

CURSUSBOEK

Hoofdofficial Rally



KNAF – Sectie Rally's

BSR – CIE. Officials
uitgave 2019

INHOUD

HOOFDSTUK	Blz.
I. Inleiding.	2
II. Waarom een cursus Rallyhoofdofficial?	3
III. Verantwoordelijkheden.	4
IV. De opbouw van een klassemmentsproef.	6
- Voorbeelden FIA Standaardborden.	9
- Voorbeelden Pijlen.	10
- Voorbeelden Bepijling.	11
V. Het verloop van een klassemmentsproef.	13
- Rapporteren	16
- Voorbeeld Incidentenrapport-formulier.	17
- Het opruimen van de klassemmentsproef	18
VI. Verbindingen.	19
- Voorbeelden Verbindingsnetten.	20
VII. Tijdwaarneming/Tijdregistratie.	23
- Standaard tijdcontrolekaart.	27
- Voorbeeld tijdcontrolekaart	28
- Invulinstructies tijdcontrolekaarten diverse TC's	30
VIII. Reglementkennis.	31
- Standaard Reglement Rally (en Shortrally)	32
- De Autosport Rechtspraak (<i>Facultatief</i>)	33
IX. Veiligheid:	
- A. Communicatie + ongevalcodes.	34
- B. Brandbestrijding.	36
- C. Levensreddende handelingen.	38
- D. Het ongeval	41
X. Theorie en Praktijk.	43
Aanvulling	
- Kenwood portofoon 3201	44
- wedstrijdmobilofoon	45
- proevenetmobilofoon	46
- regelgeving radioverkeer proevenet / wedstrijdnet	48
- stopwatch	50

Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de samenstellers. Deze cursus werd ontwikkeld en geschreven op verzoek en onder auspiciën van het Bestuur Sectie Rally's van de KNAF, Cie. Officials / werkgroep opleidingen en evenementen.
 Copyright 2019: BSR.

I. INLEIDING.

- Organisatie:** Commissie Officials van het Bestuur Sectie Rally's (BSR) van de KNAF / werkgroep opleidingen en evenementen.
- Cursus:** Theoretische instructie, aangevuld met enige praktische oefeningen en praktijkvoorbeelden voor de opleiding tot Rallyhoofdofficial.
- Samenstelling:** Deze cursus werd samengesteld en geschreven door de Commissie Opleidingen Officials onder auspiciën van het Bestuur Sectie Rally's van de KNAF.
- Cursusleiders:** **De leden van de werkgroep opleidingen en evenementen Cie. Officials / ABSR / hiervoor aangesteld persoon**
- Algemeen, Inleiding, Waarom een cursus,
Verantwoordelijkheden en Veiligheid.
- Opbouw en Verloop klassementsproef, Verbindingen.
- Tijdwaarneming en Tijdregistratie, Reglementkennis.
- Brandbestrijding.
- Tijdwaarnemings- en Verbindingsapparatuur.

Aan het eind van de praktijkdag zullen de kandidaten deel kunnen nemen aan een KNAF-examen, en als men hiervoor slaagt komt men, na de cursus Rescuemarshal, in aanmerking voor de licentie '**Rallyhoofdofficial**'. De geslaagden worden dan bij het KNAF Federatiebureau opgenomen in een bestand van gelicentiëerde Hoofdofficials, die het vertrouwen genieten van de organisatoren, deelnemers en overheid.

KNAF Federatiebureau
Duwboot 85
3991 CG Houten

bezoekadres:
Duwboot 85
3991 CG Houten
Tel: 088 - 0047888

Website: www.knaf.nl
E-mail: info@knaf.nl

II. WAAROM EEN CURSUS RALLY-HOOFDOFFICIAL?

Nadat u uw licentie 'Rallyofficial' behaalde, heeft u in de praktijk meegeholpen bij rallyevenementen, wellicht in diverse functies. Om uw kennis verder te verbreden is dit cursusboek geschreven en wordt u tijdens een praktijkdag geïnstrueerd over de functies waarvoor een Hoofdofficial kan worden ingezet.

Eveneens zal door deze cursus worden getracht zoveel mogelijk een uniforme werkwijze te krijgen bij alle rallyevenementen in Nederland, en beogen wij de Rallyhoofdofficials vertrouwd te maken met zaken als de voorbereiding, de opbouw en het verloop van een klassementsproef - **het belangrijkste onderdeel van een Rally of Shortrally**. Een hoofdofficial levert een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit en veiligheid van een evenement en is minimaal twee keer per jaar inzetbaar. Uw optreden naar aanwonenden, aanwezige autoriteiten, politie en publiek is hierbij van wezenlijk belang.

UW TAAK als Rallyhoofdofficial zal bestaan uit:

1. Het helpen bij het opbouwen (en het na afloop afbreken) van de klassementsproef (KP). U bent de leidinggevende van de overige officials (marshals) en tevens het verlengstuk van de proevenchef
2. Het optreden als Hoofdofficial bij een controlepost, of de controle uitoefenen over een deel van de route van de KP.
3. Het begeleiden van nieuwe of minder ervaren Junior- en basisofficials.

Onder leiding van de Proevenchef zult u een deel van de klassementsproef helpen opbouwen door het plaatsen van afzettingen, het aanbrengen van lint voor de veiligheids- en uitremzones en voorzien van borden "Verboden voor publiek", het plaatsen van de hoofdpijlen en het opstellen van de FIA-borden bij de controlepunten.

Het spreekt natuurlijk vanzelf dat u na afloop van de KP ook behulpzaam bent bij het opruimen van alle gebruikte materialen en er voor zorgt dat de route weer schoon wordt achtergelaten.

Tijdens de klassementsproef moeten de Officials er op letten dat elke deelnemer dezelfde mogelijkheden en behandeling krijgt; neutraliteit en objectiviteit in het beoordelen van situaties, en uniformiteit in de behandeling van alle deelnemers volgens de geldende voorschriften en reglementen is daarbij vereist.

- **Alle deelnemers zullen onder gelijke omstandigheden een evenement moeten kunnen rijden in de geest van, en in overeenstemming met, de reglementen.**

Rallyhoofdofficials dienen ook de (nieuwe) nog minder ervaren Officials te begeleiden omdat een gelicentieerde Hoofdofficial, door zijn/haar opleiding en ervaring, over meer kennis van zaken beschikt. Er wordt hierbij van u beslist géén autoritaire houding verwacht, maar een tactvol optreden naar uw collega's.



Hoofdofficials kunnen ook buiten een klassementsproef hun taken vervullen; bijv. bij de Start of Finish van het evenement, bij een Hergroepering of een parc fermé. Ook voor de bemanning van voorrij-auto's is de licentie hoofdofficial een vereiste.

III. VERANTWOORDELIJKHEDEN.

Een Rallyhoofdofficial dient zijn/haar verantwoordelijkheid te kennen wanneer hij/zij wordt ingezet bij een klassementsproef (KP) of in enige andere functie bij een rallyevenement.

Een ieder zal de Rallysport op zijn of haar manier beleven en een eigen invulling geven aan de opgelegde taak. Er bestaan uiteraard wel de noodzakelijke spelregels en richtlijnen waar iedereen zich aan dient te houden.

De hiërarchieke lijn bij een Rally(Shortrally) is als volgt:

- HET ORGANISATIECOMITÉ:

Zij doen al het voorbereidende werk, maken het Bijzonder Reglement en stellen de diverse Officials aan.

Ook verzorgen zij instructies en materialen voor Officials zodat deze hun taken op de juiste wijze kunnen vervullen.

- DE WEDSTRIJDLEIDING:

Naast de Wedstrijdleader en zijn assistent(en) behoren hiertoe de Wedstrijdsecretaris en de diverse Hoofden van dienst (Veiligheid, Medische dienst, Milieudienst, Pers en Rekenkamer). Ook de Voorrijders en sluitauto werken onder verantwoordelijkheid van de Wedstrijdleiding.

De Wedstrijdleader draagt de verantwoording voor een reglementair en veilig verloop van de gehele rally(Shortrally).

- DE SPORTCOMMISSARISSEN:

Dit zijn de door de KNAF aangestelde scheidsrechters voor het evenement. Bij een internationale rally kunnen er ook buitenlandse Sportcommissarissen aanwezig zijn, welke aangesteld zijn door de FIA.

- DE PROEVENCHEF:

Hij/zij draagt, met de gehele bemanning, de verantwoording voor de opbouw en het verloop van een klassementsproef.

- DE HOOFDOFFICIAL:

Hij/zij helpt met de opbouw van de KP en draagt de verantwoording voor een of meerdere taken bij een controlepost, of voor een deel van de KP route, en begeleidt de minder ervaren Officials.

- DE OFFICIAL:

Hij/zij voert een afgebakende taak uit, meestal als baanpost op een belangrijk punt langs de klassementsproef.

Een (Hoofd)Official levert een zeer belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van een evenement. Vaak heeft een Organisator met veel moeite een vergunning voor het verrijden van een klassementsproef kunnen verkrijgen en wil volgend jaar deze KP weer gebruiken. Uw optreden naar de aanwonenden, aanwezige autoriteiten, politie, brandweer en het publiek is hierbij dus van wezenlijk belang. Probeer hen uit te leggen waarom iets noodzakelijk is en waarom ook zij op een veilige plaats moeten gaan staan. Blijf te allen tijde correct en vriendelijk; neem niet op voorhand een autoritaire houding aan.

Van wie kan u als Rallyhoofdofficial opdrachten krijgen?

1. De **PROEVENCHEF** is uw directe 'baas' op de KP en van hem/haar kunt u in de eerste plaats instructies verwachten.
Ook de Assistent-proevenchef kan u opdrachten geven.

U dient de Proevenchef altijd onmiddellijk op de hoogte te stellen van alles wat er buiten het normale verloop van een klassementsproef gebeurt.

Dit kunnen zijn: een ongeval, op de KP gestopte deelnemers, overtredingen van de reglementen, problemen met het publiek of de aanwonenden, enz.

2. De **POLITIE** of andere gezagsdragers.
De opdrachten die u van hen mocht ontvangen, dient u altijd in overleg met uw Proevenchef uit te voeren.
 3. De **VOORRIJDERS** in de **000**-auto en **00**-auto.
Zij kunnen aanwijzingen geven over de opbouw en afzetting van de KP en over het invullen van de tijdcontrolekaart. Ingrijpende wijzigingen n.a.v. opmerkingen van de voorrijders moeten eerst besproken worden met de Proevenchef. Beide personen van de bemanning van deze auto's dient in het bezit te zijn van de licentie hoofdofficial.
 4. De **KNAF-VEILIGHEIDSFUNCTIONARIS** in de **V**-auto.
Hij zal u alleen verzoeken bepaalde veiligheidsaspecten aan te passen of te verbeteren. Ook hier geldt: de kleine zaken kunt u direct zelf oplossen; ingrijpende wijzigingen voert u uit in overleg met de Proevenchef.
 5. Ook de **WEDSTRIJDLEIDER** of de **Assistent Wedstrijdleider** kunnen de KP nog controleren. Ook hun aanwijzingen volgt u op, uiteraard in overleg met de Proevenchef.
-  Alleen een goede samenwerking tussen alle hierboven genoemde personen leidt tot een vlekkeloos verloop van een evenement.

Wie kunt u verder nog op de klassemmentsproef verwachten?

Ter controle van de juiste opbouw van een KP en een voldoende bezetting van de diverse posten door Officials, kunt u tot 30 minuten vóór de start van de eerste deelnemer nog verwachten:

- DE SPORTCOMMISSARISSEN.

Zij zullen alleen bij uitzondering, in geval van een ernstige afwijking van de (veiligheids)voorschriften, aanwijzingen geven of zo nodig ingrijpen. Zij mogen tot 30 minuten vooraf over de KP rijden.

- DE OBSERVERS Cie. Officials

Zij beoordelen of een Kp goed is opgebouwd en/of de proevenchef met zijn assistent als team goed functioneren. Zij maken een beoordelingsrapport over beide personen. Zij geven geen instructies aan officials.

- DE BSR-OBSERVER en/of DE FIA-OBSERVER.

Zij beoordelen alle facetten van een evenement en rapporteren aan het Bestuur Sectie Rally's van de **KNAF**, respectievelijk aan de **Fédération Internationale de l'Automobile**.

Na alle eerder genoemde voorrijdauto's kunt U in de laatste 30 minuten vóór de start van de eerste deelnemer ook nog de volgende auto's verwachten:

- DE PUBLIEKSVEILIGHEIDSAUTO.

Deze wagen heeft als belangrijkste functie om het publiek te informeren. Indien nodig zal men er op gewezen worden dat men gevaarlijk staat en wanneer de omstandigheden dit toelaten kunnen ook tussenstanden en overige informatie doorgegeven worden. Deze auto wordt ook wel INFO auto genoemd en rijdt meestal +/- 30 minuten voor de eerste deelnemer over de klassemmentsproef.

- X-AUTO (maximaal 2 auto's)

Bij de meeste rally's worden tegenwoordig ook een of meer X-auto's ingezet. Deze auto's starten na alle eerder genoemde voorrijdauto's op 5 minuten vóór de 0-auto en mogen onder bepaalde voorwaarden de klassemmentsproef op snelheid afleggen.

- 0-AUTO

Deze auto rijdt de klassemmentsproef op snelheid en start maximaal 5 minuten vóór de eerste deelnemer.

IV. DE OPBOUW VAN EEN KLASSEMENTSPROEF.

De manier van opbouwen en uitzetten van een klassementsproef hangt vooral af van de werkwijze en ervaring van de Proevenchef. Iedere Proevenchef heeft hiervoor zo zijn eigen systeem ontwikkeld, maar onderling overleg zou de uniformiteit in opbouwen ten goede komen. Wij willen hier toch nader op enige punten ingaan.

De opbouw van een KP kan worden onderverdeeld in:

- Het plaatsen van de buitenafzettingen (voorzien van inrijdverbodsborden, of borden: 'Doorgaand rijverkeer gestremd') aan het begin van alle wegen, voet- en fietspaden die naar de KP leiden.
- Het plaatsen van pijlen bij de richtingsveranderingen.
- Het afzetten met lint van alle gevaarlijke plaatsen langs de KP route waar géén publiek mag staan (veiligheidszones), en het hier plaatsen van de borden 'Verboden voor publiek'.
- Het eventueel neerzetten van bordjes met de nummers van de baanposten en de borden die een mobilfoonpost aanduiden.
- Het plaatsen van de FIA-borden bij de 4 controleposten.
- Het plaatsen van waarschuwingspijlen op voor deelnemers gevaarlijke situaties.
- Het afzetten/aflinten van alle zijwegen aan de KP route.
- Het aflinten van alle inritten aan de KP route.
- Het opstellen langs de route van de KP van de baanposten met hun uitrusting, zoals: gele vlaggen, brandblussers en eventueel mobilfoon. Voor de als radiopost aangewezen posten ook de rode vlag.
- Het opstellen van de Officials bij de controleposten.
- Een laatste inspectie door de Proevenchef voordat de KP gereed moet zijn vóór de komst van de Voorrijders. De Proevenchef dient wel aan de start aanwezig te zijn bij aankomst van de Voorrijders. Zie hiervoor het officiële tijdschema

Het goed opbouwen van een KP vraagt veel tijd en mankracht; ook de bordjes “verboden publiek” elke 100 mtr. aan beide zijden van de weg moet men niet onderschatten. De Hoofdofficials zullen hierbij vaak door de Proevenchef worden belast met een specifieke taak.

Zorg er altijd voor ruim op tijd te beginnen; niet zelden wordt u bij het opbouwen van een KP geconfronteerd met onverwachte dingen. Ook deze dienen nog vóór de komst van de Voorrijders in de 000-auto te worden opgelost.

Alle hoofd- en waarschuwingspijlen en ook de FIA-borden moeten voor de rijders goed zichtbaar zijn en windbestendig worden vastgezet.

Zet echter de borden en pijlen niet zo dicht op de route dat deze gemakkelijk omver gereden kunnen worden!

HEKKEN.

Elk dranghek dat als afzetting op of bij de openbare weg wordt geplaatst dient zo te worden opgesteld en gemarkeerd (met lint), dat het géén gevaar oplevert en bij duisternis, regen en mist toch duidelijk zichtbaar is voor het overige verkeer. Ook moeten er reflecterende borden verboden inrijden (C1 of C2) duidelijk aangebracht zijn. Afhankelijk van de vergunningverlener moeten bij duisternis alle wegafzettingen op de openbare weg ook voorzien zijn van een waarschuwingslicht.

Houdt u hier bij het opbouwen van de KP alvast rekening mee!

De ervaring heeft geleerd dat er géén dranghekken vlak langs de KP route geplaatst moeten worden waar de rijders tegen aan kunnen rijden. Deze hekken kunnen anders door een uit de koers geraakte rallyauto worden gelanceerd!

ROOD-WIT LINT.

