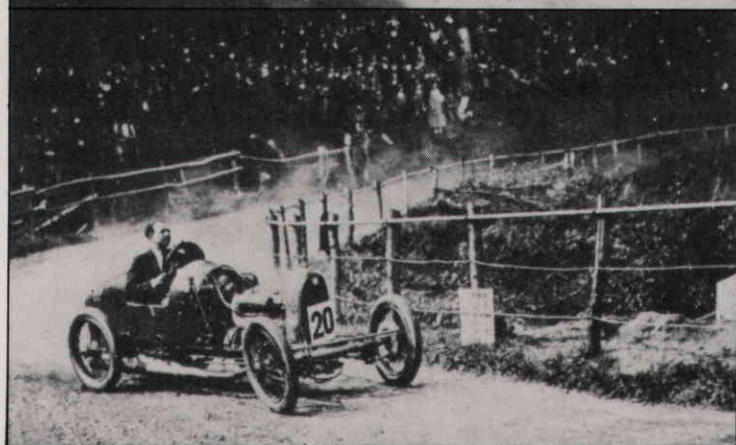


# RALLY- HÅNDBOK FOR ARRANGØRER



**Mobil**  
STADIG BEDRE



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



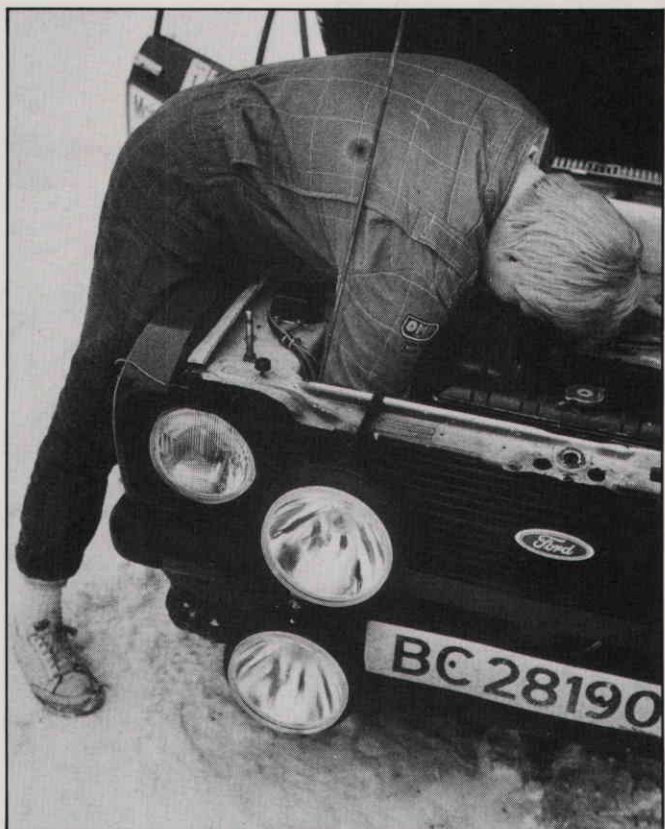
Fordi Mobil 1 Rally Formula er en helsyntetisk olje, beholder den smøreevnen – og dermed evnen til å beskytte – bedre under ekstreme forhold. Ikke bare når du gir på . . . og får temperaturen i motoren opp i flere hundre grader. Mobil 1 Rally Formula flyter også ned til 54 kuldegrader. Derved er du sikret 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 Bærums 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 Tidtagerutstyr
	16.3 Sperremateriell
	16.4 Skilt, flagg
	17. Vakt hold - Politi
	18. Redningstjeneste
	18.1 Røde Kors (Hjelpekors)
	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

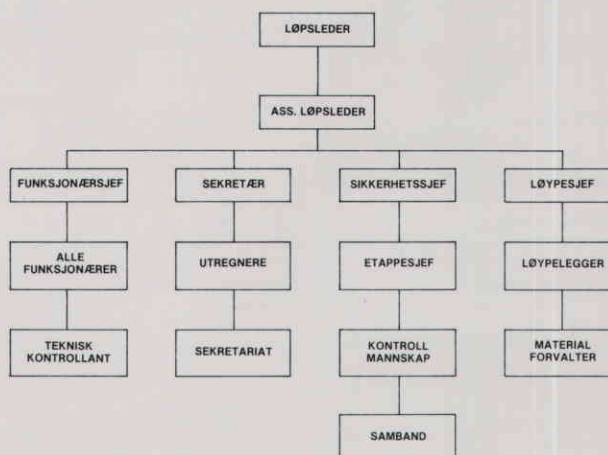
oppgave er sekretærarbeidet før, under og etter løpet. Tilleggsregler, startprogram, startlister, postmateriell og deltagermateriell. Utregnersjef og pressens veileder er underlagt sekretæren. Sekretæren står for organisering av sekretariatet løpsdagen.

