AV FØRSTEHJELPSTJENESTEN OG REDNINGSTJENESTEN

### Førstehjelp

Arrangøren må ha en intern beredskapsplan ved eventuelle ulykker. Planen bør inneholde:

1. Hvilke hjelpekorps det samarbeides med.
2. Hvilke område(r) de forskjellige hjelpekorps har ansvaret for.
3. Hvor de forskjellige ambulanser / bårebiler er plassert.
4. Kontaktform løpsledelse - ambulanspersonell.

Det bør være en hovedansvarlig førstehjelpsmann som har kontakt med løpsledelsen.

Sykebiler / bårebiler bør plasseres sentralt i løpet, slik at de dekker flere prøver fra samme sted. Hvis mulig er det en fordel med en syke / bårebil pr. prøve. Syke / bårebil skal alltid plasseres ved start på en spesialstrekning. Kjøreretningen for ambulansbilene er alltid med spesialstrekningens kjøreretning.

Det er svært viktig at hjelpekorpsene blir orientert om løpets fremdrift, de forskjellige ansvarsområder og selve beredskapsplanen.

### Redningstjeneste

Et hvert rally må ha minst en kranvogn sentralt plassert. Vinterstid - hvor det normalt er høye brøytekanter - kan det ta for lang tid å få frem en kranvogn hvis man bare disponerer en bil. Det kan derfor være til stor hjelp å alliere seg med eiere av 4-hjulsdrevne biler. Får man tak i mange slike biler, er det ideelt at man plasserer en bil ved start på hver spesialstrekning. Bilene bør plasseres på en slik måte at de dekker et begrenset antall prøver. Da blir eventuell blokkeringstid minst mulig. Sammen med oppsamlingsbilen kan også en 4-hjulsdrevet bil benyttes. Den kan da trekke opp biler som har kjørt av veien, men ikke blokkerer løypa.

### Ulykkeskommisjon

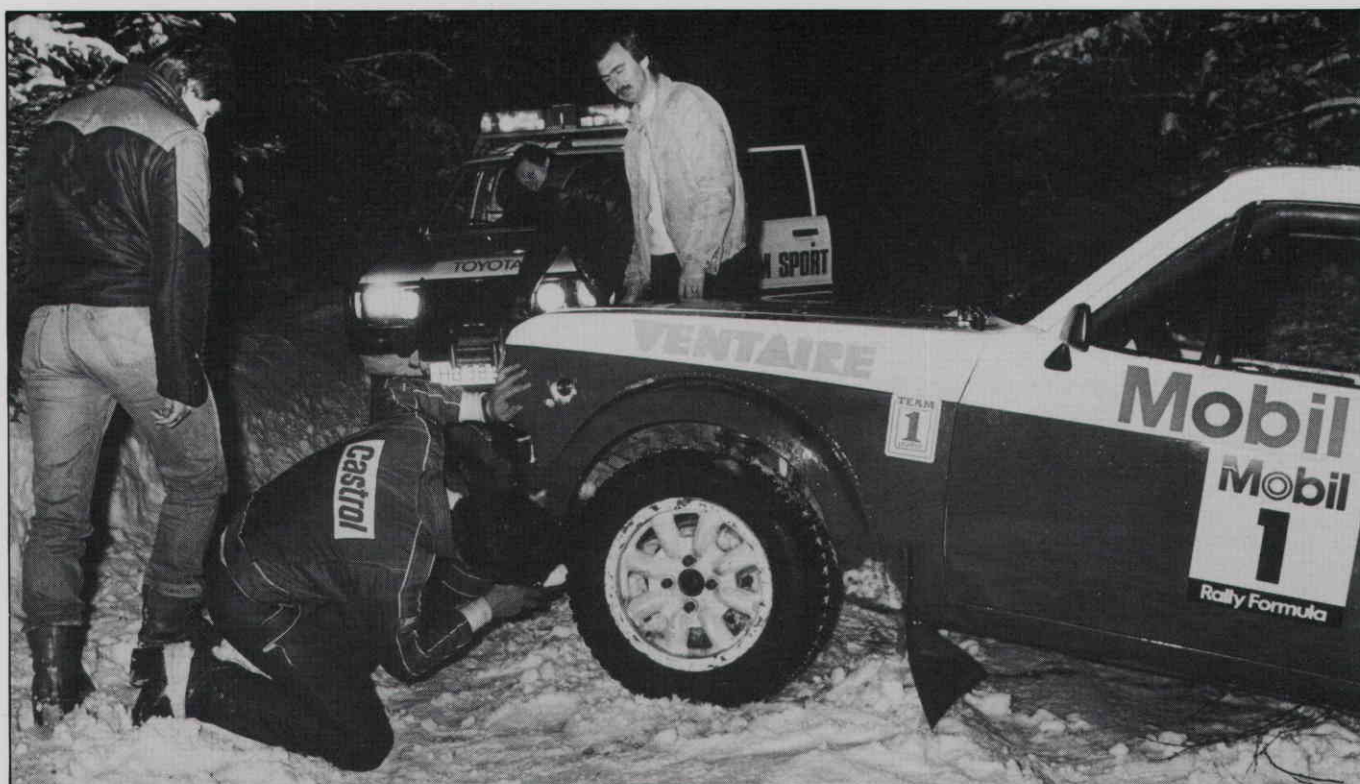
Enhver arrangør skal alltid oppnevne en ulykkeskommisjon bestående av NBF's sikkerhetskonsulent representant for det stedlige politi og løpsleder/ass. løpsleder.

### Informert politiet

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



Under et rally er det alltid noen som ikke bruker "Veien". Dette må vi ha en klar plan på. Hvordan vi skal løse dette under og etter løpet.



**Mobil 1 Rally Formula. Lettere start og**



## 21. ORGANISERING AV SAMBANDSTJENESTEN OG UTSTYRET.

Samband er nødvendig i et rally / mini-rally.

For å få god dekning kan det være nødvendig med "repeater" på grunn av "lommer" i terrenget. Overlat derfor sambandet til en fagmann.

Vedkommende vil da hjelpe til med valg av mobilapparater. Det anbefales å benytte lukket nett.

### Hvem skal ha telefon ?

For å få utnyttet et samband fullt ut og bruke det i resultat tjenesten, skal det være en telefon på hver spesialstrekning ved start/mål.

Andre som skal ha telefon er løpsleder, sikkerhets sjefen, sambandssjefen, funksjonærsjefen, sekretariatet, sambands-sentral (utregnerstab), lederbil, oppsamler (ikke helt nødvendig der det er samband på spesialstrekningene).

Arrangøren tar kontakt med Televerket.

Instruks for bruk av sambandet må utarbeides.



"Samband" - ja vi sier ikke mer.

**mindre motorslitasje i vinterkulda.**



## 22. KRISEPLAN OG FRYSING AV LØP

Ved uhell (ulykker) eller andre uforutsette hendelser under løpets gang, kan det bli aktuelt å "fryse" løpet helt eller delvis.

Forutsetningene for at løpsledelsen skal kunne handle korrekt er at man har et godt sambandsopplegg. Gjennom sambandet kan løpsledelsen bli fullt orientert om den uforutsette hendelse og på dette grunnlag fatte beslutninger.

Her er SS-sjefen en meget sentral person, og er løpsledelsens forlengende arm. SS-sjefens plass, er på START SS.