In het aan de Proevenchef verstrekte Veiligheidsplan en in de “officialboekjes” staan detailtekeningen van alle uitrem- en veiligheidszones op de klassementsproef waar lint moet worden aangebracht. Hierop worden afstanden gehanteerd van 10 mtr. voor zijkanalen en 50, 75, 100 mtr. en meer voor uitremzones. Verder worden aanduidingen gebruikt voor een indicatie van veel / weinig publiek en bochtsnelheid.

A - veel publiek B - redelijk publiek C – weinig publiek
1 – hoge snelheid 2 – snel 3 – matige snelheid

Ook alle andere toegangsmogelijkheden tot de KP zoals inritten, zandwegen, fietspaden etc. moeten (met lint) worden afgezet. Het lint dient goed te worden vastgemaakt en liefst zo vlak mogelijk te worden opgehangen (dus niet gekruld). Gebruik niet te lange stukken lint; bij een breuk is dan niet meteen al het lint verdwenen of wappert het over het parkoers.

Om de rijders niet in verwarring te brengen, dient het gebruik van lint aan de kant van de KP route ('het rijderslint') vermeden te worden; het dubbel aflinten is hierbij dus ook niet gewenst. Aan de kant van het publiek moet u echter het lint wél in voldoende en ruime mate aanbrengen voor de veiligheids- en uitremzones!

BESCHERMING VAN BERMEN.

Bochten die afgesneden kunnen worden, moeten deugdelijk worden afgezet. Vaak zullen de kwetsbare bermen beschermd dienen te worden met banden, baakschilden of iets dergelijks. Rijders dienen voor de verkenning geïnformeerd te worden over de aanwezigheid van bermmarkeringen dan wel positiemarkering op het wegdek. Bij het rijden van klassemmentsproeven in het donker dienen baakschilden zodanig gedraaid te staan dat deelnemers hierdoor niet verblind worden.

BORDEN 'VERBODEN VOOR PUBLIEK'.

Deze borden moeten in alle veiligheidszones (waar het publiek en u zelf dus **niet** mogen staan) worden geplaatst aan het begin en einde van de zone en in het midden van de zone, met de tekst c.q. opdruk zichtbaar voor het publiek. Op langere verboden of publieksvrije zones moeten om de ca. 100 meter bordjes "Verboden voor publiek" worden geplaatst.



Fotografen dienen op de klassemmentsproeven achter het lint plaats te nemen en zich te houden aan de aanwijzingen van officials. Alleen TV-media mogen als enige nog voor het lint plaatsnemen, naast officials. Overige media, met een wit hesje, mag, mits in bezit van perskaart en na een getekende afstandsverklaring, zich bewegen in de volgende gebieden: serviceterrein, nabij start en finishpodium en bij start en finish van de KP bij aanwezige officials. Hesjes, groen van kleur, worden alleen nog verstrekt aan TV ploegen.

BORDEN MET NUMMERS VAN BAANPOSTEN.

Bij elke baanpost kan een bordje neergezet worden met het nummer van de baanpost; dit nummer staat ook vermeld op uw kaartfragment van de KP en op de kaartfragmenten in het routeboek van de deelnemers en in het Veiligheidsplan.

Door een uniform gebruik van deze nummers kunnen de rijders (en de Officials) zich beter oriënteren op de plaats op de KP waar zij zich op een bepaald moment bevinden, en kan een ongevalsplek door iedereen zonder verwarring worden gelokaliseerd.

AANDUIDING MOBILOFOONPOSTEN.

Tevens kan bij baanposten die zijn voorzien van een mobilofoon een blauw bord worden neergezet met het symbool van een bliksemschicht. De posten waar de blauwe borden geplaatst worden zijn aangeduid als 'officiële radioposten'. Dit blauwe bord wordt op circa 100 meter voorafgegaan door een geel bord met een zelfde symbool. Deze posten zullen een rode vlag te beschikking krijgen. De rijders kunnen dan zien bij welke baanpost zij kunnen stoppen om via de daar aanwezige mobilofoon hulp te laten inroepen i.v.m. een ongeval op een voorgaand gedeelte van de route waar geen baanpost met mobilofoon aanwezig was.

De FIA-borden bij de 4 controleposten van de KP:

(Zie 'Voorbeelden FIA-Standaardborden' op blz. 9.)

1. TIJDCONTROLE VOOR EEN KLASSEMENTSPROEF.

Het controlegebied begint met een geel waarschuwbord met het symbool van een klok.

Na circa 25 meter staat een rood bord met het symbool van een klok bij de controlepost waar de tijdregistratie op de tijdcontrolekaart en tablet plaatsvindt.

2. START VAN DE KLASSEMENTSPROEF.

Op een afstand van 50 tot 200 meter na de Tijdcontrole ligt het startpunt van de KP. Dit wordt aangegeven door een rood bord met het symbool van een startvlag. Dit bord dient te staan ter hoogte van de (op het wegdek aangegeven) startlijn. Het controlegebied wordt ca. 25 meter na de start afgesloten met een beige eindbord met 3 zwarte diagonale strepen.

De FIA-borden voor de Tijdcontrole en de Start van de KP worden in de regel alleen aan de rechterzijde van de weg geplaatst.

3. VLIEGENDE FINISH.

Op circa 100 meter vóór de Vliegende Finish wordt rechts van de weg een geel waarschuwbord geplaatst met daarop het symbool van een zwart-wit geblokte finishvlag.

De Vliegende Finish zelf ligt op een denkbeeldig getrokken lijn tussen twee rode borden met het symbool van een zwart-wit geblokte finishvlag. Hier wordt de finishtijd geregistreerd.

(Ook kunnen hier borden neergezet worden die het publiek attent maken op de plaatsing van de fotocel; deze zijn bedoeld om het publiek niet door de straal van de fotocel te laten lopen.)

4. STOPFINISH.

Op 200 tot 400 meter na de Vliegende Finish wordt de plaats van de Stopfinish aangegeven met een rood bord 'STOP'. Het controlegebied van de finish wordt na ca. 25 meter afgesloten met een beige eindbord met 3 zwarte diagonale strepen.

De FIA-borden bij de Vliegende Finish en de Stopfinish worden **geadviseerd** aan beide zijden van de weg te plaatsen. Mocht er bijvoorbeeld één bord worden omgereden, dan staat er altijd nog een bord aan de andere zijde van de weg.

Er moet te allen tijde voorkomen worden dat er, door niet juist geplaatste of niet goed zichtbare finishborden, een rallyauto op volle snelheid door de Stopfinish kan vliegen!

Voor een klassementsproef heeft u dus 8 FIA-borden nodig, t.w.:

- | | |
|---------------------------|---|
| - Tijdcontrole | 1 geel + 1 rood klokbord, |
| - Start KP | 1 rood bord startvlag + 1 beige eindbord, |
| - Vliegende Finish | 1 geel + 1 rood bord finishvlag, |
| - Stopfinish | 1 rood bord STOP + 1 beige eindbord. |

Worden de borden aan het einde van de klassementsproef aan beide zijden geplaatst, wat ook geadviseerd wordt, heeft men een dubbele set van Vliegende en Stopfinish nodig.

VOORBEELDEN FIA-STANDAARDBORDEN

Soort Controle	CONTROLE GEBIED (diameter of bord > 55 cm)		
	⇒ rijrichting van de rally	⇒ rijrichting van de rally	⇒
	GELE BORDEN	RODE BORDEN	BEIGE BORDEN
	Begin Controlegebied	Verplicht Stoppen	Einde Controlegebied
ROUTE CONTROLE	 25 m min	 RC 5 m min	
TIJD CONTROLE	 25 m min	 TC 5 m min	
TC SERVICE IN	 5 m	 TC 5 m	
TC SERVICE UIT	 5 m	 TC 5 m	
TC HERGROEPERING	 5 m	 TC 5 m	
TC EN KP START	 25 m min	 TC 50-200 m  KP START 10-25 m	
KP EINDE	 100 m	 FF 200-400 m  KP STOP 5 m min	
ANDERE FIA STANDAARD RALLY BORDEN (diameter of bord > 55 cm)			
	WITTE SYMBOLEN OP GELE ACHTERGROND *)	WITTE SYMBOLEN OP BLAUWE ACHTERGROND *)	
TANKZONE			
RADIO POST	 100 m	 RP	
STANDPLAATS AMBULANCE	 100 m	 SA	

Afstanden moeten zo goed als praktisch mogelijk worden toegepast.

*) Voorgaande kleuren/uitvoering van deze borden mogen worden gebruikt totdat vervanging noodzakelijk is.

In het Standaard Reglement Rally 2018, bijlage 1, pagina 37, vind je een overzicht van de standaard controleborden.

HET PLAATSEN VAN PIJLEN OP EEN KLASSEMENTSPROEF.**- WAARSCHUWINGSPIJLEN.**

Dit zijn oranje driehoeken (ca. 60x30 cm).

Er worden twee recht omlaag wijzende waarschuwingspijlen geplaatst als waarschuwing bij een moeilijke of gevaarlijke doorgang.

Te denken valt hierbij bijv. aan een wegversmalling, aan grote kuilen in het wegdek of bij gevaarlijke obstakels. Deze waarschuwingspijlen moeten dan ter hoogte van de gevaarlijke situatie aan beide zijden van de weg worden geplaatst.

- HOOFDPIJLEN.

Dit zijn vierkante witte borden met een rode pijl (ca. 60x60 cm).

Een hoofdpijl wordt geplaatst op of bij elke samenkomst van wegen waar een richtingsverandering moet plaatsvinden.



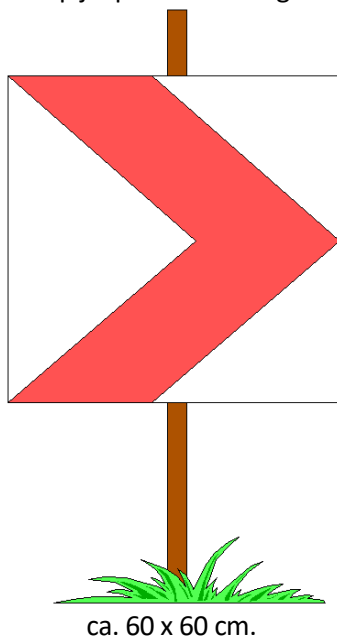
Bochten in de route worden in principe NIET aangegeven met pijlen. Alleen bij echt gevaarlijke bochten mag een hoofdpijl worden geplaatst.

Vanzelfsprekend is het de bedoeling dat alle hoofdpijlen wijzen in de door de rijders te volgen richting.

Net als de FIA-borden dienen de waarschuwings- en hoofdpijlen stevig te worden vastgezet, zodat zij door een windvlaag niet direct kunnen om waaien, of niet meer duidelijk de juiste richting aangeven.

VOORBEELDEN PIJLEN

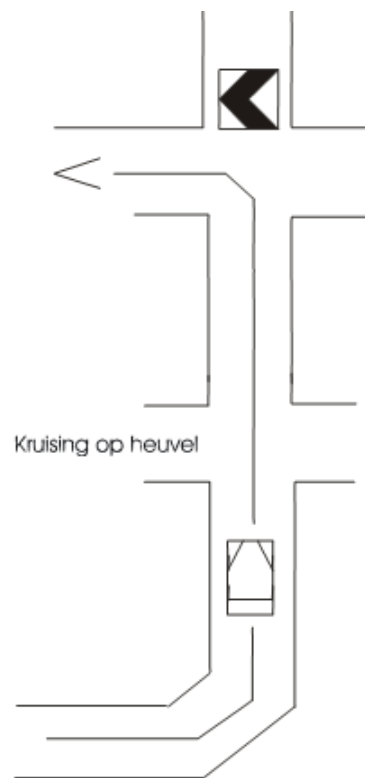
HOOFDPIJL
(rode pijl op witte achtergrond)



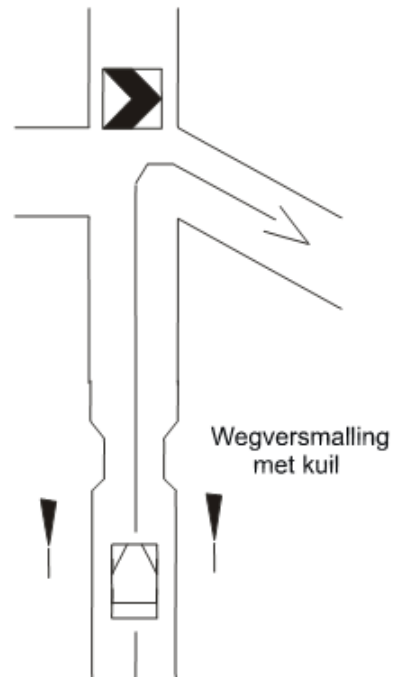
WAARSCHUWINGSPIJL
(oranje)



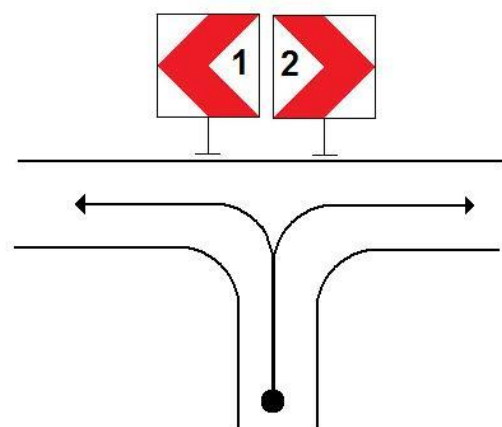
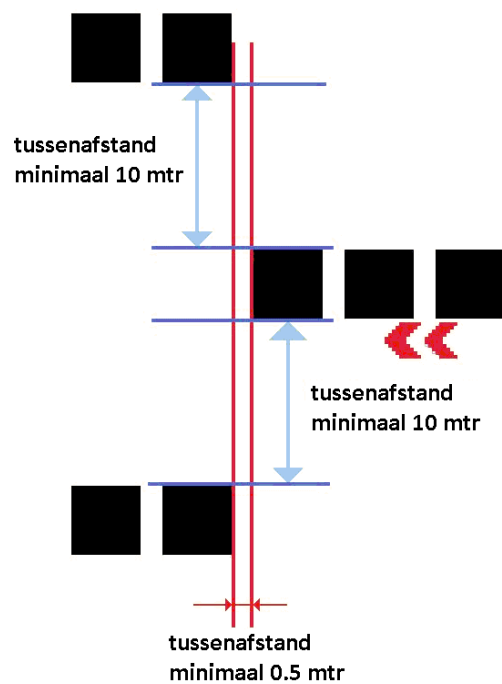
Voorbeelden bepijling



Chicane



Rondkoers



**Bijzondere toepassingen van hoofdpijlen:**

(Zie 'Voorbeelden Bepijling' op blz. 11.)

1. BIJ HET UITVOEGEN UIT EEN RONDKOERS.

Een rondkoers is een deel van een klassementsproef dat meerdere malen moet worden gereden.

Voor het aanduiden van het uitvoegen uit een rondkoers moeten **genummerde hoofdpijlen** worden gebruikt; hierbij geven de nummers aan welke richting de rijders in de betreffende ronden dienen te volgen op het splitsingspunt.

2. IN EEN CHICANE.

Een chicane is een constructie met bijv. tonnen, IBC's, banden of strobalen om de snelheid van de rallyauto's op bepaalde plaatsen om veiligheidsredenen te kunnen afremmen.

De tussenafstanden van de objecten moet minimaal 10 mtr. zijn; de lengtetussenafstand moet minimaal 0,5 mtr. zijn. (Een tekening van de juiste opbouw van elke chicane staat in het SRR 2018, bijlage IX, pagina 61 en in het Veiligheidsplan)

In een chicane moeten **TWEE hoofdpijlen vlak naast elkaar op of tegen de 2e barrière** geplaatst worden, **wijzend in de rijrichting.** (Zie 'Voorbeelden Bepijling' op blz. 11.)

Voor het plaatsen van de waarschuwings- en hoofdpijlen is het belangrijk dat deze goed zichtbaar voor de rijders worden opgesteld.

Probeert u zich zelf eens voor te stellen hoe een rijder, wiens navigator zojuist de volgorde in zijn pace notes is kwijtgeraakt, aankijkt tegen de hoofdpijlen als enige hulpmiddel om de juiste richting op een KP nog te kunnen volgen.

VOORRIJDERS en sluitauto.

