

§850 Konkurransereglement for autoslålåm

1. Reglement

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

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

2. Definisjon

Autoslålåm er en konkurranse hvor deltakerne på kortest mulig tid skal manøvrere bilen gjennom en bane med fartsreducerende hindre som er plassert i overensstemmelse med dette reglement.

3. Formål

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

4. Ansvar

Deltakelse i en konkurranse skjer på den deltakendes egen risiko og ansvar. NBF, den arrangerende klubb og dens funksjonærer har intet ansvar for uhell eller ulykker som måtte skje med- eller forårsakes av deltakerbiler.

5. Sikring

Se arrangør- og sikkerhetsbestemmelser for autoslålåm, § 851 pkt.6.

6. Tilleggsregler

For alle konkurranser må det settes opp tilleggsregler. Tilleggsreglene settes opp i henhold til **Generelle bestemmelser, Art. 3.5.1**, med tillegg om når skisse over banen(e) vil foreligge.

7. Deltakere

For å delta kreves det gyldig førerkort (unntaket er **junior** fra 16-19 år) og lisens. (Se dog **Generelle bestemmelser, Art. 9.1.4, 9.8.5 og 12.1.1 e.** vedrørende tapt førerrett). Alle førerlisenser utstedt av NBF er gyldige. Det kan løses engangslisens. Det er ikke anledning til å ha passasjer i bilen under kjøring, med unntak av **junior** fra 16-19 år som må ha med ledsager. En deltaker har bare lov til å kjøre en bil i hver konkurranse, men en bil kan kjøres av flere deltakere i samme konkurranse. Deltakerne må bruke sikkerhetssele. Sidevindu på førersiden og takluke skal være lukket under kjøring.

Junior i alderen 16-19 år kan delta uten førerkort, men det kreves lisens. De må da ha med en ledsager som er over 20 år og har hatt førerkort i min. to år. Det kreves ledsagerlisens eller annen personlig lisens. Se **Generelle bestemmelser, Art. 9.5** Ledsagerlisens. Ledsager er ansvarlig på samme måte som ved øvelseskjøring. **Vegtrafikklovens regler for øvelseskjøring legges til grunn.** Ledsager må fylle ut en erklæring og bekrefte at fører har grunnleggende kjøreferdigheter. Bilens eier må gi skriftlig tillatelse til benyttelse av bilen. Ledsager i NM kan ikke selv være deltaker i NM.

8. Deltakende biler

Konkurransen er åpen for biler i følgende klasser:

Klasse 1: Standardbiler

Med standardbiler menes biler slik de er levert etter norsk typegodkjenning (med unntak av biler i klasse 2).

Endringer i forhold til typegodkjenning, utover det som er spesifisert tillatt i dette reglement, er ikke tillatt.

Dekk/understell

Dekk og felg skal være i overensstemmelse med bilens typegodkjenning og vegtrafikklovgivningen, men biler med alternativ dekkprofil lavere enn 40 henvises til annen klasse. Støtdempere er fritt, forutsatt at antall, type, funksjonsprinsipp og innfestningspunkter er uforandret. Hydrauliske dempere likestilles med gassdempere.

Dekk av typen "gate-slicks eller R-dekk" tillates ikke i klasse 1.

Dekkene skal være E-merket eller DOT-merket.

Motor

Det skal ikke være mindre enn 8,00 kg/hk eller 10,91 kg/kw i klasse 1.

Bilens vekt er egenvekten uten fører. Bilens vognkort legges til grunn for vektfastsettelse.

Vekt av fører settes til 75 kg.

Ved tvil er det anmelder sitt ansvar å dokumentere effekten.

Interiør

- Ratt er fritt innen vegtrafikklovgivningens bestemmelser.
- Helstøpt stol av type "bøttestol, rallystol" er ikke tillatt.
- Sikkerhetsbelte skal være tilsvarende originalmontert.

Endringer ut over typegodkjenning må godkjennes og skrives inn i vognkortet av en trafikkstasjon.

Klasse 2: Modifiserte standardbiler.

Modifiserte standardbiler er biler som er modifisert ut over standardbiler nevnt i klasse 1.

I tvilstilfeller vil en veiledende norm være at klasse 2 biler er biler med mindre enn 8,00 kg/hk eller 10,91 kg/kw.