Rallyreglementet § 445 omhandler i detalj hvordan et løp skal stoppes. Det kan også være aktuelt å stoppe løpet eller deler av dette midlertidig (frysing).

Beslutning om "frysing" tas KUN av løpsleder eller i hans fravær av ass. løpsleder. Beslutning om opphevelse av "frysing" fattes KUN av løpsleder (ass. løpsleder).

*Så er en SS blokkert, og da er det greit å ha forbredt seg "litt", slik at arrangøren (løpsleder'n) vet hva han skal gjøre.*



# Mobil 1 Rally Formula. Oljen som hol

## 23. PUBLIKUM

Dette er et spesielt viktig punkt for en rally-arrangør på våre breddegrader.

Gjennom media har vi ofte sett publikum i store løp på sydlige breddegrader få oppføre seg på en for oss helt uakseptabel måte. Publikum er hos oss tredje person, og hensyn til, evt. forulemping av tredje person og til og med mulighet for å skade ham, er tungtveiende i hele vårt samfunn. Dette må rally-arrangører alltid ha i minne som et viktig hensyn både før, under og etter arrangementet.

Vi har tre tidsfaser av publikumshåndtering for en arrangør:

1. Informasjon til publikum før rally.
2. Håndtering av publikum mens rally pågår.
3. Når publikum vender hjemover, påvirke til en rolig tur.

§ 411 i rallyreglementet fra NBF har det vesentlig om publikum, og vi gjengir dette her:

Det påligger arrangøren å sikre publikum best mulig på spesialstrekningene. I start- og målområdet skal det ikke tillates publikum. Veiavtak på spesialstrekningene må sikres både med fysisk sperring og vakt. Ved påkjørsel av dyr, SKAL stedet der påkjørselen fant sted merkes, samtidig som man avleser avstanden fra start, på bilens kilometerteller. Brudd på disse bestemmelser medfører utelukkelse.

Vi kan utdype dette om informasjonen for rallyet med følgende:

Kart / startliste og andre opplysninger man vil skal komme ut (teknisk kontrollområde, serviceplasser, pauser) kan selges på eksempelvis bensinstasjoner, kiosker i det aktuelle løpsområde.

Sammen med pressemeldingen som går ut før løpet, kan også slike opplysninger med fordel legges ved. Steder hvor en spesielt vil ha publikum, og ting er lagt til rette for publikum, kan en henstille til aviser/media om å ta med. Slik tidlig informasjon kan avhjelpe mangeproblemer når løpet kjøres ved at hovedmengden av publikum kommer til steder hvor ting er lagt til rette. Likevel bør det være mindre informasjon til media på forhånd enn i et program, da bekjente av folk i avisen kan få kjennskap til løypa/

traséen, noe som ikke må komme ut før løpsdagen. Er avisen tilbakeholden med å ta inn slik publikumsinformasjon, kan det også kjøpes plass ved f.eks. en tospalters annonsen med en skisse over tilkomstvei/parkering midt inne på en SS.

Gjør en her noen fasiliteter for publikum f.eks. speakertjeneste og servering, kan en gjøre noen kroner på servering, og endog vurdere et gebyr for inngang/parkering. Spesielt attraktivt er dette hvis en SS blir kjørt flere ganger uten større tidsopphold.

Speakertjenesten inne på SS lar seg enkelt organisere ved at folk på dette / disse publikumsstedene blir plassert i en campingvogn med mulighet for å lytte på samband mellom start og mål. De kan da vite hvem som er inne på SS og gi mellomtider.

Vi er nå alt inne på publikumshåndtering under løpet. Denne forhåndsinformasjon som vi nå har gitt eller solgt til publikum, må legges opp med tanke på at publikumsmengden ikke volder unødig ulempe på lokalmiljøet, og man bruker traséen for deltakere/servicebiler minst mulig hvis veien er av begrenset størrelse. Er veien trang, eller løypa går gjennom områder hvor en ønsker minst mulig trafikk, oppgir en ikke slike steder til flere enn høyst nødvendig, og forteller heller publikum at de må kjøre slik og slik for å komme fra sted til sted. Dette gjelder både til og fra SS.

Start- og målområde skal være avstengt og bevoktet av funksjonærer. På særskilte risikofylte plasser for publikum skal det oppsettes skilt med teksten FORBUDT OMRÅDE. Disse plasser skal bevoktes av funksjonærer.

der seg flytende ned til **-54°C.**





Hold publikum i god avstand fra "Sporet".



**Mobil 1 Rally Formula. Oljen du kan kjøre ett år eller 40.000**

## 24. ORGANISERING AV DEN TOTALE BEVERTNING UNDER ET ARRANGEMENT

Bevertningsproblematikken kan være svært vanskelig. I hovedtrekk kan den deles opp som følger:

Bevertning for:

1. Deltagere
2. Funksjonærer
3. Publikum

og kan utføres på følgende måter:

- A. Av arrangøren
- B. Settes bort til kaféer eller liknende
- C. Settes bort til foreninger

### 1. Deltager

Disse må ha bevertning ved start, pause og mål.

### 2. Funksjonærer

Funksjonærer bør i utgangspunktet ha mulighet for å spise på de samme stedene som deltagerne. Funksjonærer som om vinteren blir stående ute i lengre tid, bør ha med egen mat.

På de faste spisestedene skal løpskomité og eventuelt de ansvarlige for forskjellige gjøremål få gratis mat. Den enkleste måten er å dele ut matkuponger.

### 3. Publikum

Hvis mulig opprettes egne publikumsplasser. For å gjøre disse plassene mer attraktive bør det her være mulig å få kjøpt mat og drikke.

## UTFØRELSE

### A. Av arrangøren

Dette krever mye ekstra folk og planlegging. Arrangører med begrenset hjelp (mannskap) bør ikke stå for serveringen.

### B Av kaféier

Det letteste for arrangøren er å sette bort serveringen til et etablert spisested. Dette krever at start, pause og mål legges i umiddelbar nærhet av et slikt sted.

### C. Av foreninger

Det kan være lurt å la noen andre stå for serveringen. Dette er særlig aktuelt hvis det benyttes møtelokaler hvor det normalt ikke er servering.

Ved å sette bort bespisningen taper man eventuell fortjeneste ved salget, men oppnår til gjengjeld lokal "godwill" ved at det benyttes lokale krefter til dette. Dette kan være viktig ved senere arrangement, og masse arbeid spares.

Ved enhver bespisning vil det bli forsøpling. Gjør avtale om hvem som skal rydde opp - og husk avfallskurver.



km. Ingen andre oljer har en slik garanti.



## 25. VEDLIKEHOLD AV VEIER

Med dette mener vi istandsettelse av veiene, serviceplassene, parkeringsplasser for bilhengere, servicebiler, deltagerbiler og publikum.