Ter controle van de juiste opbouw van een KP, of als waarschuwing voor het publiek, komen vóór de deelnemers eerst nog zogenaamde Voorrijders over de proef. Bij elk evenement moeten voorrijders de gehele route rijden. Zij mogen de deelnemers op geen enkele wijze hinderen. De volgorde van de voorrijders is volgens onderstaand schema:

- 90 minuten vóór de eerste deelnemer controleert de T-car de tijdwaarnemingsapparatuur op de juiste werking, voor zover al aanwezig, en waar nodig de werking van de mobielefoon
- 75 Minuten vóór de start van de eerste deelnemer worden alle zaken op de KP gecontroleerd, en waar nodig met uw hulp gecorrigeerd, door de Voorrijders in de **000-auto***).
- 60 minuten vóór de start van de eerste deelnemer controleert de **KNAF Veiligheidsfunctionaris*)** de KP aan de hand van het Veiligheidsplan op veiligheidsaspecten. Meestal wordt naast de veiligheidsauto een **"lintauto"** ingezet om eventuele wijzigingen aan te brengen en tekortkomingen aan te brengen. Met name de veiligheid voor het publiek heeft hierbij zijn speciale aandacht.
- 30 minuten vóór de start van de eerste deelnemer rijdt een **publieksveiligheidsauto** over de KP om het publiek, via een luidspreker, te waarschuwen dat de KP zo gaat beginnen en men op een veilige plaats moet gaan staan.
- 20 Minuten vóór de start van de eerste deelnemer wordt de KP nogmaals door de Voorrijders in de **00-auto*)** gecontroleerd en zo nodig alsnog gecorrigeerd. Adviezen en wijzigingen van de V-auto worden door deze 00-auto gecontroleerd. De 00-auto moet zijn uitgerust met een rood gekleurd zwaailicht en sirene

- 10 minuten voor de start van de eerste deelnemer kunnen er eventueel nog één of twee **X-auto's** over de KP rijden.
- 5 minuten vóór de start van de eerste deelnemer, start de **0-auto**. Deze rijdt de KP op nagenoeg volle snelheid om duidelijk te maken dat het nu echt gaat beginnen. De 0-auto moet uitgerust zijn met een oranje gekleurd zwaailicht en sirene. Hoeveel minuten korter de 0-auto voor de eerste deelnemer start hangt af van de capaciteiten van de rijder en de snelheid van zijn auto.

Er moet steeds naar worden gestreefd de 0-auto het afgesproken aantal minuten vóór de eerste deelnemer, liefst op het in het tijdschema geplande tijdstip, te laten starten. Dit kan alleen bereikt worden wanneer de gehele KP voor de komst van de 000-auto volledig opgebouwd en afgesloten is, en alle Voorrijders dan tijdig van de KP af kunnen zijn.

Nadat de laatste deelnemer is gestart en, indien van toepassing, het voorgeschreven aantal ronden in een rondkoers heeft afgelegd, rijdt de **sluitauto***), ook wel Sweeper Car genoemd, over de KP. Deze is herkenbaar aan een zwart-wit geblokte finishvlag op de voorportieren en rijdt met een groen gekleurd zwaailicht. De sluitauto haalt rondkoers tellijsten en eventueel ingenomen tijdcontrolekaarten op en noteert de op de KP uitgevallen deelnemers.

Als de KP slechts éénmaal wordt verreden is de sluitauto het teken om met het afbreken van de KP te beginnen. **Bij een rondkoers komt de sluitauto bij een gedeelte van het parkoers tweemaal langs en kan men daarna pas beginnen met opruimen.** (Of uw Proevenchef moet andere instructies hebben gegeven.)

Wordt de KP echter meerdere keren verreden dan luidt de doorkomst van de sluitauto slechts een pauze in, die kan worden benut om eventuele schade aan het wegdek, de pijlen, linten en afzettingen te herstellen, gestrande auto's af te slepen en de aanwonenden (in overleg met de Proevenchef) naar/van hun huis te laten gaan.

***) Beide inzittenden moeten tenminste een hoofdofficiallicentie hebben**

V. HET VERLOOP VAN EEN KLASSEMENTSPROEF.

HERKENBAARHEID.



Elke Official op een klassementsproef of bij een controlepost dient een officialhes te dragen om herkenbaar te zijn voor het publiek, de rijders en de andere Officials.

Door het dragen van een (geel) officialhes met daarop de tekst "KNAF MARSHAL" bent u namelijk voor iedereen herkenbaar als de verantwoordelijke ter plaatse.

- Zou u als toeschouwer de instructies willen opvolgen van 'zo maar iemand in een burgerpak'?
- Zou u als deelnemer uw tijdcontrolekaart graag afgeven aan iemand die niet herkenbaar is als Official?

Het als Official zelf gaan fotograferen of een videofilm maken is uiteraard uit den boze. U hebt uw handen al vol aan het uitvoeren van uw taken en het toezicht op de veiligheidsaspecten.

90 Minuten voor de geplande start van de eerste deelnemer moet de gehele KP afgesloten zijn. Daarna mag u, buiten de Voorrijders en de eerder genoemde Officials, sportcommissarissen en observers, niemand meer met een voertuig op de KP route toelaten. Zij komen altijd vanaf de start op de klassementsproef. Probeer echter wel de aanwonenden (in overleg met de Proevenchef) zoveel mogelijk ter wille te zijn.

AANWONENDEN.

De Organisator heeft tevoren contact gezocht met alle aanwonenden van een KP.

Hen te informeren en hun begrip en medewerking te vragen is absoluut essentieel voor het goede verloop van een KP.

De praktijk heeft geleerd dat bijna iedereen bereid is medewerking te verlenen als men maar geïnformeerd is over wanneer er wat gaat gebeuren.

Afspraken over bijvoorbeeld hoe lang een bepaald weggedeelte is afgesloten, dienen dan ook zoveel mogelijk te worden nagekomen.

In de praktijk zult u toch geconfronteerd worden met iemand die beslist over de route van de KP wil. Veel tact en overredingskracht is dan nodig om toch zijn/haar medewerking te krijgen. Bedenk hierbij dat niet iedereen net zo 'rally-minded' is als u.

Probeer hiervoor (vooraf) oplossingen te bedenken als alternatieve routes; het door u ontvangen kaartfragment van de KP kan hierbij van pas komen.

Gebruik, altijd in overleg met de Proevenchef, een eventueel door een vertraging ontstaan 'gat' in het deelnemersveld om een aanwonende naar huis te laten gaan.

Laat echter nooit iemand met een voertuig toe op de route van de klassementsproef zonder toestemming van de Proevenchef!

Alleen in uiterste noodzaak kunt u de Proevenchef verzoeken de KP stil te leggen. Bedenk wel wat de gevolgen zijn i.v.m. de uitloop van het tijdschema voor uw KP en de andere KP's, zeker wanneer deze meerdere malen achter elkaar worden verreden.

Het plaatsen van duidelijke wegafzettingen aan het begin van een weg die naar de KP leidt, met het juiste inrijverbodsbord of het bord 'Doorgaand rijverkeer gestremd', ontnemt de klagers al bij voorbaat het recht om te mogen doorrijden op wegen waar zij in het geheel niet thuishoren.

Indien u als Hoofdofficial belast bent met de bewaking van een deel van de KP, dient u te beschikken over een kaartfragment waarop de route van de KP (met straatnamen), de nummers van de baanposten en alle veiligheidsvoorzieningen zijn aangegeven.

Controleer aan de hand hiervan de volgende zaken:

- Wat is het nummer van uw baanpost?
- Waar staan de voorgaande en volgende baanposten?
- Welke baanpost is uitgerust met brandblusser/mobilofoon?
- Hoe kunnen deze posten elkaar zonodig helpen?
- Waar mag het publiek **wel en waar beslist niet** staan?
- Wijzen alle pijlen in de juiste richting?
- Waar staan politie en brandweer (duikers), wiens hulp u eventueel kunt inroepen?

INCIDENTEN.

Wees steeds voorbereid op mogelijke ongevallen; **overleg vooraf** met de bij u aanwezige andere Officials over wie wat gaat doen in geval er zich plotseling een incident mocht voordoen, zoals:

- Wie gaat de volgende rijders waarschuwen met de gele vlag?
- Wie belast zich indien nodig met brandblusser?
- Wie ontfermt zich over de mogelijke gewonden?
- Wie informeert de Proevenchef?
- Wie houdt het publiek op afstand?

Het hanteren van de gele vlag.

De gele vlag mag alleen gebruikt worden door een marshal die het marshal veiligheidsjack draagt. De tijdsduur dat de vlag gebruikt wordt en de startnummers van de gehinderde deelnemers moeten geregistreerd worden.

Een gele vlag betekent: pas op, gevaarlijke situatie:

- stilstaande of langzaam rijdende auto op route,
- geheel of gedeeltelijke blokkering van de route,
- hulpvoertuigen op de proef.

Een equipe welke de gele vlag is getoond kan een passende rijtijd worden toegekend volgens art. 39, **na ontvangst** van een rapport van een official.

RODE VLAG

Bij het tonen van een rode vlag moet de rijder direct snelheid verminderen en deze aanzienlijk verlaagde snelheid tot het eind van de klassemmentsproef handhaven en tevens de aanwijzingen van officials of bemanning van hulpvoertuigen opvolgen. De rode vlag wordt op alle posten getoond bij de gemarkeerde radioposten.

Bij klassemmentsproeven met een rondkoers kan op voldoende afstand en op een voor deelnemers goed zichtbare plaats voor het invoegpunt een rode vlag en rode LED lamp getoond worden. Dit betekent dat deelnemers onmiddellijk moeten stoppen en ruimte moeten laten voor hulpvoertuigen. De klassemmentsproef is stilgelegd.

Aan elke equipe die niet aan deze regel voldoet wordt een straf door de Sportcommissarissen opgelegd. Equipes die een rode vlag hebben gekregen zullen een passende rijtijd worden toegekend, conform art 39.

Het is niet uw taak om gestrande auto's weer terug op de route te brengen. Uiteraard mag u de rijders wel helpen, maar uw zorg moet op de allereerste plaats liggen bij de veiligheid van het publiek, van de volgende deelnemers **en** van uzelf.

Blijf geconcentreerd; snelheidssporten brengen nu eenmaal gevaren met zich mee. Op u rust de taak om door een juist optreden het risico van een ongeval en de eventuele gevolgen te beperken.

Tijdens het verloop van de klassemmentsproef moeten de Officials, die als baanpost optreden, daarom steeds blijven controleren of:

- Het publiek zich nog op een veilige plaats bevindt.
- De waarschuwings- en hoofdpijlen nog goed zichtbaar zijn en in de juiste richting wijzen, en de linten nog intact zijn.

 *Zo mogelijk noteren zij ook de startnummers van alle deelnemers die passeren; bijv. op de deelnemerslijst.*

Het moet voorkomen worden dat toeschouwers langs de weg van de klassemmentsproef gaan lopen zolang de klassemmentsproef verreden wordt (na de 0-auto en voor de passage van de laatste auto). Meestal vertrekt het rallypubliek na de eerste 10 à 20 auto's naar een volgende KP. Dit is een moment van extra waakzaamheid! Neem daarom zelf een fluitje mee om het publiek dat op of langs de KP loopt te waarschuwen bij nadering van een auto.

Vertraging van een klassemmentsproef.

Indien een klassemmentsproef langer dan 20 minuten onderbroken is dienen de toeschouwers geïnformeerd te worden voordat er weer gestart wordt met de volgende deelnemers. Dit kan bijv. d.m.v. een auto met geluidsinstallatie over de proef te laten rijden. Mocht dit niet mogelijk zijn zal klassemmentsproef gestopt worden.

Waarschuwingsteken SOS / OK.

Elke deelnemer is verplicht een waarschuwingsteken in de deelnemende auto te hebben met op de ene kant een rood "SOS"-teken en op de andere kant een groen "OK"-teken, ter grootte van tenminste 42 cm x 29.7 cm (A3). In geval van een ongeval waar dringende medische hulp is gewenst moet indien mogelijk het rode "SOS" teken onmiddellijk getoond worden aan de volgende auto's.

Een equipe die het rode "SOS" teken ziet of een auto ziet die een zwaar ongeval heeft gehad en waar de equipe nog in de auto zit en geen rood "SOS" teken laten zien, moet zonder uitzondering onmiddellijk stoppen om te helpen. Alle nog volgende auto's moeten ook stoppen. De tweede auto die ter plaatse is, moet doorrijden naar de eerstvolgende radiopost om deze te waarschuwen. De daaropvolgende auto's moeten de route vrijhouden voor de hulpverleningsvoertuigen. Alle equipes die gestopt zijn conform deze procedure zullen een passende tijd krijgen, conform art 39.

Gevarendriehoek.

In ieder deelnemende auto moet een gevarendriehoek aanwezig zijn welke, in geval de auto stopt op een klassemmentsproef, door een van de leden van de equipe duidelijk zichtbaar tenminste 50 meter voor de

auto geplaatst moet worden om de volgende rijders te waarschuwen. De gevarendriehoek moet aan dezelfde kant van de weg geplaatst te worden als de auto staat. Aan elke equipe die niet aan deze regel voldoet kan een straf door de Sportcommissarissen worden opgelegd.

De gevarendriehoek moet ook geplaatst worden wanneer de auto naast de weg staat.

RAPPORTEREN.

Om de Wedstrijdleiding te informeren over een mogelijke overtreding van de reglementen door een deelnemer, over een ongeval op een klassementsproef of eventuele aangerichte schade of milieuvervuiling, dient per voorval door een Hoofdofficial een duidelijk rapport met zoveel mogelijk gegevens te worden opgemaakt. Hij dient er derhalve wel rekening mee te houden dat elk opgemaakt rapport door twee officials ondertekend dient te worden; zie voorbeeld op volgende pagina.

N.B. Overtreding van de reglementen bij een controlepost wordt normaal alleen op de daar aanwezige controlestaat vermeld. Alleen bij ernstige overtredingen van de regels dient hiervoor apart een uitgebreid rapport te worden opgemaakt.

Aan de hand van het rapport kan de Wedstrijdleiding of de Sportcommissarissen een beslissing nemen t.o.v. de deelnemer die een overtreding heeft begaan, een ongeval met eventuele schade afwikkelen, of een milieuvervuiling laten opruimen.

In dit rapport moeten daarom tenminste worden vermeld:

- Betreft het een overtreding van de reglementen, een ongeval, een schademelding, of een milieuvervuiling.
- De naam en/of het nummer van de KP.
- Het nummer van de baanpost of de controlepost.
- De functie en naam van de Official(s).
- Het startnummer van de veroorzaker.
- De startnummers van andere deelnemers die bij het voorval betrokken zijn geweest.
- De datum en het tijdstip van het voorval.
- Een gedetailleerde omschrijving van het voorval.
- Een situatietekening van de plaats van het voorval.
- De naam en het adres (indien bekend) van degene wiens eigendom is beschadigd.
- De datum, en de handtekening(en) van de Official(s).
- Een telefoonnummer waarop U als Official bereikbaar bent.

De achterzijde van het formulier is eventueel te gebruiken voor:

- De namen en adressen van eventuele getuigen.
 - Alle overige informatie die u in verband met het voorval van belang acht.
- ☞ De Proevenchef dient direct op de hoogte gesteld te worden van elk voorval, en ook het rapportformulier dient zo snel mogelijk bij hem/haar te worden ingeleverd en/of zo nodig meegegeven te worden aan de sluitauto.

(Zie 'Voorbeeld Incidentenrapport-formulier' op blz. 17.)

N.B. Bij een ernstige overtreding van de reglementen of een ongeval met letsel dient (dienen) de Official(s), die het rapport heeft (hebben) opgesteld, zich na afloop van de klassementsproef nog beschikbaar te houden om eventuele vragen van de Wedstrijdleiding of de Sportcommissarissen te kunnen beantwoorden.

INCIDENTENRAPPORT

logo rally

naam rally

**SCHADEFORMULIER / INCIDENTENFORMULIER**

EVENEMENT : _____ DATUM : _____ - _____

ER IS GECONSTATEERD DOOR :

(In verband met eventuele getuigenverklaring minimaal 2 namen invullen)

	Naam :	Mobiel Telefoonnr.	Licentienr.	Handtekening
OFFICIAL 1 :				
OFFICIAL 2 :				

OP : KLASSEMENTSPOEF (Naam en/of nummer) :

SERVICEPUNT (naam en/of straat en plaats) :

OVERIG (naam en/of straat en plaats) :

DAT DEELNEMER(S) / SERVICE-EQUIPE / OVERIG (*) MET:

PORTIERNUMMER EN/OF KENTEKEN :

NAMEN BESTUURDERS (Indien bekend) :

MERK EN/OF TYPE AUTO :

TIJDSTIP :

SCHADE / VERONTREINIGING / OVERTREDING(*) VEROORZAAKT HEBBEN.**OMSCHRIJVING SCHADE / VERONTREINIGING / OVERIG : (Niet aan de rally-auto)**

GEWONDEN : JA / NEE (*)

Ondernomen actie :

SITUATIESCHETS (Indien noodzakelijk)

INVULLEN BIJ:

- SCHADE EN/OF MILIEUVERONTREINIGING
- SERVICE PLEGEN AAN DE RALLY-AUTO WAAR DIT NIET IS TOEGESTAAN
- OVERTREDINGEN VAN DE VERKEERSREGELS VAN RALLY- EN/OF SERVICEWAGENS
- OVERIG NIET TOELAATBAAR GEDRAG VAN DEELNEMERS EN HUN TEAMLEDEN

DIT FORMULIER ZO VOLLEDIG MOGELIJK INVULLEN EN DIRECT NA AFLOOP VAN DE KLASSEMENTSPOEF INLEVEREN BIJ UW PROEVENCHEF OF ANDERS BIJ DE WEDSTRIJDLEIDING.