### 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.

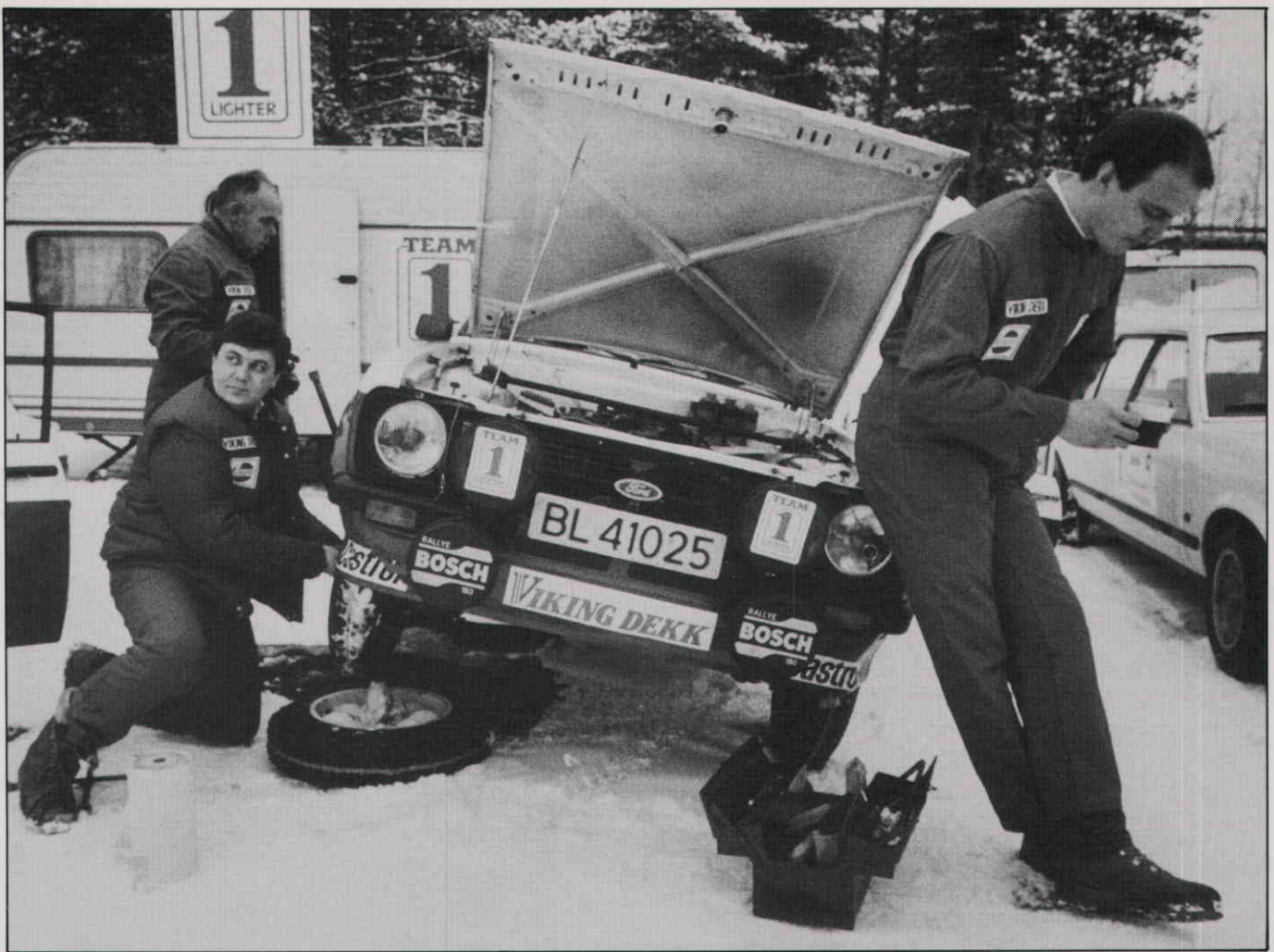
### — Serviceområder

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 informasjonen. 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