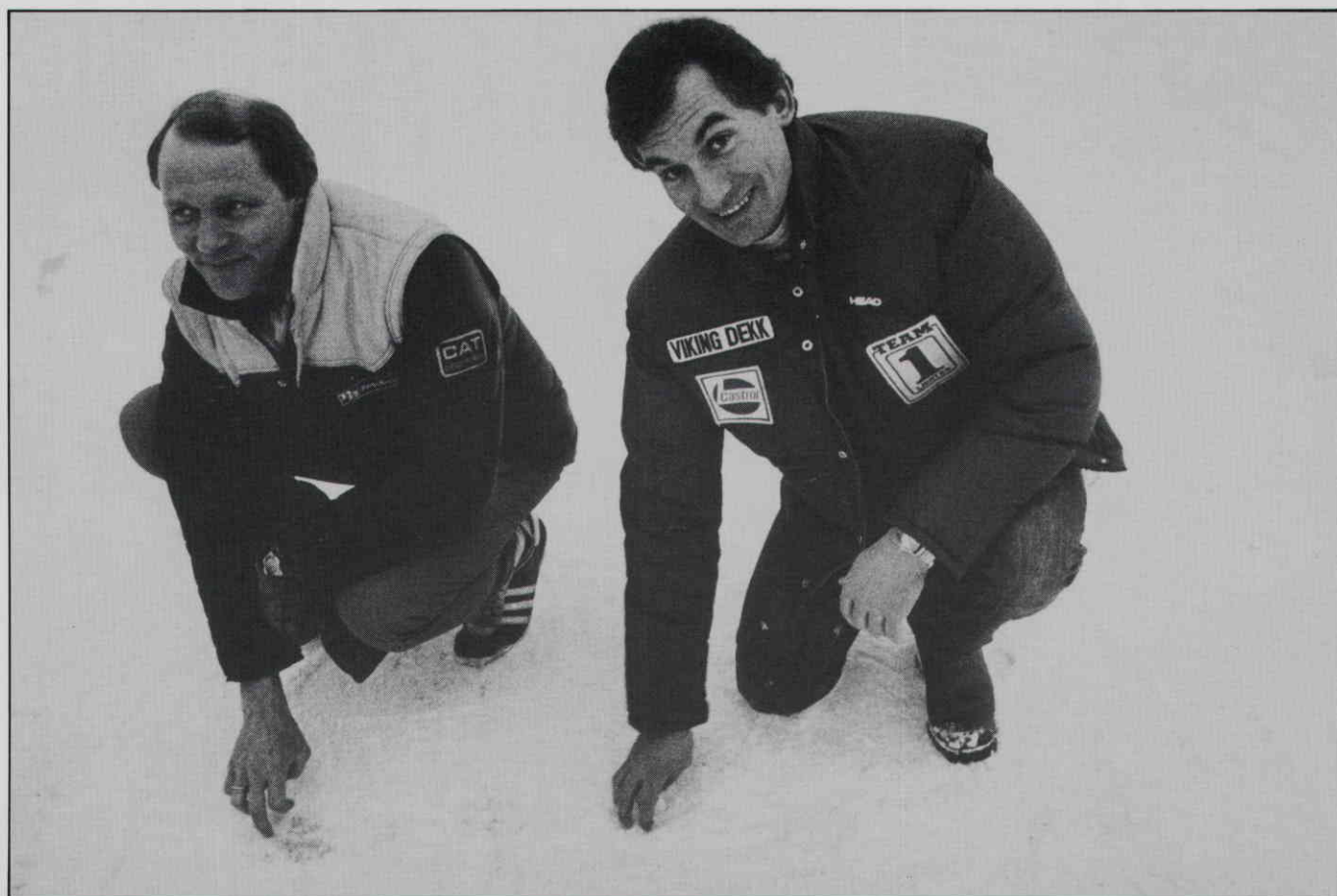
### VINTER

Det er viktig at veiene / plassene brøytes fra første snefall. Dette kan gjøres av klubbens medlemmer eller av grunneier. Klubben må da sørge for å ha skriftlig kontrakt med grunneier om dette.

Kontrakten bør inneholde:

1. Avtale om hvem som skal brøyte
2. Avtale om hva dette skal koste.
3. Avtale om hvordan veien skal utbedres etter at løpet er kjørt.

*Ordentlige veier setter deltagerene pris på, og vil gi arrangøren en ekstra fjær i hatten - her er det Per A. Bakke og Håkon Starnes som er ute og "Sjekker" at arrangøren har gjort en ordentlig jobb.*



### SOMMER

Ved utvelgelse av sommerveier må arrangøren være oppmerksom på at deltagerne kjører svært fort. Det er derfor viktig at man ikke bruker for dårlige veier. I enkelte tilfeller bør man kanskje istandsette deler av veien(e) før løpet kjøres. Istandsettelseskontrakt oppsettes etter mønster for vinterløp.

Etter at løpet er kjørt MÅ hver enkelt grunneier oppsøkes. Sammen med grunneier foretar man inspeksjon av veien. Reparasjoner (høvling - grusing) utføres av grunneier ELLER klubb etter ingått avtale.

### GENERELT

Etter at løpet er kjørt og veiene / plassene er utbedret, fås kvittering av grunneier på at veien er i henhold til kontrakten.

OBS — Rydd plasser og løpstrsseen for avfall forårsaket av deltagere og / eller tilskuere. Dette er viktig ! Ved å rydde opp etter oss, er det lettere å komme tilbake en annen gang.

# Mobil 1 Rally Formula. Den be

## 26. INNBYDELSE

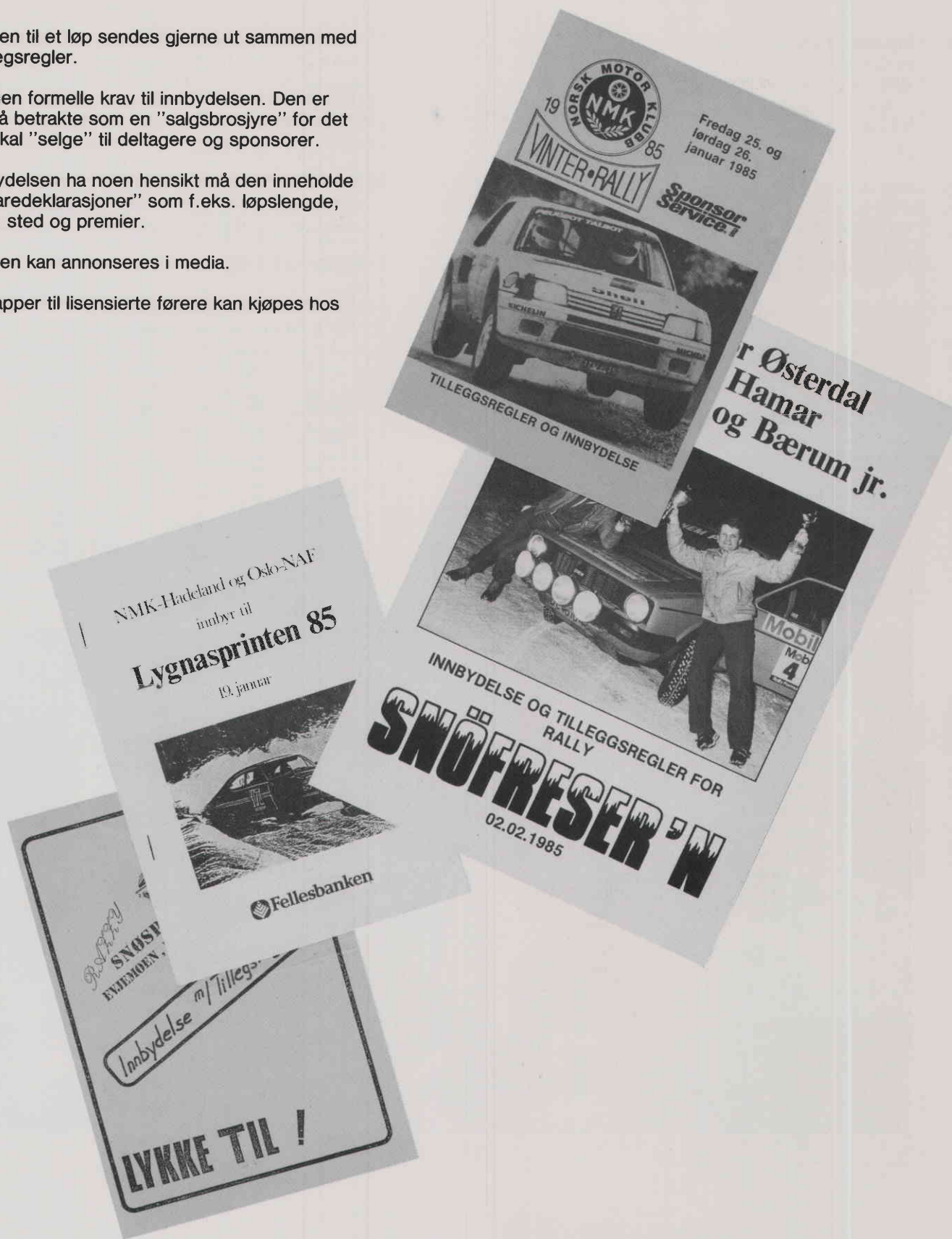
Innbydelsen til et løp sendes gjerne ut sammen med løpets tilleggsregler.