Klasse 3: Nybegynnere

Nybegynnerklassen er åpen for sjåfører som har kjørt færre enn 5 billøp av typen autoslalåm, rally og H-løp. Arrangøren kan dele inn nybegynnerklassen i underklasser.

Klasse 4: Sportsbiler

Med sportsbiler menes 2 seter eller 2+2 seter. Dersom klasse 4 "sportsbiler" slås sammen med en av de andre klassene, kan kun sportsbiler med egenvekt over 650 kg (fører 75 kg ikke medregnet) delta i andre klasser enn kl. 4.

For alle klasser gjelder:

Førerstol skal være godt festet. Det er mulig å delta med åpne biler med fabrikkmontert eller godkjent veltebøyle i den klasse bilen for øvrig hører hjemme. Har en åpen bil med veltebøyle kalesje, skal denne være lukket. Dersom slik bil ikke har kalesje/hard-top, skal hjelm brukes.

Bilen må være registrert for ordinært bruk og være i forskriftsmessig stand. Biler med prøveskilt får ikke delta. Dekk og felger må tilfredsstillende vegtrafikkloven. Det er ikke tillatt å varme dekk før start. Det kan opprettes egen dameklasse, merkeklasse, etc.

9. Teknisk kontroll

Før bilen gis starttillatelse, må den gjennom en teknisk kontroll. Det er teknisk **kontrollør** som skal avgjøre om bilen er i forsvarlig stand. Mangler som kan antas å gjøre bilen trafikkfarlig, og som ikke kan utbedres på forsvarlig måte før start, skal medføre startforbud. NBFs kontrollskjema for autoslålåm/bilslålåm skal brukes ved teknisk kontroll.

10. Deltakernummer

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

11. Reklame

En anmelder har anledning til å ha reklame på sin bil under deltakelse i autoslålåm.

Tillatelsen gis på følgende betingelser:

- At det er tillatt i h.h.t. FIAs bestemmelser og norsk lov.
- At det ikke kan virke støtende.
- At det ikke dekker plass for startnummer og for reklame arrangøren har forbeholdt seg i tilleggsreglene.
- At reklamen ikke er plassert på bilens vinduer. Teammerker/klubbmerker/løpsmerker etc. kan plasseres på sideruten bak fører.

12. Startmåte

Det skal benyttes "flying start" innenfor en startzone på min. 15 meter og max. 25 meter. Deltakere skal starte umiddelbart etter startsignal.

13. Organisasjon

Det kjøres minimum tre omganger hvor to er tellende. Arrangøren kan begrense deltakerantallet, i så fall skal dette bemerkes i tilleggsreglene.

14. Kontroller

Funksjonærer skal registrere feilkjøring og berøring.

15. Tidtaking

Tidtakingen bør skje elektronisk. Tiden skal noteres med 1/100 sekunds nøyaktighet. Hvis tidskontrollen ikke får tatt nøyaktig tid, skal deltakerne få starte på nytt. Omkjøring skal i så fall skje til slutt i omgangen. Ved manuell tidtagning skal det benyttes to stoppeklokker.

16. Feilkjøring

Ved feilkjøring kan deltaker, så fremt bilen ikke har passert mållinjen eller neste kjegle/kjeglekombinasjon etter den feilpasserte kjegle/kjeglekombinasjon, rygge eller vende for å passere kjeglen/kjegle-kombinasjonen riktig. Gjøres ikke dette gis ikke omgangstid. Alternativt kan arrangøren bestemme at det gis tilleggstid med min. 5 sek. **pr** feilkjørt kjegle/kjeglekombinasjon. Dette avgjøres av arrangøren før løpet og orienteres om på førermøtet.

17. Resultatberegning

Det som legges til grunn for resultatberegningen er:

- Anvendt tid på prøven(e)

- b) Berøring av kjegler, 2 tilleggssekunder pr. berøring
- c) Brukes vendepunkt teller de tre kjeglene som én berøring
- d) I start-/målområdet gis det to tilleggssekunder for hver kjegleberøring

18. Revet kjegle

Dersom en deltaker berører en kjegle, og denne ikke er satt på plass når deltakeren passerer for andre gang, skal deltakeren kjøre inn i neste kombinasjon i henhold til utdelt skisse.