(*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

HET AFBREKEN / OPRUIMEN VAN DE KLASSEMENTSPROEF.

De Proevenchef zal vóór het begin van de KP instructies geven hoe te handelen als de KP is afgelopen. Hij zal u verzoeken te helpen bij het opruimen van alle op de KP geplaatste hekken, borden, lint, pijlen, staanders, brandblussers, etc.

Vergeet hierbij vooral ook niet de hekken en borden die als buitenafzetting zijn geplaatst buiten de KP route!

Ook het verzamelpunt en de inleverplaats van alle materialen (meestal de Stopfinish of startlocatie) dienen aan u te worden bekend gemaakt.

Bij het afbreken van een KP moeten alle stukken lint en het afval, zoals blikjes, flessen en plastic, van de KP worden verwijderd en moet, voor zover mogelijk, de schade aan het (onverharde) wegdek worden hersteld. De uitrusting van elke baanpost dient dan ook te bestaan uit een afvalzak, een schop en een bezem. Ook is het gemakkelijk als u over een paar werkhandschoenen kunt beschikken.

N.B. Dranghekken en wegafzettingen dienen na afloop te worden teruggezet op de plaats waar u ze heeft weggehaald. Zet ze zo ver in de berm dat zij geen gevaar kunnen opleveren voor het overige verkeer!

'**Vele handen maken licht werk**'; als iedereen mee helpt is de KP snel opgeruimd en kan het materiaal worden gesorteerd en geteld.

Het inleveren van het materiaal:

- De staanders per 25 in bakken verzamelen.
 - De officialhessen van de rallypool per 10 bundelen.
 - De FIA-borden bij elkaar op een stapel.
 - De hoofd- en waarschuwingspijlen op aparte stapels.
 - De bordjes met baanpostnummers op een aparte stapel.
 - De borden 'aanduiding mobilfoonposten' op aparte stapel.
 - De headset dient in de verpakking te worden gestopt. (indien nog gebruikt)
 - Verbindingsapparatuur dient per set te worden ingeleverd (mobilfoon, antenne, kabels, microfoon, luidspreker).
 - De brandblussers, gele en rode vlaggen en de overige ontvangen materialen per item verzamelen.
 - Lint en afval in afvalzakken doen en (thuis) deponeren in een daartoe geschikte afvalcontainer.
- ☞ *Kromme staanders en beschadigde pijlen, borden of hessen moeten apart worden ingeleverd. Apparatuur die niet goed werkt kunt u voorzien van een briefje met een omschrijving van het vermoedelijke defect.*

N.B. De rapportformulieren en mogelijk door deelnemers bij u ingeleverde tijdcontrolekaarten, die niet door de sluitauto zijn opgehaald, dient u ook in te leveren bij de Proevenchef.

VI. VERBINDINGEN.

EEN GOEDE MOBILOFOONVERBINDING IS VAN HET ALLERGROOTSTE BELANG VOOR EEN GOED EN VEILIG VERLOOP VAN EEN EVENEMENT, EN KAN VAN LEVENSBELANG ZIJN BIJ HET SIGNALEREN EN HET BEHANDELEN VAN EEN ONGEVAL!!

We kennen bij de Rallysport verschillende soorten verbindingnetten werkend via mobilofoons en/of portofoons. Daarnaast wordt ook veel gebruik gemaakt van mobiele telefoons.

- Het net voor de WEDSTRIJDLEIDING.

Hiermee wordt het mobilfooncontact onderhouden tussen de Centrale Post (in de Permanence), de Wedstrijdleader, zijn Assistenten, de Voorrijders (000 en 00), de Voorzitter van de Sportcommissarissen, de Proevenchefs en de sluitauto.

Dit verbindingnet wordt begeleid en bewaakt door een radiocoördinator op de Centrale Post, die aantekening houdt van alle belangrijke berichten.



Alleen de Proevenchef heeft met dit net te maken.

- Een apart net voor de VEILIGHEID.

In dit net werken de Centrale Post, de Wedstrijdleader, het Hoofd veiligheid, het Hoofd medische dienst, de KNAF Veiligheidsfunctionaris en soms ook de Artsen en Ambulances op de KP's.

In de praktijk is dit net veelal gecombineerd met het net voor de wedstrijdleiding.



De proefbemanning heeft niet direct met dit net te maken.

- HET VERBINDINGSNET VOOR EEN KLASSEMENTSPROEF.

Hiermee onderhoudt de verbindingSCOördinator van de KP, namens de Proevenchef, contact met alle baanposten die zijn uitgerust met een mobilfoon/portofoon en met de Stopfinish.

(Zie 'Voorbeelden Verbindingsnetten' op blz. 20.)

De verbindingSapparatuur is storingsgevoelig; ga er dan ook uiterst voorzichtig mee om bij montage, gebruik en demontage.

Het gebruik van radiofrequenties bij rally's is aan strenge richtlijnen gebonden. Beschouw de mobilofoons en portofoons niet als speelgoed. Alleen berichten over de wedstrijd en in verband met veiligheid mogen hierop worden doorgegeven.

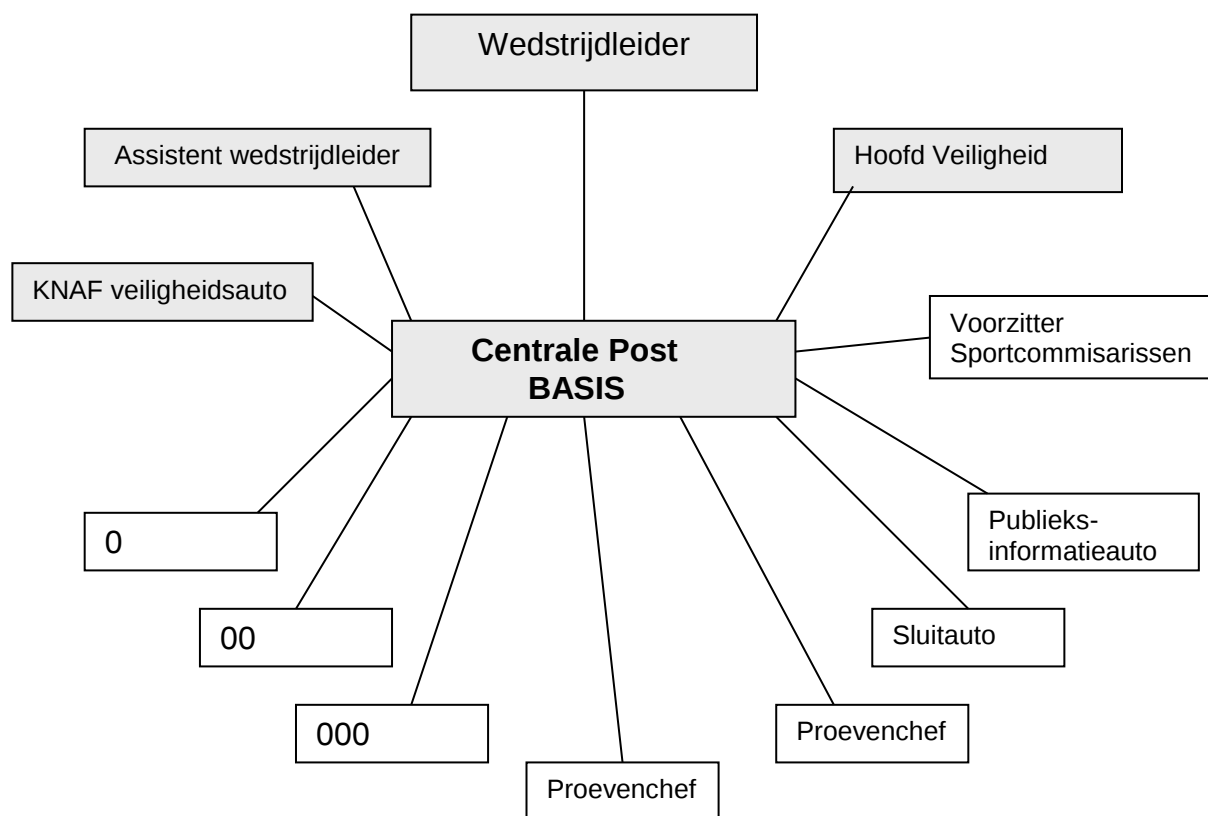


In principe hebben de mobilfoonposten op een KP géén onderling contact; Zij onderhouden uitsluitend contact met de KP verbindingSCOördinator en/of met de Proevenchef zelf, die bij de Start van de KP staat.

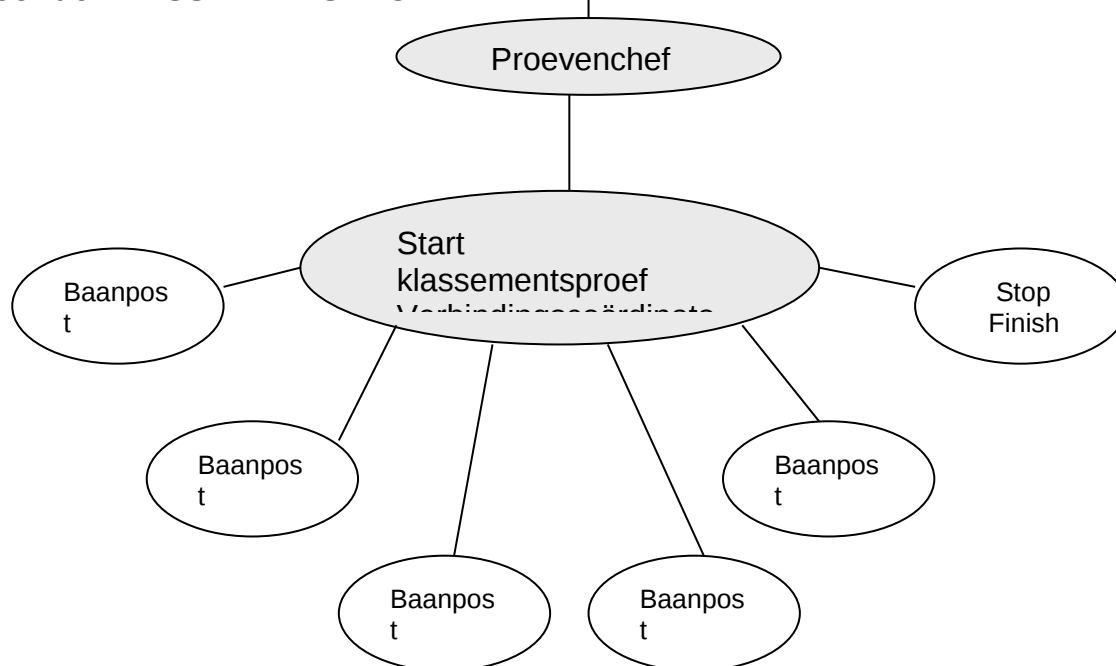
In geval er echter geen goede verbinding bestaat tussen een ver weg gelegen post en de verbindingSCOördinator, kan een tussenliggende mobilfoonpost proberen te bemiddelen door de berichten door te geven.

VOORBEELDEN VERBINDINGSNETTEN

voor de WEDSTRIJDLEIDING



voor de KLASSEMENTSPROEF



Adviezen voor het gebruik van radioverbindingen:

- Alleen laten bemannen door ervaren mensen.
- Bij voorkeur moeten de stemmen van deze personen bekend zijn bij de verbindingsscoördinator (= herkenbaarheid).
- Mobilifoons niet laten bemannen door Officials die ook al met andere drukke taken belast zijn.
- De verbindingsscoördinator moet onmiddellijk optreden bij verkeerd gebruik van het mobilfoonnet. Een vraag als: "*Waar blijven de koffie en lunchpakketten?*" hoort hierop dus beslist niet thuis!

Het monteren van de mobilfoon:

- Controleer of het apparaat 'uit' staat.
- Sluit eerst de antenne, de voedingsdraad en de microfoon (eventueel ook de aparte luidspreker) op de mobilfoon aan.
- Plaats de antenne midden op het dak van uw auto.
- Sluit de apparatuur dan pas aan op de sigarenaansteker, of nog beter en bij voorkeur, beveiligd met een zekering, rechtstreeks op de accu.
- Schakel daarna als laatste het apparaat in en meldt u, voordat u naar uw post vertrekt, bij de KP verbindingsscoördinator om te testen of de verbinding goed werkt.

LET OP:

- Zorg dat de antennekabel of snoeren niet bekneld raken tussen het portierraam of de deuropening (draadbreek).
 - Plaats de magnetische voet van de antenne nooit op de mobilfoon zelf; het magnetisch veld kan schade aan de apparatuur veroorzaken.
- ☞ *Als u op uw post bent gearriveerd meldt u ook dit aan de KP-verbindingsscoördinator.*

De verbindingssapparatuur dient constant te worden bemand en uitgeluisterd om in geval van calamiteiten onmiddellijk de juiste informatie te kunnen ontvangen of geven, en de hulpverlening bij een ongeval doeltreffend te kunnen coördineren.

De verbindingsscoördinator zal regelmatig controleren of er nog een goede verbinding tussen alle mobilfoonposten bestaat.

Hoogspanningsleidingen en (natte) bomen hebben een negatieve invloed op de zend- en ontvangstkwaliteit. U kunt proberen door de auto iets te verplaatsen een betere verbinding te krijgen. Ook een ingeschakelde autoradio kan storing (interferentie) op de mobilfoon veroorzaken.

Omdat de KPN slechts enkele frequenties voor de Rallysport in Nederland heeft gereserveerd, kan het voorkomen dat u op uw mobilfoon soms berichten ontvangt van deelnemers en servicewagens die (tijdelijk) bij u in de buurt zijn, of van het verbindingssnet van een andere dichtbijgelegen KP.

- ☞ *Iedereen die op eenzelfde frequentie zit moet helpen voorkomen dat het berichtenverkeer van een ander wordt gestoord!*

Belangrijk voor een optimaal gebruik van een verbindingsnet:

1. De berichten moeten KORT EN ZAKELIJK zijn.
2. Het aantal berichten dient TOT EEN MINIMUM TE WORDEN BEPERKT om het net vrij te houden voor ongevalsmeldingen.
3. Na melding van een ongeval dienen alle andere posten op dat net RADIO-STILTE IN ACHT TE NEMEN.

Verbindingsprocedures:

- De oproep begint met de 'naam' van degene die men oproept.
 - De ontvanger hoort de inhoud van een voor hem bestemd bericht te bevestigen door het kort te herhalen.
 - Tussen de berichten werkt u met: **"Over"**.
 - De verbinding wordt, door degene die het berichtenverkeer is begonnen, afgesloten met: **"Uit"**.
-

Voorbeeld: Er is iets gebeurd bij Post 8 op KP 4.

'Start KP 4' is hier de KP-verbindingscoördinator.

- Post 8 meldt: - **"Start KP vier, hier post acht, over."**
 - Start KP 4 antwoordt: - **"Post acht, geef bericht, over"**.
 - Post 8 geeft dan zijn bericht. Als er een ongeval heeft plaatsgevonden gebruikt hij of zij in zijn melding de gebruikelijke codes, zoals vermeld op pag. 61 van dit boek. Dan herhaalt Start KP 4 het bericht in het kort.
 - Start KP 4 kan eventueel nog verdere vragen stellen over de situatie per plaatse en meedelen welke actie er wordt ondernomen vanaf de Start.
 - De verbindingscoördinator kan, indien hij bijv. dingen moet navragen bij de Proevenchef, meedelen: - **"Post acht, wacht, nader bericht volgt"**.
 - De verbinding wordt door Post 8, aan het einde van het laatste bericht, beëindigd met: - **"Uit"**.
-

***Voorkom het blokkeren van de 'spreeksleutel'.***

Bij het ingedrukt houden of blijven van een spreeksleutel is het gehele net niet meer bruikbaar!

N.B. Bedenk steeds dat niet alleen de KPN kan meeluisteren, maar ook iedereen met een scanner, of degenen die mogelijk via hun portofoon of mobilfoon op dezelfde frequentie aanwezig zijn.

VII. TIJDWAARNEMING / TIJDREGISTRATIE.

Dit hoofdstuk is een van de belangrijkste onderwerpen tijdens een rally, omdat hierdoor de uitslag van een evenement grotendeels wordt bepaald. Hierbij mogen geen fouten worden gemaakt

Maak er verder een gewoonte van ook uw eigen polshorloge reeds thuis op de wedstrijdtijd (telefoonnummer 0900-8002) af te stellen. Dit geeft u een mogelijkheid de juiste tijd te controleren en u hebt een reserveklok in het geval apparatuur mocht uitvallen. Bij elke controlepost dient een reserveklokje aanwezig te zijn.

Gebruikte tijdwaarnemingsapparatuur.

Alle klokken en tijdwaarnemingsapparatuur worden vooraf gecontroleerd en ingesteld. Dit alles wordt aangeleverd door RallySafe.