Det er ingen formelle krav til innbydelsen. Den er nærmest å betrakte som en "salgsbrosjyre" for det løp man skal "selge" til deltagere og sponsorer.

Skal innbydelsen ha noen hensikt må den inneholde løpets "varedeklarasjoner" som f.eks. løpslengde, tidspunkt, sted og premier.

Innbydelsen kan annonseres i media.

Adresselapper til lisensierte førere kan kjøpes hos NBF.



ste oljen. Også for turbo.



## 27. TILLEGSREGLER

Det MÅ utarbeides tilleggsregler for alle løp.

ISR / NSR angir hvilke opplysninger tilleggsreglene MÅ inneholde (NSR § 31)

NB! Tilleggsreglene må ikke være i strid med ISR / NSR.

## 28. STARTPROGRAM

For alle løp MÅ startprogram utarbeides.

ISR/NSR angir hvilke opplysninger startprogrammet blant annet skal inneholde (NSR § 33).

Startprogrammet skal inneholde:

- alle påmeldte
- løpets dommere
- Løpets leder

Startprogrammet skal være tilgjengelig senest 48 TIMER før start.

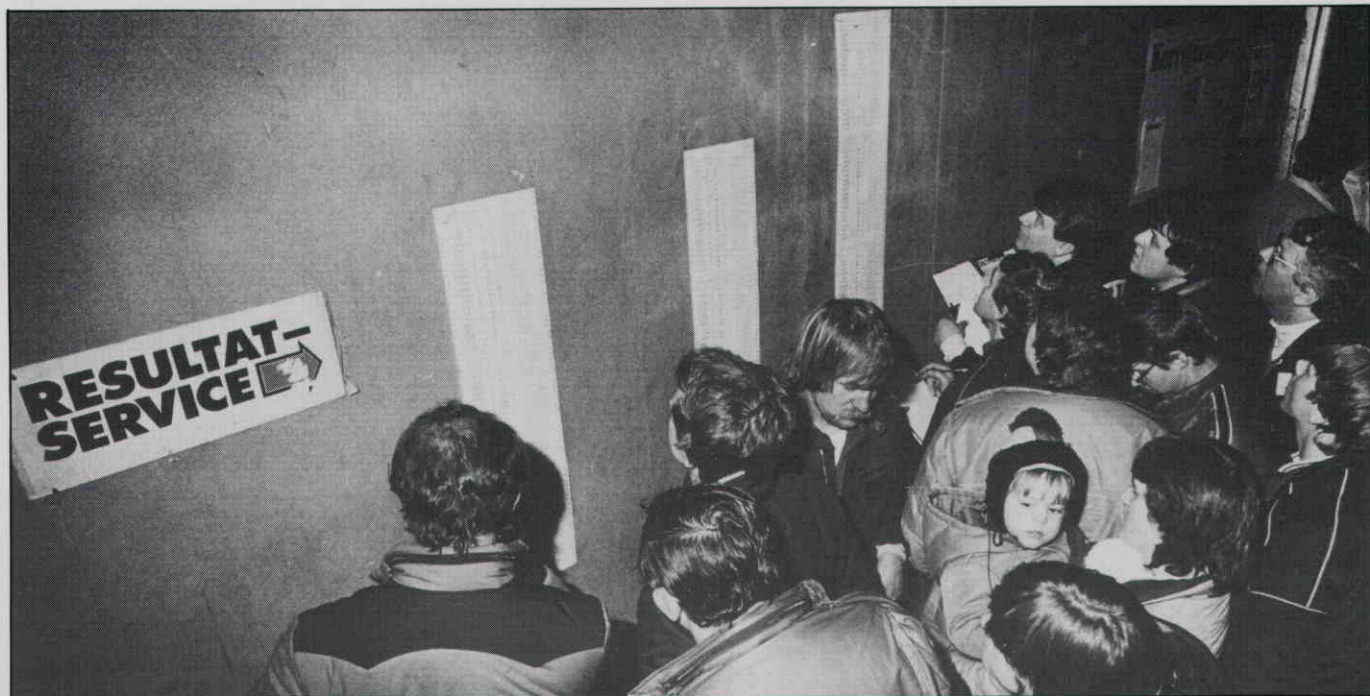
RESULTAT \*\* KLASSE 1 \*\* KL. 20.00

Plass	Navn 1. fører/ Stnr. 2. fører	Klubb	Sted	Bilmerk	Kl	SP1 SP2	SP3 SP4	SP5 SP6	SP7 SP8	SP9	TOTAL
1	4 ROLF J. ANDERSEN STEINAR JØRTUN	KNA NAF	TRYSIL OSLO		1	4.14 2.41	5.16 4.03	2.42 5.19	4.06 2.43	5.28 2.43	36.30
2	28 JØRN OLA KROG BIVIND FLANDERUD	KNA KNA	KROKUND SKIPTVET		1	4.33 2.58	5.28 4.19	2.52 5.25	4.17 2.34	5.40 2.34	36.26
3	40 JØRN SKAR HELVIM AFSETH	NAF NAF	NELVY RINGSAKER		1	4.33 2.53	5.42 4.22	2.49 5.31	4.21 3.00	5.51 3.00	39.05
4	38 SVEND ARILD LARSEN ESIL SOLBERGETER	KNA KNA	ARNEBERG KONGSVINGER		1	4.37 2.56	5.43 4.22	2.58 5.40	4.21 3.02	5.46 3.02	39.25
5	33 THORE BERNTSEN HELSE HOGSTEDEN	NAF NAF	BRUMUNDAL HØVNER	LADA	1	5.20 3.10	6.48 4.44	3.12 6.20	4.43 5.05	6.25 3.11	43.47
6	75 JØRN NILSEN KJELL RALLSEN	KNA KNA	OSLO DØBBÅK		1	5.08 3.04	6.20 4.52	3.09 6.29	4.54 3.11	6.40 3.11	43.47
7	36 PETER JØRN MESSER MAY GENA MESSER	NAF A & B JR NAF A & B JR	HOLMSBU HOLMSBU	TOYOTA	1	4.47 4.47	5.58 4.28	3.26 5.36	4.33 3.33	6.26 6.15	43.54
8	25 BJØRN FOSS OLE P. FOSS	NAF A & B JR NAF A & B JR	BERUM OSLO		1	4.33 2.59	5.42 10.29	3.03 5.44	4.37 3.10	6.15 3.10	46.34
9	37 ARILD BERG ILF OLA TRABELAND	NAF JR NAF	BERUM DØBBÅK	LADA	1	5.08 3.48	6.08 5.58	3.10 6.07	4.51 11.36	6.24 3.10	53.10