Dersom en deltaker etter juryens mening tydelig tjener på dette, kan juryen beslutte at det skal foretas omkjøring. Berøring av kjegle skal registreres når det er tydelig berøring av kjeglen/markør eller at den har forskjøvet seg i forhold til oppmerkingen rundt kjeglen, eller har veltet.

19. Opplysninger til deltakerne

Deltakermeldinger bør være skriftlige. Skisse av banen(e) skal foreligge før start.

20. Startordning

Starttrekkefølgen er: Kl.1 - 2 - 4 - 3.

21. Banen

21.1. Markeringer

Løypa markeres med kjegler, disse skal ha tilnærmet samme størrelse og form. Andre godt synlige markeringer kan brukes.

Kjegler passeres slik deltakermeldingen (skissen) viser.

21.2. Banens kombinasjoner

Banen skal settes opp med kombinasjoner av to eller flere av følgende kjøreevelser:

- slålåm
- unnamanøver
- sirkel
- u-sving
- sving med økende radius
- sving med minkende radius
- nedbremsing

For alle kjøreevelsene gjelder følgende: Avgjørelsen om å øke avstanden mellom forskjellige kjøreevelsene til maks. 30 m. tas av løpets sikkerhetsansvarlig i samråd med løpsleder.

Avstanden mellom de forskjellige kjøreevelsene er maks 25 m. Der det er sikkerhetsmessig forsvarlig, kan avstanden økes til maks. 30 m.

Mellom to kjøreevelser kan det være 1 – en – port med maks. bredde 5 m. (Med en port menes det to kjegler hvor det passeres mellom kjeglene.)

Avstanden fra denne mellomliggende porten til kjøreevelsene er maks. 25 m. Der det er sikkerhetsmessig forsvarlig, kan avstanden økes til maks. 30 m. Brukes denne porten, bør kjøreretningen forandres i forhold til kjøreevelsene.

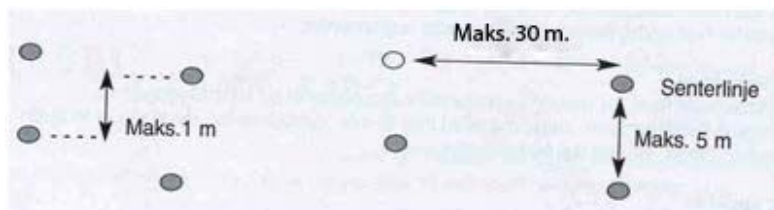
21.3. Kjøreevelsenes utforming

Slålåm:

Kjeglene skal stå på lik linje. Maks. avstand mellom kjeglene er 25 m. Der det er sikkerhetsmessig forsvarlig, kan avstanden økes til maks. 30 m. Passering av kjeglene kan være fri eller bestemt, men de skal passeres annenhver høyre og venstre.

Unnamanøver:

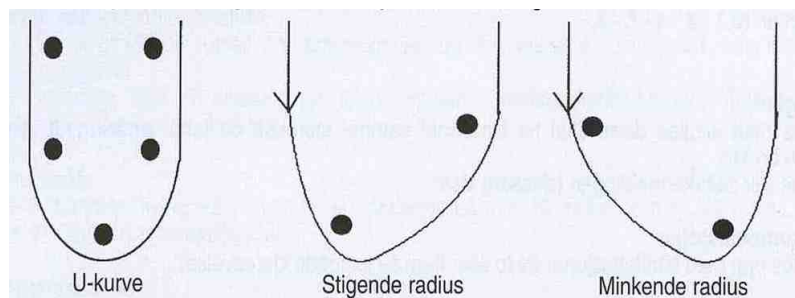
Unnamanøver må bestå av min. 3 porter. Porten kan ha maks. åpning på 5 m. Avstanden mellom portene er maks. 25 m. Der det er sikkerhetsmessig forsvarlig, kan avstanden økes til maks. 30 m. For å hindre at portene blir stående etter hverandre på en tilnærmet rett linje, skal de forskyves i forhold til hverandre. De kan overlappe hverandre med max 1 meter, forskyvning andre veien er fritt.

**Sirkel:**

Det anbefales at sirkelen er rund og jevn.