Tijdwaarnemingsapparatuur: bestaat uit een tablet voor de tijdcontrole, een tablet met startklok en startdetectiesysteem voor bij de start, een detectiesysteem voor de vliegende finish en een tablet bij de stopfinish.

De portofoonset bestaat uit; 2 Kenwood portofoons in beschermingstasje, 2 headsets, 2 reserve accu's en dit alles zit in een kunststof box.

- Bij een **TIJDCONTROLE** wordt gebruik gemaakt van een tablet en een zeer nauwkeurig digitaal satelietsklokje. Bij sommige evenementen wordt ook buiten de auto van de Official (op het dak) een grote digitale klok opgesteld, die voor de rijders vanaf het gele bord 'Tijdcontrole' goed zichtbaar moet zijn.
- Bij de **START v/d. KP** wordt door de tijdschrijver ook gebruik gemaakt van een digitaal klokje. Hij/zij vult de tijdkaart van de deelnemer in en op de tablet. De tablet en het startdetectiesysteem met startklok wordt door RallySafe aangeleverd en geïnstalleerd. Op de bij de start aanwezige tablet wordt automatisch de kloktijd en de starttijd registreert. De official die de tablet bedient moet de tijd en het startnummer controleren en zo nodig handmatig corrigeren.
De Startofficial krijgt zelf een digitale stopwatch welke hij/zij om de nek kan hangen.

De digitale klokjes dienen tijdig uit de koffer te worden gehaald i.v.m. het automatisch opstarten en gelijkzetten van deze klokjes via een satelliet signaal.

Ook de soms geplaatste grote klok bij de TC moet synchroon lopen met de satelietsklok (radiogestuurd klokje). Als dat niet het geval is en de tijd niet gecorrigeerd kan worden, moeten deze klokken niet worden gebruikt en worden verwijderd/omgedraaid.

De tijdwaarnemingsapparatuur voor de Vliegende Finish wordt verstrekt en geïnstalleerd door Rallysafe. De onderlinge communicatie tussen de Officials van de Vliegende Finish en de Stopfinish vindt plaats via een tablet en als back-up een draadloze verbinding met koptelefoons (de headset). De werking hiervan functioneert alleen als die op een goede manier gebruikt worden door officials.

- De Officials bij de **STOPFINISH** gebruiken géén klokken. Bij het nieuwe systeem lezen zij de finishtijd en de rijtijd af van een tablet. Zodra een deelnemer door de vliegende finish is gereden verschijnt zijn doorkomsttijd en rijtijd op de tablet

HET REGISTREREN VAN TIJDEN: (Geschreven van 00.01 - 24.00 uur.)

DE TIJDCONTROLE VOOR EEN KP. (Bemanning: 2 Officials.)

- De Official bij een Tijdcontrole noteert op de tijdcontrolekaart de tijd die de klok aangeeft op het moment dat de beide leden van de equipe zich met hun auto in het controlegebied bevinden, en een van de leden van de equipe de tijdcontrolekaart aan de controlepostofficial overhandigt.
- Een equipe mag het controlegebied één minuut voor haar meldingstijd binnenkomen zonder hiervoor tijdstraf te krijgen. (De tijd van binnenkomst van het controlegebied is de tijd dat de auto het gele klokbord passeert.)

Voorbeeld:

- De equipe overhandigt bij uw Tijdcontrole de tijdcontrolekaart om **14.21** uur; u noteert deze 'werkelijke' tijd in het vakje voor uw Tijdcontrole op de tijdcontrolekaart en u verifieert de TC-tijd met de tablet. Is deze correct? Dan OK.
- Na OK komt direct de geplande starttijd in beeld op de tablet: **14.24** uur. (= 14.21 uur plus 3 minuten.)

Equipes zullen doorgaans wachten voor het gele bord met klok.

De 2e bestuurder mag zich bij u op de hoogte komen stellen van de tijd op uw wedstrijdklok. Op de ideale tijd wenkt hij dan de 1e bestuurder om het controlegebied met de auto binnen te rijden.

Als u, om een eigen fout te herstellen, een tijd moet corrigeren op de tijdkaart dient u dit duidelijk te doen met een paraaf bij de correctie.

- De Official van de Tijdcontrole is de enige die deze tijden op de tijdcontrolekaart mag noteren of corrigeren!
- Hij mag de equipe géén informatie geven over haar ideale meldingstijd. (Hij mag wel zijn wedstrijdklok laten zien.)
- Alleen de tijd die uw klok aangeeft op het moment van overhandigen van de tijdcontrolekaart mag u noteren!
- Het op haar ideale tijd volgens de juiste procedure melden is alleen de verantwoordelijkheid van de equipe zelf!

**LAAT U DOOR DE RIJDERS NOOIT EEN TIJD OPDRINGEN!!!****DE START VAN DE KLASSEMENTSPROEF. (Bemanning minimaal 4 Officials.)**

- Een official ('de loper') neemt de tijdcontrolekaart aan van de equipe en geeft deze aan de tijdschrijver. De tijdschrijver noteert de starttijd in: uur, minuten, (en seconden) op de tijdcontrolekaart van de deelnemer. Ook controleert hij/zij de starttijd met het startnummer op de tablet en controleert ook of dezelfde tijd op de tijdcontrolekaart wordt genoteerd. Normaliter is deze starttijd gelijk aan de tijd die bij de official van de Tijdcontrole als 'geplande starttijd KP' zichtbaar is geworden
- De Startofficial kijkt welke starttijd is vermeld, overhandigt de kaart(en) weer aan de equipe en controleert tevens of:
 - 1.+ 2. - de helmen en veiligheidsgordels goed zijn vastgemaakt;
 3. - er minimaal gedimd groot licht wordt gevoerd;
 4. - en de zijruiten nagenoeg gesloten zijn (maximaal 5 cm geopend).
- Er zal een startmethode worden toegepast, die bestaat uit een aftellend startlichtsysteem. Dit elektronisch systeem is gekoppeld en gesynchroniseerd met een startdetectiesysteem (lichtbundel), dat 40 cm na de startlijn geplaatst is. Het verbreken van de lichtbundel vóór het startsein zal beschouwd worden als een valse start. Zou het elektronisch systeem niet werken, dan zal overgegaan worden tot het "handmatig" starten.
- De start van een rondkoers wordt altijd handmatig gedaan
- Handmatig starten is: in het zicht van de eerste bestuurder telt de startofficial de laatste 30 seconden af als volgt : **30" - 15" - 10" - en de laatste 5 seconden één voor één.**
Bij **0** geeft hij een duidelijk startsignaal. Zodra het startsignaal wordt gegeven, moet de auto onmiddellijk starten.

VERTRAGING VAN DE START bij een RONDKOERS

Ingeval van een start van een rondkoers kan de start om veiligheidsredenen worden opgehouden. De starter zal de equipe zo snel mogelijk starten; het startdetectiesysteem registreert de starttijd.

Bij rally's wordt gestart op de hele minuut, d.w.z. een equipe dient te starten op bijv. 14 uur, 24 minuten, 00 seconden.

Zorg ervoor dat de deelnemers aansluiten en starten in volgorde van melding aan de Tijdcontrole voor de KP, dat zij hun ingevulde tijdcontrolekaart tijdig terug ontvangen en zoveel mogelijk met een gelijk interval van 1 minuut worden gestart.

Let verder op de volgende mogelijke overtredingen:

- Starten vóór het startsignaal werd gegeven (valse start).
- Niet onmiddellijk starten na het gegeven startsignaal.
- Weigering te starten op de toegewezen tijd of positie.

Overtredingen van deze regels dienen te worden gerapporteerd

Klassementsproeven beginnen met een staande start terwijl de auto voor de startlijn staat. Elke auto die niet in staat is binnen 20 seconden na het startsignaal normaal weg te rijden, wordt onmiddellijk naar een veilige plaats geduwd.

Indien er bij duisternis moet worden gestart is extra verlichting (bijv. een bouwlamp) erg handig. Laat het felle licht hiervan echter nooit in het gezicht van de bestuurders schijnen!

TIP: Er kunnen 2 equipes tegelijk worden behandeld:

1. De Startofficial is bezig met het starten van een equipe. ‘
2. Een equipe is in behandeling bij de tijdschrijvers die de starttijd noteren op de tijdcontrolekaart. De loper brengt de tijdcontrolekaart terug naar de deelnemer
3. De 'Loper' haalt bij de volgende equipe de tijdcontrolekaart op en geeft deze aan de tijdschrijvers.



Let er op de juiste tijdcontrolekaart aan de juiste equipe terug te geven!

DE VLIEGENDE FINISH. (Bemanning: 2 Officials.)



De bemanning van de Vliegende finish hebben een controlerende functie en houden toezicht op de gebruikte apparatuur



De FIA-borden, het detectiesysteem en het bord fotocel aan de Vliegende Finish dienen duidelijk opgesteld te worden

Mogelijk wordt er voor de communicatie tussen Vliegende Finish en Stopfinish headset gebruikt, maar noodzakelijk is dit niet. Geregistreerde tijden blijven in het geheugen van de tablet aanwezig.

DE STOPFINISH. (Bemanning: minimaal 2 Officials.)

- De Officials van de Stopfinish krijgen de finishtijd van de deelnemer met het betreffende startnummer door via het detectiesysteem van de Vliegende Finish op een tablet. Mocht de tablet niet optimaal functioneren kan je gebruik maken van de headset voor communicatie met de officials bij de Vliegende Finish
- Verifieer deze tijd (in: uur, minuten, seconden en tienden van de seconde) eerst op de tablet met het betreffende startnummer.
- Noteer deze finishtijd dan op de tijdcontrolekaart van de equipe.

Opmerkingen over tijden op hun tijdcontrolekaart kunnen de deelnemers reageren via de contactpersoon rijders. U zet alleen een paraaf bij wijzigingen door u aangebracht. De Wedstrijdleiding of de Rekenkamer zullen e.e.a. later wel uitzoeken.



GA NOOIT EEN DISCUSSIE AAN MET DE DEELNEMERS!

U kunt hen verwijzen naar de Contactpersoon rijders.

In geval er, bijvoorbeeld door een storing met de tablet geen finishtijd van de equipe kan worden doorgegeven, deelt u dit mee aan de equipe, u parafeert alleen de tijdcontrolekaart en stuurt ze door.

Bij de eerstvolgende gelegenheid worden de finishtijden dan alsnog door de Rekenkamer verwerkt.

N.B. Bij de Stopfinish dient een aparte official belast te zijn met het mobilofooncontact met de verbindingsscoördinator die staat bij de Start van de KP.

Bij de Stopfinish dient eveneens een extra official aanwezig te zijn om het publiek te waarschuwen en om ander verkeer tegen te houden. Voorkomen moet worden dat toch iemand ongemerkt de KP opwandelt of oprijdt!



(Een voorbeeld van een tijdcontrolekaart vindt u hierna.)

VOORBEELD LAYOUT TIJDSHEMA

Etappe 1 / Leg 1						Vrijdag / Friday 1... - 20..
TC	Locatie / Location	Afst / Dist KP / SS	Afst / Dist route / liason	Tot afst / dist	Streeftijd Target time	1e auto 1st car
0	Start leg 1 (podium - service out)					19:01
FUEL 1	Distance to next refuel	20.00	56.00	76.00		
1	Stage 1		25.00	25.00	00:28	19:29
SS 1	Special Stage 1	5.00			00:03	19:32
2	Stage 2		8.00	13.00	00:17	19:49
SS 2	Special Stage 2	7.00			00:03	19:52
3	Stage 3		17.00	24.00	00:28	20:20
SS 3	Special Stage 3	8.00			00:03	20:23
3A	Service in		6.00	14.00	00:16	20:39
	Service A				00:30	
3B	Service out					21:09
FUEL 2	Distance to next refuel	13.00	50.50	63.50		
3C	Regrouping in		6.00	6.00	00:08	21:17
3D	Regrouping out				Max 0:15	21:32
4	Stage 4		0.50	0.50	00:03	21:35
SS 4	Special Stage 4	8.00			00:03	21:38
5	Stage 5		25.00	33.00	00:36	22:14
SS 5	Special Stage 5	5.00			00:03	22:17
5A	Finish leg 1 (parc ferme in)		17.00	22.00	00:26	22:43
Leg 1 total		33.00	104.50	137.50		

section 1

section 2

Etappe 2 / Leg 2						Zaterdag / Saturday .. - .. - 20..
5B	Restart leg 2 (parc ferme out)					10:01
5C	Service in		2.00	2.00	00:06	10:07
	Service B				00:45	
5D	Service out (podium)					10:52
FUEL 3	Distance to next refuel	30.00	58.00	88.00		
6	Stage 6		24.00	24.00	00:26	11:18
SS 6	Special stage 6	11.00			00:03	11:21
7	Stage 7		0.50	11.50	00:15	11:36
SS 7	Special stage 7	8.00			00:03	11:39
8	Stage 8		0.50	8.5	00:10	11:49
SS 8	Special stage 8	11.00			00:03	11:52
8A	Regrouping in		32.00	43.00	00:44	12:36
8B	Regrouping out				Max 0:15	12:51
8C	Service in		1.00	1.00	00:03	12:54
	Service C				00:30	
8D	Service out (podium)					13:24
FUEL 4	Distance to next refuel	30.00	27.00	57.00		
9	Stage 9		24.00	24.00	00:26	13:50
SS 9	Special stage 9	11.00			00:03	13:53
10	Stage 10		0.50	11.50	00:15	14:08
SS 10	Special stage 10	8.00			00:03	14:11
11	Stage 11		0.50	8.5	00:10	14:21
SS 11	Special stage 11	11.00			00:03	14:24
11A	Parc Ferme in		2.00	13.00	00:08	14:32
Leg 2 total		60.00	87.00	147.00		

section 3

section 4

Total Rally				
	KP / SS	Route	Total	%
Etappe 1 / Leg 1 - 5 KP / SS	33.00	104.50	137.50	24.0%
Etappe 2 / Leg 2 - 6 KP / SS	60.00	87.00	147.00	40.8%
Total - 11 KP / SS	93.00	191.50	284.50	32.7%

STANDAARD TIJDCONTROLE KAART VOOR RALLY'S**ALGEMEEN**

- Een tijdkaart geldt voor 1 sectie en wordt van boven naar beneden ingevuld.
- De ideale rijtijd voor het afleggen van de afstand tussen twee opeenvolgende tijdcontroles moet vermeld staan op de tijdcontrolekaart.
- De tijdcontrole kaarten worden uitgereikt op locaties welke door de organisator daarvoor geschikt geacht worden, zoals: start, hergroepering, service park, etc.

UITVOERING

Zie ook het volgende voorbeeld.

De middelste kolom moet ingevuld worden door de officials en de rechter kolom is voor gebruik door de deelnemer.

Afmeting: 9.9 cm x 21 cm (3 tijdkaarten uit één A4 pagina) of 11 cm x 18.5 cm
Grootte invulvlakken: 1 cm

Tijdkaart moet bij voorkeur i.v.m. weersomstandigheden op extra zwaar papier gedrukt worden (300 gr).
Een alternatief kan zijn is een dubbel gevouwen tijdkaart (22 x 18.5 cm)

Taal

De tekst op alle Tijdcontrole kaarten mag Nederlands en/of Engels zijn.

Nummering Tijdcontroles

De 1^e tijdcontrole van een rally is altijd genummerd TC 0.

De tijdcontrole van een klassementsproef heeft altijd hetzelfde nummer dan de KP, dus TC 1 is de tijdcontrole van KP 1 enz.

De tussenliggende tijdcontroles krijgen het nummer van de voorliggende TC met een volgletter. Voorbeeld: na TC 0 komt mogelijk TC 0A, TC 0B etc. voordat TC 1 van KP 1 wordt bereikt.