RESULTAT \*\* KLASSE 2 \*\* KL. 20.00

Plass	Navn 1. fører/ Stnr. 2. fører	Klubb	Sted	Bilmerk	Kl	SP1 SP2	SP3 SP4	SP5 SP6	SP7 SP8	SP9	TOTAL
1	68 RUDY HEIMLINDEN BJØRN KONTORP	KNA KNA	VALER FLISA		2	4.38 2.36	5.47 4.17	2.54 5.42	4.16 2.58	5.49 2.58	39.17
2	63 ARILD ENGBERG NORTEN HEIMLINDEN	NAF JR NAF	BILBERG BILBERG		2	4.58 3.05	6.04 4.40	3.09 6.02	4.42 3.10	6.15 3.10	42.05
3	69 TOR BRØDEN JUSTEIN BRØDEN	NAF NAF	OSLO OSLO	FORD	2	5.02 3.11	6.15 4.40	3.02 6.14	4.40 3.02	6.09 3.02	42.15
4	66 JØRN FRYDENLIND NORTEN LIND	NAF NAF	BRUMUNDAL BRUMUNDAL	LADA	2	5.01 3.04	6.29 4.43	3.09 6.08	4.40 3.11	6.21 3.11	42.46
5	62 ASBUL LARDE KARI WALTER	NAF KNA	EVJE FREDALSTRØ		2	5.03 3.00	6.16 4.44	3.08 6.19	4.43 3.11	6.34 3.11	43.00
6	77 BJØRN STEGEMØRDE KOUT ØSTROE	NAF NAF	BRUMUNDAL BRUMUNDAL	LADA	2	6.19 3.18	6.19 4.35	3.07 6.19	4.49 3.12	6.34 3.12	46.52

Resultatservice under og etter et rally betyr enormt for deltagerene, presse og andre som følger et arrangement - prøv å få dette til - dere tjener kanskje mest på dette.



# Mobil 1 Rally Formula. Godsmøring selv



## 30. TIDTAGNING

Reglement § 408

### Nøyaktighet

Tidtagning skjer etter arrangørens klokke. På spesialstrekninger noteres tider i helt sekund, avrundet nedover og på transportetapper i helt minutt, avrundet nedover.

### Klokker

Alle klokker MÅ være med stor nøyaktighet og justert etter "masterur"

### Kontroller

Kontrolltype A: Start TK på helt minutt.

Kontrolltype B: Ved adkomst kan deltager kjøre inn i kontrollsonen ett minutt før tidsavlesning. Tiden avleses i helt minutt (rundet ned) når kortet leveres kontrollmannskapet. Starttid på spesialstrekningen angis i helt minutt.

Kontrolltype C: Tiden avleses i timer, minutter og sekunder (avrundes nedover) i det øyeblikk bilen passerer målskiltet. Ny starttid for transport gis ofte ikke, da avlest tid i timer og minutter betraktes som starttid på etterfølgende spesialstrekning.

Kontrolltype D: Som ved ankomst kontrolltype B

Kontrolltype E: Starttid i timer og minutter noteres når deltager anmelder seg ved kontrollen før avreise.

Alle tider dobbeltføres, dvs. i deltager-papirer og kopi (postprotokoll) hos kontrollen. Jfr. pkt. 31, om utregning og resultatSERVICE.



*Tidtagning - alle er klar over hvor viktig dette er, bruk riktige folk på de riktige steder. Dette er viktig.*



**på de varmeste sommerdager.**





*Humør hos funksjonærene er et pluss for arrangørene - er alt godt forbredt, hygger også funksjonærene seg.*



**Mobil 1 Rally Formula. Lettere start og**

## 31. UTREGNING OG RESULTAT-SERVICE

Formålet med dette kapittel er å beskrive arbeidsoppgavene som må gjennomføres for å få presentert en korrekt resultatliste så snart som mulig etter at deltagerne er i mål. Resultatlisten baserer seg på en summering av anvendt tid på fartsetapper samt tillegg for eventuelle tidsdifferanser i forhold til oppgitte idealtider / masimaltider på transportetapper og serviceopphold. Vi vil her skissere en mulig løsning for å oppnå rask utregning og god resultat-service.

### Utregning

#### Systemet

Systemet baserer seg på å benytte SS-kort fra start til mål på spesialstrekning. Kortene samles inn ved mån på hver spesialstrekning, og regnes ut på stedet. Resultatene meldes over samband til en regnesentral som foretar summering og sortering. Eksempelet viser et slikt SS-kort.

Vurdering av systemet:

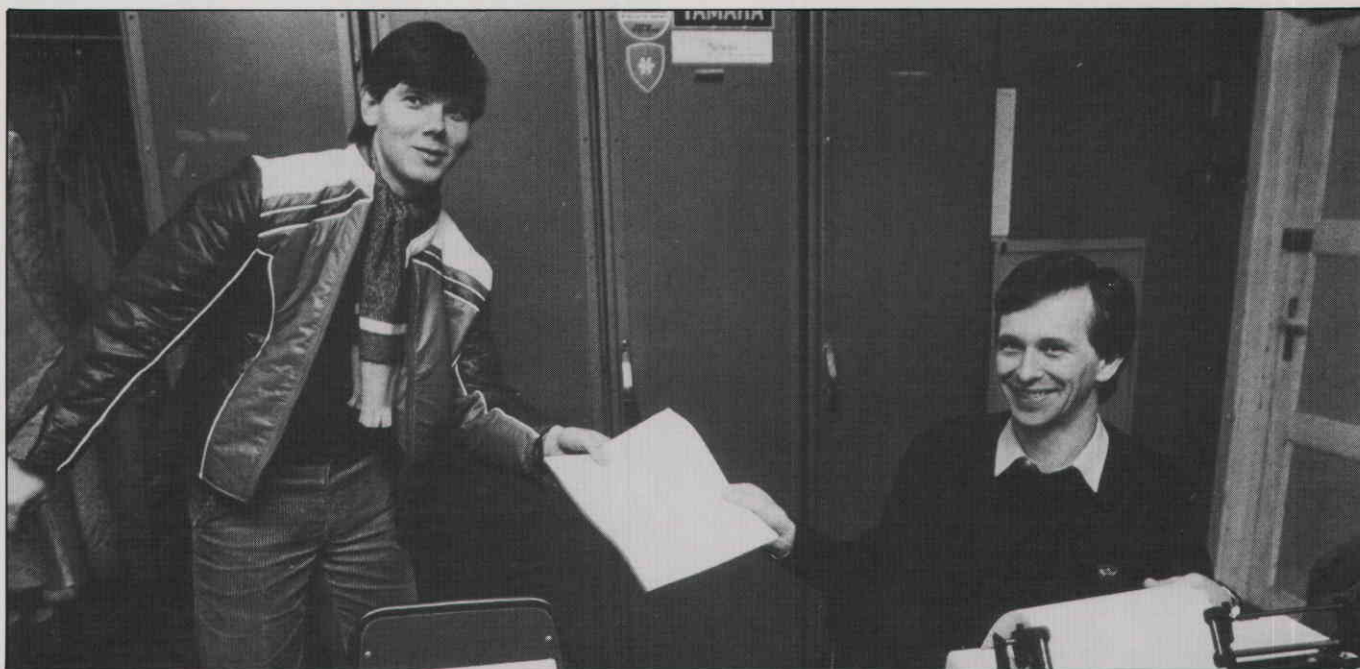
- + Gjennomskriftsystem sparer postprotokoll
- + Rask innsamling av tider
- ÷ Krever "større" regnestab
- ÷ Mange kort for hver deltager

Når det gjelder tidtagning og registrering på transportetapper, benyttes gjerne kontrollkort av PO/BO typen.