U-kurve og sving med økende eller minkende radius:

Bør gi forandring i kjøreretningen i forhold til kjøreøvelsen før og etter.

**Nedbremsing med en rett strek**

Det tegnes en tydelig, rett strek et sted i løypa. Det skal da stoppes slik at streken er mellom for- og bakaksel når hjulene står stille. Denne øvelsen anbefales der hastigheten av sikkerhetsmessige grunner bør reduseres. Feil utført kjøreøvelse gir tilleggstid på min. 5 sek.

Legges noen av disse kjøreøvelsene i forbindelse med faste installasjoner på banen (stolper, blomsterbed o.l.) skal øvelsen markeres med kjepler slik at feilkjøring unngås.

For å redusere farten før mål, bør de siste 40 m mot målgården settes slik:

En port med 2,5 m åpning, 10 m etter begynner en slalåmkombinasjon bestående av min. 3 kjepler og med maks. innbyrdes avstand 10 m hvor siste kjeple står 10 m fra målporten.

21.4. Målporten v/elektronisk tidtaking

Ved elektronisk tidtaking, skal det etter målporten være en stoppsone på 10 m lengde og 4 m bredde. Langveggene i stoppsonen skal markeres med kjepler som står med 2 m avstand. Slutten på sonen markeres med kjepler på tvers av kjøreretningen med 1 m avstand. Endekjeplene må ikke fjernes før bilen står fysisk stille.

21.5. Målporten ved manuell tidtaking

Ved manuell tidtaking kan det brukes et annet alternativ. Det lages en målstrek med en kjegle på hver side. Klokken stoppes når bilen står stille med målstreken mellom fram- og bakhjul. Kjøres det for langt, må en rygge.

21.6. Vending

For at start og mål skal kunne være i samme port der dette er ønskelig, er det anledning til å foreta en 180 graders vending på et nærmere angitt sted, maks. 20 m fra siste passerte kjegle. Hvis vendepunkt benyttes, skal det markeres med 3 tett sammenstilte kjegler, og det kan rundes valgfritt mot høyre eller venstre dersom forholdene tillater det.

21.7. Banedekke, sikkerhet

Asfaltdekke bør benyttes. Banedekket bør være fritt for hull, dumper og hjulspor som kan tenkes å skade deltakerbilene. Husvegger, grøfter, gjerder o.l. tett inntil kjørebane bør unngås.

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

21.8. Trening, banebefaring

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

Deltakernes eventuelle befaring av en løype må alltid skje til fots (sykkel/motorsykkel etc. er forbudt).

Ryggeprøver skal ikke inngå som en del av konkurransen.

22. Protester og appeller

Protester og appeller i henhold til **Generelle bestemmelser, Art. 13 og 14.**

§ 851 Arrangør- og sikkerhetsbestemmelser for autoslalåm

1.

Ansvar for forberedelsene til- og avviklingen av en konkurranse påligger arrangørens sportskomité. For selve gjennomføringen av stevnet, står løpsleder ansvarlig på vegne **av komiteen**. Løpsleder i autoslalåm må være bevisst på sitt ansvar å inneha nødvendige kunnskaper om NSR. NBF kan i løpet av sesongen innføre krav om autorisasjon for løpsleder. Løpsleder kan ikke delta i konkurransen.

2.

For hvert løp kreves det en arrangørlisens utstedt av NBF (jfr. **Generelle bestemmelser, Art. 3.3**).

3.

Arrangørklubben er ansvarlig for innhenting av nødvendige tillatelser fra myndigheter og grunneiere.

4.

a) Løpets jury bestående, av 3 medlemmer, har de plikter og den myndighet som er fastsatt i **Generelle bestemmelser Art. 11.10 - 11.11**. Juryleder skal være autorisert jurymedlem. Arrangører som ikke har tilgang på autoriserte jurymedlemmer, utenom juryleder, kan søke NBF om godkjenning av interesserte personer. Juryleder har plikt til sammen med løpsleder å befare løypetraséen og påse at bane- og sikkerhetsforskriftene følges. Kontrollbil anbefales brukt, **slik at eventuelle endringer kan gjøres i god tid** før konkurransen starter, da med en sjåfør som ikke skal delta i konkurransen.

b) Det skal oppnevnes en som har et særskilt ansvar for sikkerhet og miljø.