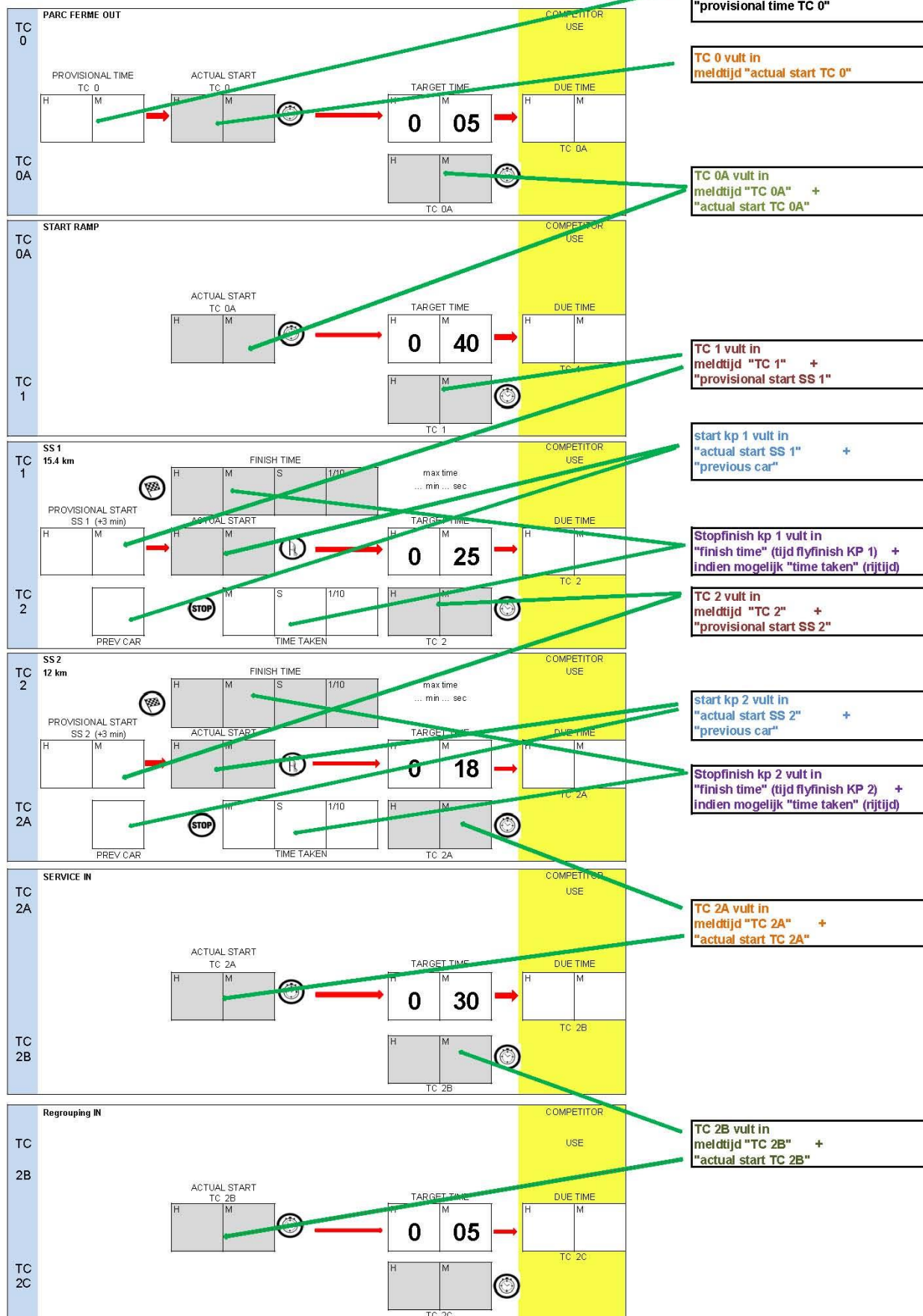
Zie ook het hier volgend voorbeeld.

Etape 1 - Section 1

Startnr.

[illegible]

DEELNEMER GEBRUIK		PLAN		TC 2A	
U	M	U	M	U	M
VOORGANGER		RUITJID		TC 2A	
10.15 km		U M S 0,15		U M	
PLAN START		STARTTJID		U M	
U M		U M		0 20	
TC 3 + 3 MIN					
TC 2A		RUITJID		KP 2	
		U M S 0,15		U M	
		RUITJID		TC 2A	



VIII. REGLEMENTSKENNIS.

Slechts weinigen zullen het bestuderen van reglementen als een prettige bezigheid beschouwen. Toch zullen wij hier nader op de in Nederland gebruikte rallyreglementen ingaan en bij de voor een Hoofdofficial belangrijkste artikelen een toelichting geven omdat deze regels de basis vormen voor een juist verloop van elk evenement.

Gebruikte afkortingen:

FIA	- Fédération Internationale de l'Automobile
CSI	- Code Sportif International van de FIA
ASN	- Nationale Autosport Autoriteit (<i>voor Nederland de KNAF</i>)
KNAF	- KNAC Nationale Autosport Federatie
BSR	- Bestuur Sectie Rally's
AMR	- Algemeen Milieu Reglement van de KNAF
SRR	- Standaard Reglement Rally's en Shortrallys
CAR	- College voor Autosport Rechtspraak

Evenement: Rally of Shortrally

De internationale autosport kent vele verschillende reglementen.

Allereerst is er de **Code Sportif International (CSI)** van de FIA; hierin staat omschreven waaraan een ieder moet voldoen die zich, in wat voor functie dan ook, bezighoudt met het organiseren van, of deelnemen aan een van de vele vormen van autosport.

Deze **CSI** kent diverse bijlagen, zoals bijvoorbeeld de **Annex J** met de technische en veiligheidsvoorschriften voor wedstrijdauto's.

In Nederland kennen we het **KNAF Autosport Jaarboek (ASJ)** met daarin de door de secties van de KNAF gebruikte reglementen.

Het ASJ wordt jaarlijks uitgegeven. Dit en tussentijdse aanpassingen van de reglementen en ander belangrijke rallyinformatie kunt u vinden op de website van de KNAF Sectie Rally's (www.knaf.nl).



Voor de **Sectie Rally's** vinden we in het **ASJ** o.a.:

- **Standaard Reglement Rally's en Shortrallys (SRR),**
- **Bijzonder Reglement**
- **Richtlijnen Organisatoren**

Naast het **SRR** moeten ook de algemene reglementen van de KNAF in acht genomen worden. Dit zijn o.a. reglementen voor de afgifte van licenties, voor milieu- en veiligheidsmaatregelen, het voeren van reclame op wedstrijdauto's, het indienen van protesten en het Reglement betreffende de Autosport Rechtspraak.

Daarnaast geeft elke Nederlandse organisator van een rally of Shortrally een Bijzonder reglement uit. Alle specifieke regels die betrekking hebben op dat evenement moeten in het Bijzonder Reglement worden vermeld. Dit kunnen zaken zijn als de hoogte van het inschrijfgeld en de locatie van het startpodium, maar ook reglementsartikelen waarin afgeweken wordt van het SRR.

STANDAARD REGLEMENT RALLY'S EN SHORTRALLY'S (SRR)

- De voor een Rallyhoofdofficial belangrijkste (delen van) artikelen kunt u vinden in het ASJ en dient deze artikelen goed door te lezen. Dit is het gedeelte van het ASJ, onderdeel Rallies.
-

I. DEFINITIES

- ☞ *De definities hoeft u niet uit uw hoofd te leren, maar u moet wel weten waar deze te vinden zijn in het ASJ Standaard Reglementen Rally 2019 pag.9*
-

- ☞ *Regels over veiligheid spreken voor zich, het is uw taak te helpen bij het opbouwen van een zo veilig mogelijke KP, altijd waakzaam te blijven tijdens het verloop van de KP en alert te reageren bij incidenten.*

☞ CONCLUSIE:

- **Een goede reglementskennis vergroot het gemak waarmee een Hoofdofficial optreedt.**
- Hij/zij weet waarom er regels gesteld zijn, waar deze regels in het ASJ zijn te vinden en hoe zij in de praktijk moeten worden toegepast.
- ☞ *Iedereen dient dus bij elk evenement het ASJ bij zich te hebben om het te kunnen raadplegen.*
 - Hij/zij moet géén discussie aangaan met de rijders, maar dient een equipe met eventuele klachten te verwijzen naar de Contactpersoon rijders.
 - Elk evenement dient te verlopen volgens een strak tijdschema.
 - U, als Hoofdofficial, kunt er zeer veel toe bijdragen om vertragingen te voorkomen. Dus tijdig aanwezig zijn op de klassementsproef, vroegtijdig te beginnen met de opbouw van de KP en alle Officials vóór de doorkomst van de **000**-auto op hun post te hebben staan.
- ☞ *Besef dat een schijnbaar slechts geringe vertraging van **2 minuten** per klassementsproef, bij een Rally met **15 KP's** wel een totale vertraging oplevert van **30 minuten!***
- ☞ *Leest u dit cursusboek ook na de cursus en het examen nog eens door voordat u weer naar een evenement gaat.*

REGLEMENT BETREFFENDE DE AUTOSPORT RECHTSPRAAK (Facultatief)

☞ *Omdat u, als gelicentieerde KNAF official, ook bent onderworpen aan de Autosport Rechtspraak, hebben wij uit het betreffende reglement de volgende punten gelicht (deze hoeft u niet uit uw hoofd te leren).*

Par. 2. Instellingen en rechtsmacht.

Art. 3

- 3.1** Er is een Tuchtcollege en een College van beroep. Dit laatste College zijnde een College als bedoeld in Art. 15.2 van de CSI.
Van beide colleges is het secretariaat gevestigd te Alphen a/d Rijn, Postbus 357, 2400 AJ Alphen a/d Rijn tel: 0172-244446, fax: 0172-442028
- 3.2** Het Tuchtcollege is belast met het treffen van disciplinaire maatregelen en het opleggen van straffen aan organisatoren, inschrijvers, rijders en **andere licentiehouders** wier handelen of nalaten in strijd is met de regels van de autosport of het aanzien van de autosport in de ruimste zin van het woord kan schaden. Een overtreding van enige bepaling van het geldende dopingreglement wordt geacht een gedraging te zijn waardoor het aanzien van de autosport wordt geschaad.
- 3.4** In het kader van het gestelde in art. 3.2 beoordeelt het Tuchtcollege desgevraagd **gedragingen, activiteiten**, c.q. besluiten van:
- alle KNAF licentiehouders**, alsmede inschrijvers en rijders met een buitenlandse licentie, die hebben deelgenomen aan een onder auspiciën van de KNAF gehouden evenement.
 - onder de gedragingen, activiteiten en besluiten als onder a bedoeld worden ten deze mede verstaan de gedragingen, activiteiten en besluiten van door deze ingeschakelde monteurs, helpers of (andere) assistenten
- 3.7** De in het tweede lid bedoelde personen en instanties aanvaarden dat het Tuchtcollege en het College van Beroep bij uitsluiting bevoegd zijn om alle geschillen tussen hem/haar en de KNAF, zulks met inachtneming van de van toepassing zijnde KNAF reglementen, te beslechten.
Deze aanvaarding blijkt o.m. uit inschrijving voor of deelname aan een evenement waarvoor die reglementen gelden, en **uit acceptatie van enige licentie**, uitgegeven door of namens de KNAF.

☞ *Dit klinkt eng maar dit is tevens een soort bescherming. Namelijk, iedereen die met andere mensen te maken heeft kan vanwege een onenigheid uiteindelijk in het slechtste geval voor de rechter terecht komen. Dit geldt zowel voor werk, privé en ook zoals hier je hobby. De KNAF wil dit voor hun licentiehouders zoveel mogelijk voorkomen. Dit artikel zorgt er dan ook voor dat je in de meeste gevallen niet bij de normale rechter, maar bij een eigen "KNAF rechter" terecht komt. Dit zijn altijd ervaren mensen uit de autosport.*

☞ *De volledige tekst betreffende de autosport rechtspraak staat vermeld in het 'REGLEMENT BETREFFENDE DE AUTOSPORT RECHTSPRAAK' in het ASJ 2018, onderdeel "ALGEMEEN BEPALINGEN" vanaf pagina 38*

IX. VEILIGHEID.

Wat hier behandeld wordt zijn een aantal punten, die u van pas kunnen komen indien er een ongeval plaatsvindt.

Het is belangrijk dat u deze zaken kunt dromen, want bij schrik reageert men anders dan in een normale situatie.

- VOORKOM PANIEK -



Stel bij een ongeval vast of het alleen materiële schade betreft, of dat sprake is van letsel.

A. COMMUNICATIE:

Het is de taak van een Official die een mobilofoon bemand om de Proevenchef (via de KP-verbindingscoördinator), zo snel en nauwkeurig mogelijk in te lichten over de situatie op de KP.

U meldt een ongeval met een standaard code.

ONGEVALCODES

De meeste Organisatoren werken met standaard ongevalcodes.

De gebruikte codes zijn:

- 0** Stilstaande auto, gedeeltelijk op of naast de KP, nader bericht volgt. Geen actie door PC
- 10** KP is versperd, geen letsel. Geen actie door PC en wacht op nader bericht.
- 100** Ongeval met letsel, hulpverlening nodig.
- 1000** Ongeval met ernstig letsel, mogelijk externe hulpverlening nodig.



Bij **beknelling** van een gewonde en/of **brand**(-gevaar) moet '**BRAVO**' aan de code worden toegevoegd.

Vanaf code 100 wordt de ambulance (en mogelijk aanwezige Rescue) de proef op gestuurd.

De Proevenchef kan aan de hand van deze ongevalcode een beslissing nemen over het zonodig stopzetten van de KP en/of de inzet van de arts, ambulance, brandweer of een bergingsvoertuig.

Ook kan de proevenchef door het gebruik van het nieuwe systeem van RallySafe een opdracht krijgen vanuit de wedstrijdleiding om de proef op te gaan met hulpverleningsvoertuigen

- Een deelnemende auto naast het parcours in de sloot of tegen een boom is géén reden om de KP stop te zetten.
- Slechts bij verwondingen, een beknelling, brandgevaar of andere gevaren dienen maatregelen te worden getroffen.

Ook hierbij moet u zich niet door rijders laten intimideren.

De rijders zullen altijd proberen hun auto, met behulp van het publiek, weer op de weg te brengen. Dit kan alleen worden toegestaan als de veiligheid van het publiek en de volgende rijders niet in gevaar wordt gebracht!

Controle op het verloop van de KP d.m.v. de mobilofoons.

- De KP-verbindingscoördinator dient in ieder geval alle mobilfoonposten te informeren wanneer de voorrijauto's, zoals **000**-auto, **V**-auto, **00**-auto, **0**-auto en de eerste deelnemer van start gaan. Ook als andere auto's, bijv. sportcommissarissen de KP oprijden graag melden naar de posten.
- Na een 'gat' in het deelnemersveld, dient hij het opnieuw van start gaan ook aan alle mobilfoonposten te melden.
- ☞ Mocht een KP tijdelijk zijn stilgelegd, dan is het moment dat de KP opnieuw van start gaat voor elke Official het moment om de veiligheid van het publiek extra in de gaten te houden. Er komen dan namelijk geen Voorrijders meer! Mocht het stil liggen van de KP langer dan 20 minuten duren dient men het aanwezige publiek te waarschuwen voor opnieuw deelnemers die komen. Dit kan bijv. door een auto met geluidssignalen (en luidsprekers) voor te laten rijden.
- ☞ **Sinds 1998 is het verplicht om op elke KP te controleren of de deelnemers die starten ook aan de finish komen.**

Dit kan op een van de volgende manieren worden gedaan:

1. Bij de Start KP noteert men op elke tijdcontrolekaart het startnummer van de voorgaande equipe. De Officials aan de Stopfinish moeten dan hierbij de aankomst van elke equipe bij de KP-Finish controleren.
 2. Of de KP-verbindingscoördinator bij de Start KP geeft steeds via de mobilfoon door welk startnummer er vertrekt en de mobilfoonofficial aan de Stopfinish checkt dit af op zijn lijst van gefinishte deelnemers.
 3. Of de Official die de mobilfoon aan de Stopfinish bemant geeft steeds aan de Start KP door welke startnummer is gefinisht en de KP-verbindingscoördinator checkt dit af op zijn lijst van gestarte deelnemers.
- Als er bij bovenstaande procedures een deelnemer blijkt te ontbreken aan de Stopfinish, meldt de Official ter plaatse dit aan de Proevenchef, die aanwezig is bij de Start KP.
 - ☞ **TIP:** Indien er een deelnemer 'zoek is' op een KP, kunnen de Officials van de Stopfinish bij de deelnemers die wel aan de finish komen vragen of zij iets gezien hebben dat verband houdt met de zoekgeraakte deelnemer. Deze gegevens moeten dan direct worden doorgegeven aan de KP-verbindingscoördinator of de Proevenchef.
 - ☞ Er moet dus te allen tijde voorkomen worden dat een ongeval, ook op een punt waar géén mobilfoon aanwezig is, niet of te laat wordt opgemerkt en dientengevolge noodzakelijke hulpverlening te laat op gang zou komen!

Bij ongevallen mag u op het mobilfoonnet NOOIT namen van de rijders noemen, maar alleen het startnummer doorgeven!

- ☞ *Ook geldt dat geen enkele Official ook maar enige mededeling over ongevallen aan het publiek, aan de pers of wie dan ook mag doen!
U kunt verwijzen naar de Wedstrijdleiding.*

B. BRANDBESTRIJDING:

Als er op een klassemmentsproef een ongeval gebeurt, is het niet uitgesloten dat er daarbij brand ontstaat. Ook door een technisch defect of oververhitting kan een brandje beginnen.

Daarom moeten er bij de Start, de Stopfinish en bij alle mogelijk gevaarlijke punten van de KP brandblussers geplaatst worden.

Gemiddeld moet op de KP-route per kilometer tenminste één brandblusser (minimum inhoud 6 kg poeder) aanwezig zijn.

Ook kan er een brandweerauto op de KP aanwezig zijn.

Wat is verbranding?

Verbranding is een chemische reactie waarbij zuurstof uit de lucht zich verbindt met een brandstof, onder vorming van andere stoffen en afgifte van warmte.