SS - NR.:	<b>SS - KORT</b>	START NR.:			
ANKOMST TID:	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>				
START - TID:	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%; text-align: center;">00</td> </tr> </table>			00	
		00			
ANVENDT TID:	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>				
<b>BEHOLDES AV DELTAGER</b>					

SS - NR.:	<b>SS - KORT</b>	START NR.:			
ANKOMST TID:	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>				
START - TID:	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%; text-align: center;">00</td> </tr> </table>			00	
		00			
ANVENDT TID:	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table>				
<b>BEHOLDES AV MÅLKONTROLL</b>					

*Svein E. Hansen fra Saga Data har kjørt ut lister, og Morten Næss er på "Spranget" for å få dem frem til deltagerene.*



**mindre motorslitasje i vinterkulda.**



## Resultatservice

Mens løpet pågår, bør man som en service kunne presentere etappetidene på en oversiktlig oppslags-tavle i løpets base.

Dette er av interesse for deltagere, presse, funksjo-nærer og tilskuere.

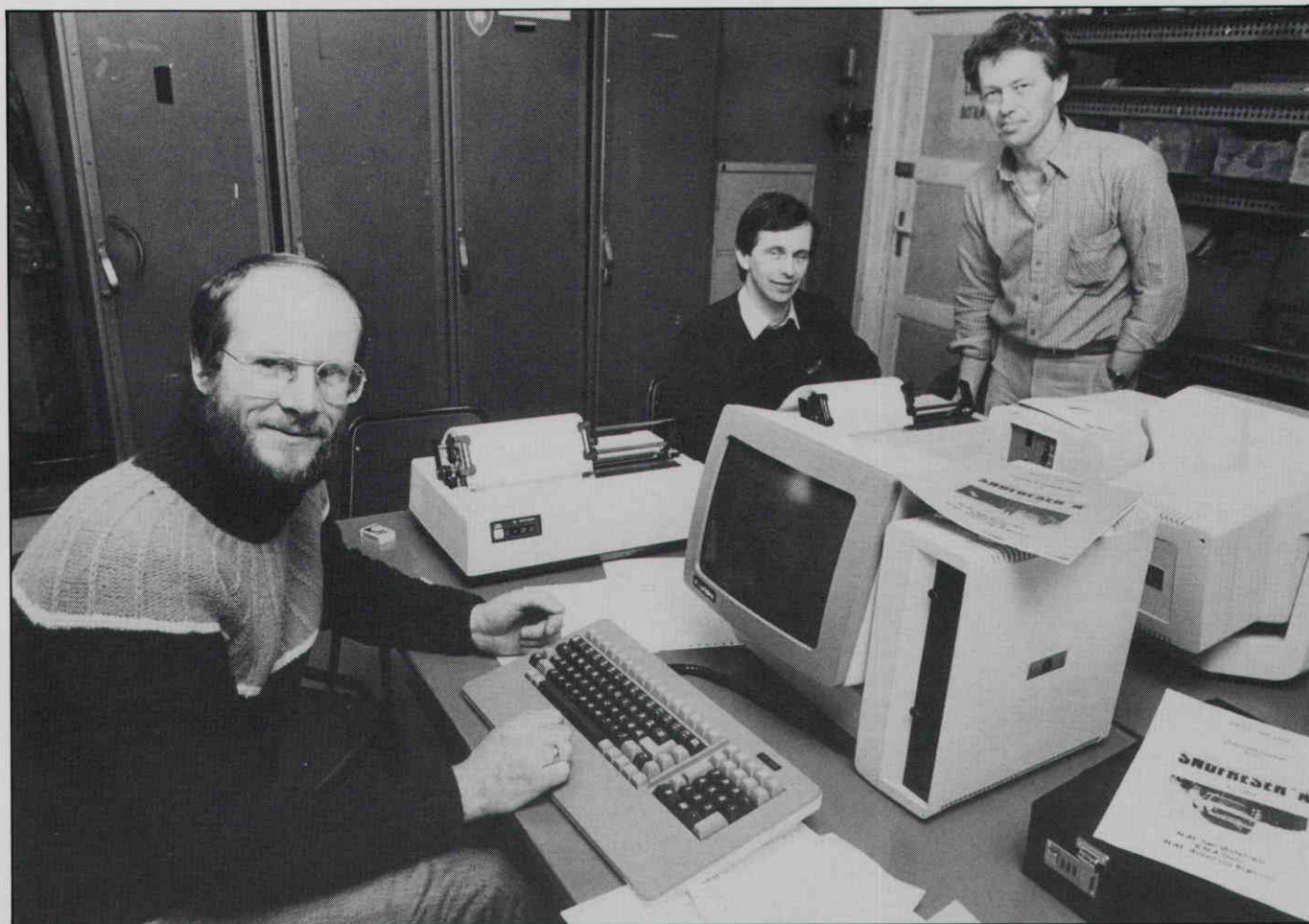
Den endelige resultatliste må så kunne foreligge så snart som mulig. Dette er først og fremst nødvendig med tanke på å avslutte tiden for protestfrister og dermed kunne oppheve parc fermé. Dermed er det vesentlig for omtalen av løpet at pressen raskt kan få nødvendige informasjon om resultatet.

Det skaper en fin stemning om premieutdelingen kan foregå på løpsdagen uten for lang ventetid.

*Datasenteret i Snøfreser'n under ledelse av Øystein Landsgård og Svein E. Hansen har alltid fungert prikkfritt, påstår både deltagere og presse - morro for de som arrangerer å høre slikt.*

Resultatlisten bør inneholde:

- Plassering klassevis
- Startnummer
- Navn på fører og annen fører.
- Klubb og/eller hjemsted.
- Bilmerke
- Anvendt tid på hver spesialstrekning
- Eventuelle tillegg for transport og service
- Premiering og eventuelle gavepremier
- Antall som har brutt i hver klasse
- Klokkeslett for oppslag



# Mobil 1 Rally Formula. Oljen som holder

## 32. PREMIERING

Attraktive premier er oftest en meget god investering til å få deltagere tilbake. Anstrenger en seg noe på premiesiden, blir det ofte prat om dette og gjør at enda flere kommer neste gang og vil være med å kjempe om disse.

Den generelle premiering skal fremgå av innbydelsen, og det vanlige er en fjerdedels premiering av de startende i klassen. Når det er skrevet en fjerdedel, så er dette i praksis minimum en fjerdedel. Dvs. går en over helt tall, så er det en premie til. F.eks. ved 9 deltagere deles ut 3 premier, ved 17 deltagere deles ut 5 premier.