NBFs miljøutvalg kan kontaktes for nærmere opplysninger om miljøansvar. Se også NBFs hjemmeside på internett.

c) Med unntak av NM i autoslalom, kan man i lokale løp være både funksjonær og deltaker. Dog er det ikke tillatt å være funksjonær for den klassen man selv deltar i.

5.

Løypa skal settes slik at deltakerbilene ikke utgjør en fare for publikum. Eventuelle rettstrekninger skal være i det området som er lengst vekk fra publikum og fast eiendom. Der faste gjenstander (husvegg, betongklosser, stolper o.l.) kan være et faremoment for deltakere, er minste avstand fra banens løypetrasé til disse gjenstandene 8 m. Slike faste gjenstander kan også være en del av markørene i løypa, da brukt på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

6.

Publikum skal holdes i god avstand fra løypa/banen. Langs løypa der det ikke finnes solide sperringer (betongklosser, autovern, dekkstabler o.l.) er min. avstand fra banens ytterpunkt til publikum 15 m. Der det ikke er naturlig avsperring, må det brukes sperrebånd e.l. Arrangøren plikter å ha et tilstrekkelig antall publikumsvakter.

7.

Inn- og utkjøring til og fra depot skal foregå på en slik måte at trafiksikkerhetsmessige krav overholdes vis à vis medkonkurrenter og løpets funksjonærer.

8.

Inndeling av banen og kontrollpostenes plassering må være slik at baneobservatørene har full oversikt i sin sone, samt at de ikke er plassert slik at det kan representere en fare for egen sikkerhet.

9.

Start- og målområdet må avsperras og være fritt for uvedkommende. Se også reglement for autoslalom, § 850 pkt.21.3, siste avsnitt angående banens utforming inn mot målgården. Når start og mål er på forskjellig sted, må deltaker være i mål før neste deltaker starter. Ved spesielt lange løp, og når banens utforming tillater det, kan det dispenseres fra dette. I slike tilfeller skal startintervallene være min. 1 min.

10.

Alle deltakerbilene skal gjennomgå en teknisk kontroll før start. NBFs tekniske kontrollskjema for autoslålåm skal benyttes.

11.

Tidtaking bør skje elektronisk. Ved manuell tidtaking skal det brukes to stoppeklokker.

12.

Ethvert autoslålåmarrangement skal følge det til enhver tid gjeldende reglement.

13.

Bestemmelser om organisert trening for Autoslålåm.

13.1 Tillatelse / forsikring

All form for trening skal være godkjent av, og forsikret gjennom NBF.

Det kan utstedes helårs treningsforsikring eller forsikring for hver enkelt treningsdag.

Det skal forligge tillatelse fra grunneier og politi.

13.2 Ansvar.

Klubb tilsluttet NBF må stå som ansvarlig for treningen. Tilstedeværende representant for klubben skal ha status som dommer eller løpsleder. Denne person har på vegne av klubben ansvar for at treningen gjennomføres i henhold til dette regelverk.

13.3 Krav til deltakere og biler

Deltakere på trening i autoslålåm skal ha gyldig førerkort for den bil de skal kjøre. Junior i alderen 16-19 år kan trene uten førerkort. (Se dog **Generelle bestemmelser, Art. 9.1.4, 9.8.5 og 12.1.1 e.** vedrørende tapt førerrett). De må da ha med ledsager som har hatt førerkort i min. to år. Ledsager er ansvarlig på samme måte som ved øvelseskjøring. Bilens eier må gi skriftlig tillatelse til benyttelse av bilen. Vegtrafikklovens regler for øvelseskjøring legges til grunn. Bilen skal være registrert for ordinær bruk og være i forskriftsmessig stand.

13.4 Bemanning / sikring

Baneområdet skal være bemannet og sikret slik at sikkerheten til førere, tilskuere og tilfeldig forbipasserende er ivaretatt

13.5 Teknisk kontroll

Det skal fortas en enkel teknisk kontroll av bilen før deltakelse på trening. Kontrollen tar utgangspunkt i "Teknisk kontrollskjema for autoslålåm."

13.6 Organisering

Treningen skal ikke inneholde noen form for konkuransetilsnitt.

Arrangøren skal gjennomgå nødvendige prosedyrer før noen starter.