Voor een brand waarbij ook vuur is te zien, zijn de volgende factoren nodig:

- a. - Een brandbare stof.
- b. - Zuurstof (uit de lucht).
- c. - Een voldoende ontbrandingstemperatuur.

Om een succesvolle blussing te kunnen uitvoeren moet één of meer van deze factoren worden 'losgekoppeld' van de anderen.

Dat kunnen we doen door:

- a. - Het verwijderen of onbrandbaar maken van de brandbare stof.
- b. - Het verhinderen dat er zuurstof kan toetreden.
- c. - Het zodanig verlagen van de temperatuur, dat deze beneden de ontbrandingstemperatuur komt.

Bij een ongeval met een rallyauto zal het grootste brandgevaar komen van de brandbare vloeistoffen als benzine en olie.

Benzine heeft een zeer laag vlampunt en een lage concentratie van benzinedamp kan al snel exploderen.

Neem daarom uit voorzorg de beschikbare brandblusser ALTIJD mee naar een gecrashte auto.

Bij brandgevaar moet u het publiek op ruime afstand houden en het roken verbieden.

Voorkom milieuschade door lekkende vloeistoffen op te vangen of in te dammen (met zand).

Brandblusmiddelen.

We kennen de volgende brandblusmiddelen:

- a. **WATER:** heeft een afkoelende werking.
Water wordt meestal gebruikt bij gewone branden, maar kan niet gebruikt worden bij elektriciteitsbranden.
- b. **BLUSSCHUIM:** heeft een afsluitende en koelende werking.
Blusschuim is geschikt bij vloeistofbranden en brand in vaste stoffen.

- c. **BLUSPOEDER:** gaat een reactie aan met de verbranding, waardoor deze wordt onderbroken.
Bluspoeder is geschikt voor (bijna) alle typen branden.
- d. **KOOLZUURSNEEUW (CO₂):** heeft een verstikkende werking.
Koolzuursneeuw is geschikt voor vloeistof- en elektriciteitsbranden.
VERDRINGT DE ZUURSTOF!
- e. **ZAND:** door voldoende zand op het brandje te brengen wordt het afgesloten van de buitenlucht.
Zand is geschikt voor alle kleine branden en zand is ook geschikt om uitstromende vloeistoffen mee in te dammen, dan wel te voorkomen dat vloeistoffen in het riool of oppervlaktewater terecht komen.

Bedenk steeds dat een blusser die eenmaal in werking is gesteld (onder druk gezet) nog slechts enkele uren bruikbaar is! Dus na gebruik, dit altijd aangeven bij het inleveren van de blusser.

BELANGRIJK:

- **Lees altijd eerst het gebruiksvorschrift op de blusser.**
- Kijk wat voor soort blusser het is.
- Houdt de blusser altijd bij de hand.
- Draag de blusser alleen aan het handvat.

Voor u gaat blussen dient u:

1. De borgpen of borgring te verwijderen.
 2. De spuitmond of het bluspistool **eerst** op het vuur te richten,
 3. en dan pas de knijpafsluiter in te knijpen.
- ☞ Bij sommige poederblussers moet u ook eerst een inslagknop inslaan of een koolzuurpatroon (aan de zijkant van de blusser) opendraaien.
- ☞ Koolzuursneeuwblussers zijn voorzien van een expansiekoker. Pak tijdens het blussen deze expansiekoker niet beet (kans op bevriezing), maar gebruik het handvat!

BLUSWIJZE:

- Blus het vuur altijd **met de windrichting mee**.
 - Blus een brandend oppervlak **van voor naar achter** met een heen en weer gaande beweging.
 - Spuit ononderbroken **aan de onderkant en zo dicht mogelijk bij de vlammen**.
 - Blus **een drupende brand van boven naar beneden**.
 - Spuit **nooit midden in een vloeistofbrand**; dit kan leiden tot verspreiding van de brandende vloeistof.
 - **Wees altijd bedacht op het weer oplaaen van het vuur!**
- ☞ Bij het blussen van een brand in een afgesloten ruimte (bijvoorbeeld in een auto) moet u stootsgewijs blussen.
- ☞ Bij een brand onder de motorkap moet u deze niet geheel, maar slechts op een kier openen. Probeer door de kier het vuur te blussen. Pas wanneer de vlammen gedoofd zijn kunt u de motorkap voorzichtig openen en indien nodig verder (na)blussen. Let op: de motorkap kan heet zijn!

N.B. In alle rallyauto's bevindt zich in ieder geval een handblusser en meestal ook nog een brandblusinstallatie.

- De **handblussers** bevinden zich op de autovloer direct voor of achter de stoelen. Zij zijn gemakkelijk uit de metalen bevestiging te verwijderen.
- Een **brandblusinstallatie** kan van buiten de auto in werking worden gesteld door middel van een knop, die zich bevindt tussen de motorkap en de voorruit, en wordt aangegeven door een rode "E" op een ronde witte sticker.

(De mogelijk aanwezige knop met de daarbij geplakte blauwe sticker met rode bliksemschicht, dient om het gehele elektrische circuit van de auto van buitenaf uit te kunnen schakelen.)

C. LEVENGREDDENDE HANDELINGEN:

Medische hulpverlening.

Het medisch team zal met de Proevenchef de proef verkennen.

In overleg met de Proevenchef zullen zij een plaats op de proef innemen (meestal bij de Start) van waar uit zij de gehele proef snel kunnen bereiken.

HOE TE HANDELEN BIJ ONGEVALLEN?

Gelukkig vinden bij de gemotoriseerde sporten relatief weinig ongevallen plaats waarbij iemand gewond raakt.

Gebeurt dat echter toch dan geldt voor u als Official in principe altijd:

BLIJF OVERAL AF.

Soms echter is het toch noodzakelijk dat u ingrijpt. Daarmee kunt u voorkomen dat er meer slachtoffers vallen, het letsel van het slachtoffer verergert of uitbreidt en zelfs kan uw ingrijpen het leven van het slachtoffer redden.

Daarvoor moet u als Official over enige basale kennis van het menselijk lichaam beschikken alsook weten of u en zo ja wanneer en op welke manier u moet ingrijpen. Daarnaast moet u altijd zeer oplettend zijn.

Hebt u de kennis en bent u oplettend, dan kunt u ernstige en levensbedreigende letsels onderkennen en bent u in staat om onmiddellijk de juiste eerste hulp te verlenen in afwachting van het medisch team.

Het hierna volgende moet u niet zien als een EHBO cursus, maar meer als essentiële informatie waarmee u als Official beslissingen kunt nemen om wel of niet in te grijpen.

Een Official met een afgeronde EHBO opleiding kan uiteraard indien nodig de daar geleerde stof in de praktijk brengen. Ook dan dient men echter de proevenchef te waarschuwen en moet men er rekening mee houden dat een arts en een ambulance altijd binnen enkele minuten ter plaatse kunnen zijn.

Een EHBO cursus is een zinvolle aanvulling op elke Officialopleiding.



N.B. De onderstaande tekst 'Het menselijk lichaam' en de daarop volgende punten 1 'De hersenen' t/m. 5 'Verbranding', dient u wel (thuis) te bestuderen, maar hierover worden géén examenvragen gesteld.

HET MENSELIJK LICHAAM.

Het menselijk lichaam bestaat uit een groot aantal organen, beschermd door het skelet en de huid. Een aantal van deze organen is van vitaal belang (noodzakelijk om te kunnen leven), dit zijn: de hersenen, het hart met de bloedsomloop en de longen.

Beschadiging van deze organen kan levensbedreigend zijn.

1. De hersenen:

Het centrale zenuwstelsel bestaat uit diverse onderdelen; onder andere de hersenen, de hersenstam, het verlengde merg en het ruggemerg. De hersenen zitten goed beschermd in de schedel, net als de hersenstam en het verlengde merg. Het ruggemerg zit in de wervelkolom.

De hersenen regelen alle processen in het lichaam. Met de hersenen wordt gedacht, gevoeld, gesproken en bijvoorbeeld auto gereden. De processen als ademhaling en het kloppen van het hart worden voor een deel geregeld vanuit de hersenstam. De signalen van en naar de hersenen worden getransporteerd door zenuwen waarvan de banen door het ruggemerg lopen.

Zoals gezegd worden de verschillende onderdelen van het centrale zenuwstelsel goed beschermd door botten.

De schedel kan onderverdeeld worden in 2 delen, de hersenschedel en de aangezichtsschedel. Schade aan de aangezichtsschedel is meestal niet levensbedreigend, aan de hersenschedel in principe altijd.

Gelukkig is de hersenschedel van deelnemers aan gemotoriseerde sporten meestal redelijk goed beschermd door het (goed!) dragen van een helm. Toch is het mogelijk dat bij een ongeval de klap op een helm dusdanig hard is dat de helm onvoldoende bescherming biedt en de persoon zijn hersenschedel kan beschadigen of die delen van het centrale zenuwstelsel die binnen de schedel liggen. Het slachtoffer kan daarbij het bewustzijn verliezen. De ernst van de beschadiging van bijvoorbeeld de hersenen kan worden afgemeten aan die bewusteloosheid. Daarbij is het van belang te weten hoe snel iemand het bewustzijn verloor (direct tijdens het ongeluk of pas na enige tijd) hoe diep de bewusteloosheid is alsmede de duur van de bewusteloosheid.

2. Het hart en de bloedsomloop:

Het hart is de motor van het lichaam. Elke hartslag pompt het hart een hoeveelheid bloed de longen en het lichaam in. In rust klopt het hart ongeveer 70 keer per minuut. Bij inspanning kan dat oplopen tot wel 200 slagen per minuut.

Een volwassen persoon heeft ongeveer 5 liter bloed in zijn lichaam. Het bloed is de benzine voor het lichaam, want hieruit haalt het lichaam alle energie, zuurstof en voedingsstoffen om te kunnen leven. Het bloed wordt rondgepompt door het hart via slagaders en aders.

De slagaders voeren het bloed van het hart af naar het lichaam. Dit bloed staat onder hoge druk. Het bevat de zuurstof en energie die het lichaam nodig heeft om te kunnen leven. De stoten waarmee het hart het bloed de slagaders in perst zijn goed aan de pols of in de hals te voelen.

In de aderen wordt het bloed terug getransporteerd naar het hart. Dit bloed is zuurstofarm en bevat tevens afvalstoffen en het verbrandingsgas CO₂. De druk in deze vaten is veel minder hoog dan in de slagaders.

Een bloeding is niets anders dan een beschadiging van een ader of slagader.

- ☞ Komt het bloed **met grote kracht en stootsgewijs** uit een wond, dan is dat een bloeding uit een slagader; een **slagaderlijke bloeding**. Dit is een levensbedreigende situatie want in korte tijd kan veel bloed verloren gaan. Het slachtoffer kan bewusteloos raken of zelfs doodgaan (doodbloeden of verbloeden).
- ☞ Stroomt het bloed **langzaam en gelijkmatig** uit de wond, dan is het bloed afkomstig uit een kapotte ader; een **aderlijke bloeding**. Hierbij is de hoeveelheid bloed die verloren gaat vaak minder dan bij een slagaderlijke bloeding. Er is meestal geen acuut gevaar voor verbloeding.

Bloedingen die niet uit een wond naar buiten komen maar onder de huid blijven, de inwendige bloedingen, kunnen onschuldig (de bekende blauwe plek) maar ook zeer gevaarlijk zijn. In het lichaam kunnen grote inwendige bloedingen ontstaan, meestal door geweld van buiten het lichaam komend zoals bij een klap met de buik tegen het stuur in een auto. Deze bloedingen zijn van buitenaf niet te zien, maar kunnen toch dermate groot zijn dat iemand snel verbloedt.

3. De longen:

De 2 longen zitten relatief veilig opgeborgen achter de ribben in de borstkas. De longen bestaan elk uit een aantal delen die weer opgebouwd zijn uit diverse kleinere delen. De kleinste delen van de longen zijn de longblaasjes. Daar vindt de uiteindelijke gasuitwisseling plaats. Daar wordt zuurstof uit de ingeademde lucht gefilterd en opgenomen in het bloed en tegelijkertijd het verbrandingsgas, de CO₂, weer uit het bloed gehaald en afgegeven aan de uit te ademen lucht.

De longen kunnen alleen goed functioneren als de borstkas heel is en de luchtweg tussen mond of neus en longen vrij is.

Is de luchtweg niet vrij door iets dat zich in de mond of de keel bevindt, dan passeert de lucht moeilijk en is de ademhaling belemmerd. Soms is de verstopping dusdanig dat de ademhaling onmogelijk is geworden.

Is de borstkas kapot, bijvoorbeeld door gebroken ribben, dan kunnen de longen niet goed meer werken. Een slachtoffer klaagt dan altijd over kortademigheid, benauwdheid en pijn bij het ademen. De kans is overigens groot dat een long is ingeklapt, waardoor deze niet meer kan worden gebruikt voor de gasuitwisseling. Een gebroken rib kan ook een bloedvat in de borstholte hebben beschadigd, waardoor een inwendige bloeding in de borstkas is ontstaan. Het bloed zal de longen wegdrücken waardoor de ademhaling wordt bemoeilijkt.

Een derde mogelijkheid is dat de ademhaling bemoeilijkt geworden is doordat het slachtoffer in het water is terecht gekomen. De longen kunnen dan vol water zitten, zodat er geen lucht meer bij kan.

Ook het inademen van rook bij een brand kan de ademhaling doen verminderen door verbranding van de luchtwegen bij het inademen van te hete lucht.

Tenslotte kan diepe bewusteloosheid de ademhaling doen stoppen.

4. Botbreuken:

De botten geven stevigheid aan het menselijk lichaam. Alle botten bij elkaar noem je het skelet. Breek je een bot, dan is de stevigheid in dat deel van het lichaam verloren.

Rond een breuk treedt meestal zwelling op door een bloeding, een abnormale stand en beweeglijkheid of een verkorting van bijvoorbeeld been of arm.

De botbreuken worden verdeeld in 2 groepen: open en gesloten.

Open wil zeggen dat het bot door de huid heen is gegaan en een open wond heeft veroorzaakt. Gesloten wil zeggen dat de huid rond de botbreuk intact is gebleven.

5. Verbranding:

Verbranding van een lichaamsdeel treedt op wanneer dat lichaamsdeel bloot is gesteld aan een te hoge temperatuur. Verbranding kan bijvoorbeeld optreden door een hete vloeistof als olie of water, door open vuur en door chemische middelen.

Bij een verbranding treden er allerlei veranderingen in dat lichaamsdeel op. De ernst van de verbranding wordt bepaald door het oppervlak van het lichaam dat verbrand is en de diepte van de verbranding.

- ☞ Bij een **eerstegraads brandwond** is de huid pijnlijk, rood en licht gezwollen.
- ☞ Bij een **tweedegraads brandwond** is de verbranding dieper in de huid gedrongen. De huid is opnieuw rood en zeer pijnlijk. Bovendien ontstaan er blaren die kapot kunnen gaan en is de huid nat.
- ☞ Bij een **derdegraads brandwond** sterven delen van de huid af met de daarin liggende zenuwen. De huid is dan niet meer pijnlijk, is droog en beige tot wit van kleur.
- ☞ Gaat de verbranding nog verder dan kan (zeker bij open vuur) zelfs verkooling optreden; de huid wordt zwart.

Tot zover enige achtergrond over het menselijk lichaam.

Wat heeft u hier aan bij uw werk als Official?

Hieronder volgt puntsgewijs wat u in de praktijk bij een ongeval kunt tegenkomen en wat u aan de geconstateerde problematiek kunt doen.

D. HET ONGEVAL.

Wat de aard van het ongeval ook is, vergeet niet de proevenchef te waarschuwen, deskundige hulp kan dan altijd in enkele minuten ter plaatse zijn.

1. Wat de doen bij bewusteloosheid:

Is het niet direct duidelijk of het slachtoffer bij kennis is dan dient u te bepalen of het slachtoffer bewusteloos is (geweest) en indien het slachtoffer bewusteloos is, de diepte van de bewusteloosheid.

Is het slachtoffer goed bij kennis dan doet u niets anders dan goed opletten of het slachtoffer niet alsnog wegzakt. Als er geen reden is de helm te verwijderen moet u deze altijd laten zitten. Wel kunt u vragen aan het slachtoffer en/of aan omstanders om het slachtoffer buiten bewustzijn is geweest en zo ja of dat direct na het ongeval was of even later, en hoe lang het slachtoffer bewusteloos is geweest.

Veruit het beste wat U bij dreigende bewusteloosheid kunt doen is de persoon

Aanspreken (Praten)

- Reageert het slachtoffer op uw roepen dan is hij niet bewusteloos.
☞ *Blijf bij het slachtoffer en houd hem in de gaten; blijf praten en laat ook het slachtoffer praten; de situatie kan verslechteren.*
- Is het slachtoffer versuft, dan reageert hij wel op aanspreken, maar niet zoals het hoort. Hij is niet bewusteloos.
☞ *Blijf ook hier het slachtoffer steeds goed in de gaten houden. De kans op verslechteren is groot.*

2. Wat te doen bij grote bloedingen:

Bij een ongeluk kan er sprake zijn van letsel waarbij bloed is vrij gekomen. Vaak lijkt het door de grote hoeveelheid bloed ernstiger dan het in werkelijkheid is. Zeker wanneer het slachtoffer helder is en goed blijft reageren op aanspreken en het bloed **niet stootsgewijs** zijn lichaam verlaat, is ingrijpen niet direct noodzakelijk. Hier kunt u als official het best het bloeden stelpen door de wond zelf dicht te drukken met een steriel gaas en eventueel snelverband.