I denne nesten obligatoriske en fjerdedels premieringen vil vi av erfaring si at deltagerene vil ha graver-ting i metall eller glass, noe å sette på hylla med årstall etc. vet vi de fleste setter pris på som har gjort seg fortjent til en premie.

I rally er det to i bilen og disse premieres likt i denne en fjerdedels-sammenheng.

I tillegg til den nevnte premiering kan en med fordel ha premie til totalbeste, dette kan eventuelt være en vandrepremie.

Klarer arrangøren å få inn gavepremier (bruksting etc.) kan dette brukes til å trekke frem de som har gjort det bra på spesielle spesialtrekninger, enten som totalbest eller best i klassen. En oversikt over hva det måtte være å kjempe om skal fremgå av startprogram.

Utgiftene til premier avhenger av størrelsen på startkontingenten og løpets økonomiske ramme. Vi vil ikke gi noen prosentvis andel av totalbudsjettet, men bestem dere som arrangører på å lage rammen for premier størst mulig.

Resultatlisten (også gjerne innbydelsen) skal klart gi beskjed om hvor og når premieutdelingen finner sted og hvor mange som skal ha premie i hver klasse. Det beste er allerede i startprogrammet å oppgi hvor mange som blir premiært i hver klasse.



Ordentlige premier bør man ha. Husk vi ønsker å få deltagerene tilbake.

der seg flytende ned til  $-54^{\circ}\text{C}$ .





lykkelige vinnere.

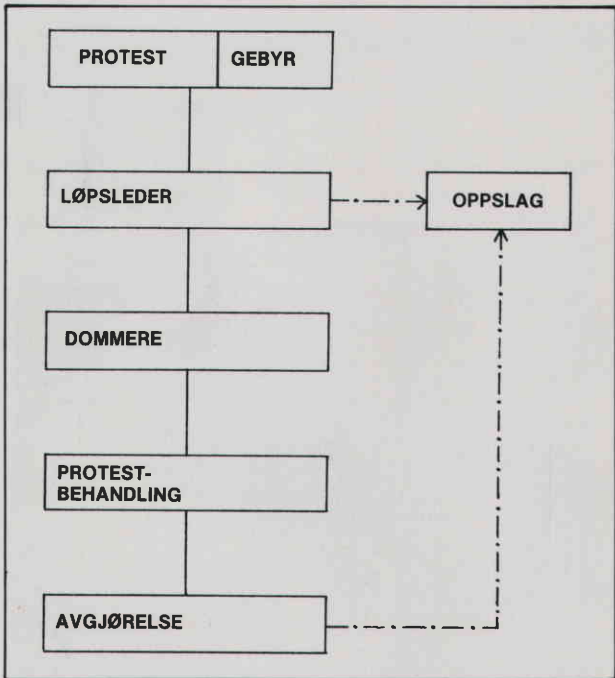
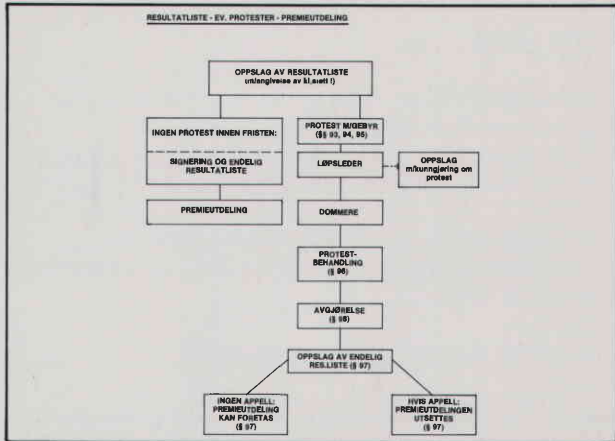


**Mobil 1 Rally Formula. Oljen du kan kjøre ett år eller 40.000**

### 33. KONTROLLANT OG DOMMERE

For alle rallies oppnevnes dommere.

NBF oppnevner alltid NBF's kontrollant som dermed er formann i dommerkomiteen. Arrangøren oppnevner de øvrige dommere, vanligvis to. (Ved NM - løp skal også en av disse to være oppnevnt av NBF) Dommerne må være autorisert av NBF. For internasjonale løp oppnevner NBF samtlige dommere. Dessuten er det vanlig at utenlandske dommere gis plass i dommerkollegiet. (Det bør konfereres med NBF om fremgangsmåten for disse oppnevnelserne.) Dog må det totale antall dommere ikke overstige 7.



Dommer-komiteen har den absolutte myndighet for håndhevelse av bestemmelsene i ISR, NSR, tilleggsregler og program. Dommerne avgjør enhver tvist som måtte oppstå under et løp, begrenset av appellbestemmelsene.

Protester skal leveres til løpsleder som viderebringer denne til kontrollanten. Videre må løpsleder ved oppslag, deltagermelding e.l. meddele at protest foreligger.

Etter at protestbehandlingen er fullført, kan resultatlisten (eventuelt korrigert som følge av protestbehandlingen) signeres av dommerne og slås opp. Med mindre det blir appellert, kan premieutdelingen foretas. Forekommer det appell, tilbakeholdes de premier som berøres appellen. (Se forøvrig NSR § 97.)



Dommer Willy Paulsen. Nær kontakt med dommere er viktig for en løpsleder innen en hvis ramme.

km. Ingen andre oljer har en slik garanti.



## 34. INFORMASJON / RAPPORTER

Den første kontakten deltagerne har med arrangøren, er de tilsendte tilleggsreglene. Etter disse reglene melder deltagerne seg på til løpet. Deltageren og arrangøren inngår dermed en avtale, en skriftlig kontrakt.

Etter at anmeldelsen er sendt arrangøren, kan en arrangør **ikke** endre tilleggsreglene (NSR § 32)

Alle meldinger som sendes deltagerne etter dette tidspunkt, skal være skriftlige.

Vanligvis er det kun startprogrammet/startliste som arrangøren sender ut, men det kan være informasjon som må ut. Deltagermeldinger dateres og nummereres.

Husk at alle de meldinger som sendes deltageren **også** skal sendes dommere og sikkerhetskontrollant

### UNDER LØPET

Den samme regelen om kun skriftlige beskjeder gjelder også under løpet. Det hender ofte at arrangøren har laget en eller flere deltagermeldinger sammen med roadboken. Regn med at de fleste deltagere ikke leser disse meldingene. Slå derfor slike meldinger opp i sekretariatet på den offisielle oppslagstavle.

Deltagermeldinger som leveres under løpet, er ofte forårsaket av en uforutsett hendelse.

Påse derfor at **SAMTLIGE** ansvarlige har skjemaer for deltagermeldinger blant sine papirer. Det er særdeles viktig at SS. Sjefer har disse meldingene.

En krisesituasjon oppstår oftest ute i løypa. La også SS-sjefer få flere eksemplarer av startliste, dette for deltagerens kvittering.

Rapporter som løpets leder skal ha under løpet er først og fremst rapporter fra teknisk kontrollant, eventuelt fra sikkerhetskontrollant.

### ETTER LØPET

I henhold til § 73 er det dommernes ansvar å påse at de nødvendige rapporter blir sendt NBF. En god arrangør utmerker seg ved å sende rapporter til NBF uten påmindelse fra dommerne.

NBF's kontrollant og løpets sikkerhetskontrollant skal selv sende sine rapporter til NBF. Tidsfrister her er også 14 dager.

Arrangøren skal ha kopi av rapportene.

*Uhell skal rapporteres, men vi legger jo alle opp til at uhell ikke skal skje. Husk at det ikke er gitt oss arrangører å ha den fulle kontroll på alt deltagerne gjør.*



# Mobil 1 Rally Formula. Den be



## 35. DELTAGERMELDINGER

Ved uforutsette hendelser kan det være aktuelt å orientere deltagerne gjennom deltagermeldinger.

Deltagermeldinger skal være SKRIFTLIGE og merkes (nummereres) kronolisk.

Tidspunkt bør angis. Under løpets gang skal det kvitteres for mottagelsen av samtlige deltagere. Før og etter løpet skal deltagermeldinger dessuten offentliggjøres ved oppslag på den offisielle OPPSLAGSTAVLEN.

## 36. SPERRING AV VEIER

Spesialstrekninger som med grunneierens tilatelse anvendes i løpet, skal sperres for all uvedkommende trafikk. Det er viktig at alle tenkelige brukere av veien varsles på hensiktsmessig måte. Under alle omstendigheter skal det varsles med plakater: "VEGEN SPERRET" ved alle innkjøringsveier til spesialstrekningen. Som det fremgår av eksempelet skal plakaten inneholde opplysninger bl.a. om tidspunktet for sperringen og arrangørens navn og telefonnummer. Plakaten bør minst være 50 x 30 cm. Sort tekst på gul bunn er best.

### FORVARSLING

Tidspunkt for plakattoppsetningen vil variere alt etter årstid og hvem som bruker veien.

Dreier det seg om veier som brukes av hytteeiere bør plakaten settes opp week-enden før løpet. Er veibrukere mer eller mindre fastboende, kan plakaten settes opp noe senere. De berørte grunneiere vil her kunne gi gode råd.

## LØPSDAGEN

Tidlig løpsdagen må løpsledelsen så langt som mulig ved gjennomkjøring sjekke strekningen. Parkerte biler må fjernes eller "sikres". Eget varsel kan festes til bilruten eller bileieren må kontaktes. I enkelte tilfeller kan det være nødvendig med vakthold om parkerte biler ikke anses tilstrekkelig sikret.

Ved start og mål skal områdene avsperras og det må være en hensiktsmessig vaktstyrke disponibel. Start og målområdet er spesialstrekningens farligste steder (Se forøvrig pkt. 5 og 17).

Alle innkjøringsveier til spesialstrekningen skal effektivt sperres med bokker/bummer og/eller tauverk, og et vaktlag skal være tilstede. Sperrmateriell skal være utstyrt med refleks.

Spesialstrekninger skal være klarert i god tid før løpet (senest to timer før første bil). Det skal etableres "enveiskjøring" fra det tidspunkt strekningen etableres. Det bør opprettes skilt: INNKJØRING FORBUDT (Skilt 302) (Senest 4 timer før første bil.)



Løypesjef Steinar Jensen fra Elverum i ferd med å rydde løypa etter en Snøfrøser, sikkerhets-sjef John E. Nilsen følger våkent med.

Eksempel:

RALLY SNØFRESER'N 1985

DELTAGERMELDING NR.: 4

SS-12 utgår grunnet "breakdown" målklokken.

Terningmoen 22.02.1985 - 20.45

*Hans Chr. Bjerke*

Løpsleder

ste oljen. Også for turbo.



Med grunneiers og myndighetenes tillatelse er

# VEGEN SPERRET

---

for trafikk i tiden:

den ..... kl: ..... og

den ..... kl: .....

på grunn av

# BILLØP (RALLY)

---

Sperringen gjelder ikke deltagere og funksjonærer.

Arrangør: .....

Løpsledelsens tlf. ....

## 37. ORGANISERING AV FUNKSJONÆRENE LØPSDAGEN

Når det gjelder organiseringen av funksjonærene under konkurransen er dette funksjonærsjefens ansvarsområde.

Det er meget viktig at alle funksjonærene får skriftlig innkalling i god tid, der det klart fremgår hvor de skal møte, tidspunktet og hvem som er kontaktperson. Arbeidsoppgavene må spesifiseres for den enkelte funksjonær klarest mulig, samtidig en antydning om varigheten. Det er viktig at den skriftlige innkallingen inneholder et telefonnummer der funksjonærene eventuelt kan ringe.

I henhold til en tidsplan sørger funksjonærsjefen for at riktig kontaktperson møter de enkelte funksjonærer presis på de avtalte steder. Funksjonær-

ene bør på forhånd inndeles i puljer på grunnlag av funksjonæroversikt og tidsplan. Kontaktpersonene utplasserer funksjonærene etter funksjonæroversikten og tidsplanen.

Funksjonærsjefen bør oppholde seg på et sentralt sted under hele konkurransen, slik at nødvendige reservefunksjonærer kan settes inn på kort varsel etter ordre fra løpsleder.

Når den enkelte funksjonærs oppgave er ferdig, er det meget viktig med eksakt beskjed om at hun/han kan dimitteres. Dette for at ingen funksjonærer blir stående lenger enn nødvendig, eller forlater posten før arbeidet er utført.

Husk det er alltid hyggelig for funksjonærene å få invitasjon til premieutdeling, takkebrev for innsatsen etc.



Den tyngste jobben for de fleste arrangører er å rydde opp etter et arrangement. Her er Mette Samuelsen og Finn Rolf Jacobsen i full gang etter at Snøfreser'n 1983 er slutt.

**Stadig flere nordmenn går over til den helsyntetiske Mobil 1 Rally Formula på bilen sin. Hva med deg?**





### 38. KOMITEENS OPPFØLGING ETTER ARRANGEMENTET.

Løpet er kjørt. For deltagerne er alt over.  
For arrangøren begynner siste akt.

Kontakt alle berørte parter:

1. Politi / Veimyndighet
2. Redningskorps
3. Grunneiere
4. Foreninger / lag som har hjulpet til osv.

*Glem ikke å gi noen påskjønnelser til de som fortjener det.  
Kaptein Knut Aasen på Terningmoen får her et lite minne av arrangørene, noe vi vet han satte pris på.*

Hør deres mening om løpet, og husk for all del å **TAKKE** dem for hjelpen. Skriv gjerne et takkebrev til funksjonærene (husk dere skal ha hjelp til det neste løpet også.)

Gjør opp for dere. Løs eventuelle uoverenstemmelser med samarbeidspartnere umiddelbart.

Hold et oppsummeringsmøte.

Start planleggingen av neste års løp.

LYKKE TIL!

# Mobil 1 Rally Formula. Lettere start og

### 39. SS-SJEFEN

SS-sjefens plass er på start ved spesialstrekningen og fungere som løpslederens forlengede arm på spesialstrekningen.

FORØVRIG VISES TIL PKT. 22.

*Løpsledelsen sjekker alle SS'ene før alt er klart til start  
— glem ikke dette.*

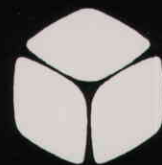


**mindre motorslitasje i vinterkulda.**



NOTATER:

# SagaData As TeleVideo



*Mobil Oil A/S Norge  
gratulerer  
NAF ASKER OG BÆRUMS  
JUNIORAVDELING  
med 15 års jubileet !*

**Mobil**  
**STADIG BEDRE**