Wordt het slachtoffer echter toch bleek, onrustig en klam en geeft hij aan dorst te hebben, dan kan er sprake zijn van een grote bloeding. U kunt in geval van een interne bloeding niets anders doen dan zorgen dat er zo snel mogelijk een ambulance komt om het slachtoffer naar het ziekenhuis af te voeren. Bij een uitwendige bloeding moet U proberen de bloeding zo snel mogelijk te laten stoppen, daarnaast zorgt U natuurlijk ook dat zo snel mogelijk een arts en ambulance ter plaatse zijn.

Geeft het slachtoffer in zo'n situatie overigens nooit te drinken. Drinken zal een sterk negatief effect hebben en kan zelfs zijn dood betekenen!

Komt het bloed **stootsgewijs** uit een wond, dan is uw ingrijpen wel noodzakelijk.

☞ **EEN SLAGADERLIJKE BLOEDING VEREIST ALTIJD SNEL INGRIJPEN!**

3. Wat te doen bij problemen met de ademhaling:

Wanneer u als Official bij een ongeval komt en bemerkt dat het slachtoffer problemen heeft met de ademhaling, dan zult u snel moeten handelen.

Is het slachtoffer bij kennis, maar heeft het benauwd, dan zal hij zeer onrustig zijn. Het enige dat u dan kunt doen is zorgen dat alle beknellende kleding wordt los gemaakt, en zo nodig de ademweg wordt vrij gemaakt door de mond te reinigen en deze zonodig open te houden.

In een dergelijke situatie zal de verleiding vaak groot zijn om het slachtoffer uit de auto te halen om beter hulp

te kunnen bieden. Houdt er echter rekening mee dat het slachtoffer wellicht meer schade heeft opgelopen dan U denkt. Het is daarom in veruit de meeste gevallen verstandiger om het slachtoffer te laten zitten (of liggen) en met hem te praten, deskundige hulp kan immers altijd snel ter plaatse zijn.

4. Wat te doen bij botbreuken:

Een botbreuk vereist over het algemeen geen acuut ingrijpen.

U hoeft dan ook vaak niets te doen, tenzij er door de botbreuk grote bloedingen zijn ontstaan die u wellicht kunt stelpen.

Klaagt het slachtoffer over pijn in de nek of de rug, dan overal af blijven. Eventueel kunt U proberen het slachtoffer te immobiliseren. Dus dan zeker niet proberen de helm van het slachtoffer te verwijderen, want daarmee zou u een ernstige beschadiging van het ruggemerg kunnen veroorzaken met een blijvende verlamming van een deel van het lichaam tot gevolg.

5. Wat te doen bij verbranding:

Bij een slachtoffer met brandwonden kunt u als Official zeer belangrijk werk doen door **de delen die verbrand zijn te koelen**, bij voorkeur met (zacht) stromend lauw water.

Vaak is dat niet voor handen, maar in principe maakt het niet uit met wat voor water of vocht u koelt, **als u maar koelt**.

Soms is het zelfs een goede oplossing het slachtoffer maar in de dichtstbijzijnde sloot te zetten.

Het koelen moet **tenminste 5 - 10 minuten** worden volgehouden en mag eigenlijk pas worden gestaakt als alle pijn uit de brandwond is verdwenen.

Is verbranding door chemische stoffen (bijvoorbeeld accuzuur) ontstaan, dan is het spoelen en koelen met stromend water zo mogelijk nog belangrijker. Het is dan tevens zaak de kleding zo snel mogelijk te verwijderen.

X. THEORIE EN PRAKTIJK.

Dit boek is het theoriegedeelte van de cursus en hierin zijn ook al enige praktijkervaringen uit het verleden verwerkt.

Omdat de tijd die op de cursusdag kan worden besteed aan de tekst uit dit boek slechts beperkt is, is het raadzaam om deze lesstof na afloop van de cursus regelmatig nog eens door te nemen zodat u meer vertrouwd raakt met de materie.

Tijdens de cursusdag zijn wij bij het theoriegedeelte nader ingegaan op een aantal onderwerpen en kunt u vragen stellen over de lesstof. Tevens zijn een aantal praktijken aan deze cursus toegevoegd, waarin u zelf vertrouwd kunt raken met de tijdwaarnemings- en verbindingssystemen en kunt oefenen met brandbestrijdingsmiddelen.

Volledige praktijkervaring voor een licentie Rallyhoofdofficial, doet u uiteraard niet in enige uren op. Daarom adviseren wij u, onder leiding van een reeds ervaren Rallyhoofdofficial, enige Rally's of Shortrallys te bezoeken en actief mee te helpen bij de opbouw en het verloop van een klassementsproef.

Deelname aan deze cursus is nog geen garantie dat u ook een goede Rallyhoofdofficial zult zijn. De een leert gemakkelijk uit een boekje en een ander doet zijn ervaring op in de praktijk. Wij vertrouwen erop dat u door dit boek en deze cursus beter geïnformeerd bent, en zult voldoen aan de vereisten die de KNAF, het BSR en de Organisatoren stellen aan een Rallyhoofdofficial.

Mocht u in de toekomst nog vragen hebben ten aanzien van de Rallysport, dan kunt u terecht bij het KNAF Federatiebureau.

Wilt u zich als Official aanmelden voor een evenement, dan vindt u in het Autosport Jaarboek bij de Sectie Rally's de adressen van alle Organisatoren in Nederland, die via hun Officialclub een proefbemanning leveren voor de verschillende rally-evenementen.

Bestuur Sectie Rally's
Commissie Officials
Werkgroep opleidingen en evenementen

Hetty Pennings / Piet Oostvogels / Jon Kemper
Afgevaardigde van het BSR / werkveld Officials is Willem Nuiten
Secretaresse: Hetty Pennings

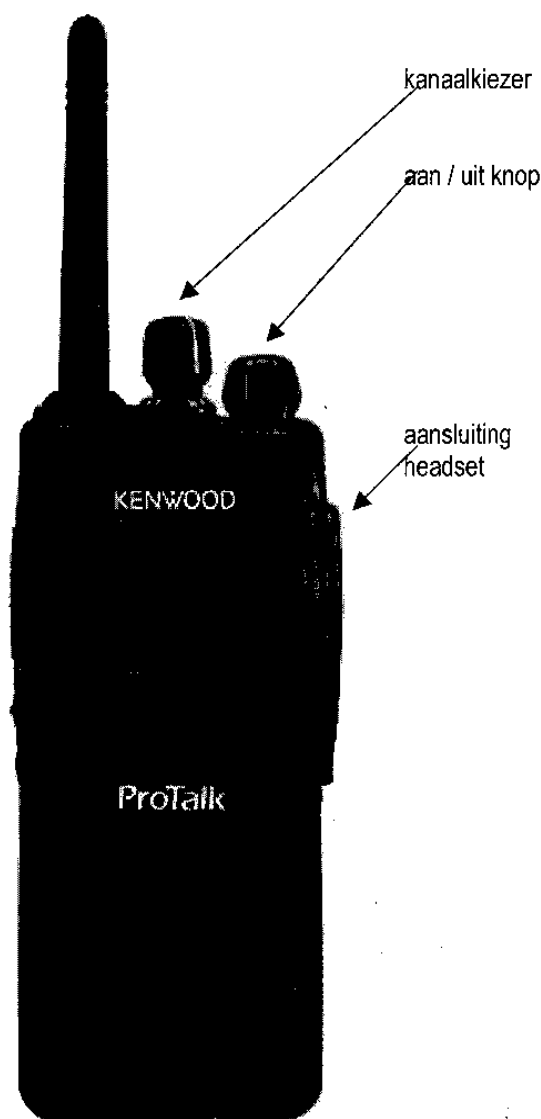
De werkgroep opleidingen en evenementen en de commissie officials is ook te bereiken via email:
cie.officials@gmail.com

Rallypool

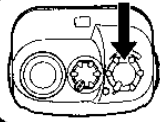
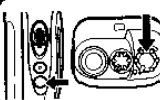
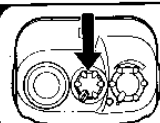
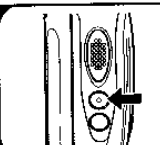
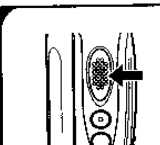
Stichting Nationale Rallypool

Kenwood portofoon 3201

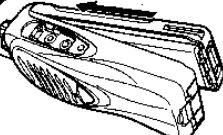
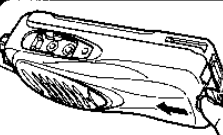
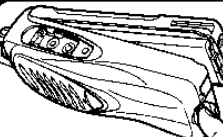
Gebruiksaanwijzing



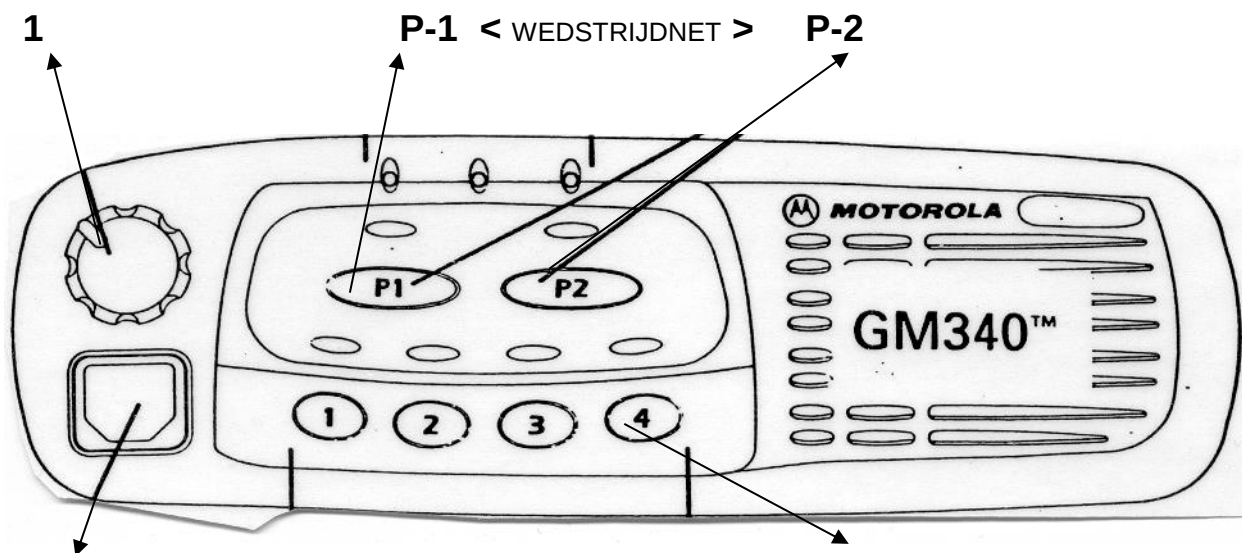
OM TE BEGINNEN

- 1  Draai de **Aan/uit-/Volume**-knop rechtersom om de zendontvanger **AAN** te schakelen.
 - Een pieptoon klinkt.
- 2  Houd de **Monitoren**-toets ingedrukt om het achtergrondgeluid te horen en draai vervolgens de **Aan/uit-/Volume**-knop om het volumeniveau in te stellen.
- 3  Draai de **Kanaalknop** om het gewenste kanaal te kiezen.
 - Wanneer u een toepasselijk geluid ontvangt, hoort u geluid uit de luidspreker.
- 4  Om een oproep te plaatsen, houdt u de **PTT**-knop ingedrukt en drukt u op de **Oproep**-toets om de andere leden van de groep erop te attenderen dat u een oproep plaatst. Laat de **Oproep**-toets los om te stoppen met het zenden van uw waarschuwingstoon.
- 5  Blijf de **PTT**-knop ingedrukt houden en spreek in de microfoon om te zenden. Laat de **PTT**-knop los om te kunnen ontvangen.
 - De LED-indicator brandt rood tijdens het zenden.
 - U krijgt de beste geluidskwaliteit als u de microfoon ongeveer 3 t/m 4 cm van uw mond houdt en in uw normale stem praat.

NI-MH-Accu OPLADEN

- 1  Lijn de accu uit met de achterkant van de zendontvanger en druk daarna de accu en de zendontvanger stevig op elkaar totdat de ontgrendelknop op de onderkant vergrendelt.
- 2  Om de accu te verwijderen, tilt u het veiligheidsklepje op de onderkant van de zendontvanger op en drukt u vervolgens op de ontgrendelknop onder het veiligheidsklepje.
- 3  Terwijl u de ontgrendelknop ingedrukt houdt, trekt u de accu van de zendontvanger af.
- 4 Nadat het opladen klaar is, brandt de indicator groen. Haal de accu of de zendontvanger met daarop een accu uit de acculader.
 - Het opladen van de accu duurt ongeveer 3 uur.
 - Als de acculader gedurende een lange tijd niet gebruikt gaat worden, trekt u de netspanningsadapter uit het stopcontact.

Rallypool wedstrijdnet mobilofoon (W)



2 spreesleutel aansluiting

4 kanaalkeuzeknop

- 1 = aan / uit knop en volumeknop (even ingedrukt houden bij het aanzetten)
- 2 = spreesleutel aansluiting
- P-1 = wedstrijdnet en gekoppeld aan relaiszender P-1
- P-2 = wedstrijdnet en gekoppeld aan relaiszender P-2 (indien in bedrijf)
- knop 1 = proevenet frequentie 160.170 = kanaal 1
- knop 2 = proevenet frequentie 160.570 = kanaal 2
- knop 3 = proevenet frequentie 160.470 = kanaal 3
- knop 4 = proevenet frequentie 165.070 = kanaal 4

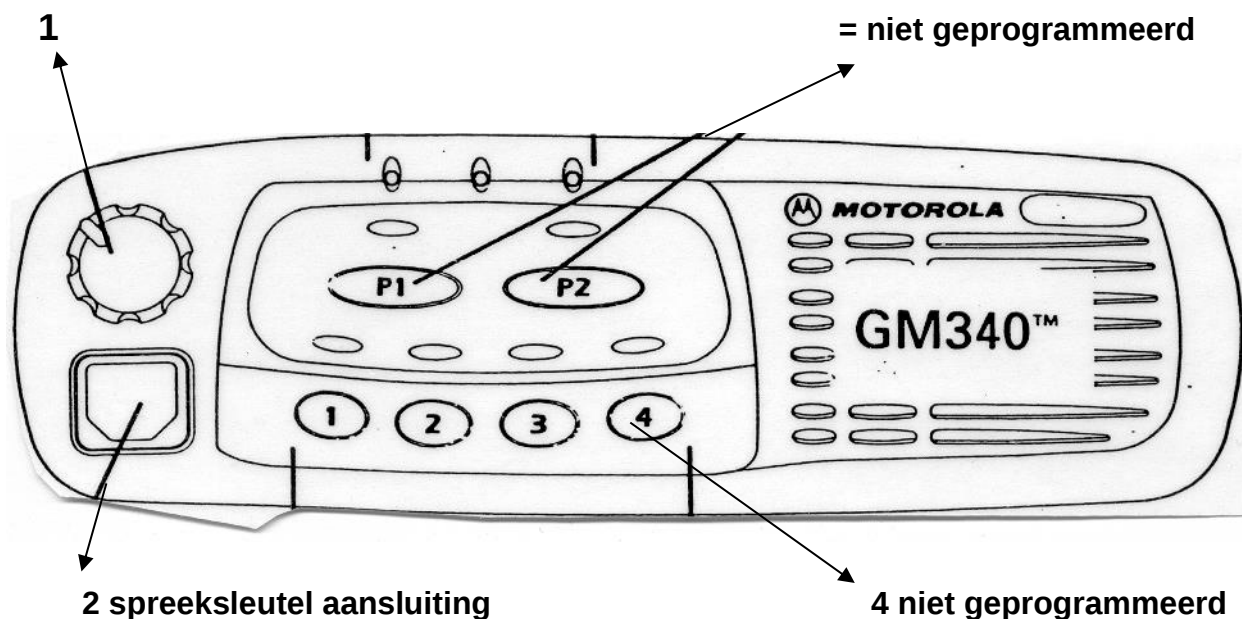
Installatie:

1. sluit de spreesleutel aan
2. sluit de antennekabel aan (let op beknelling, dus door het portierraam!)
3. sluit de voedingskabel ALTIJD rechtstreeks aan op de accu (ROOD = PLUS)
4. zet de mobilofoon aan met knop 1 (**even ingedrukt houden tot pieptoon**)
5. schakel het wedstrijdnet in (P-1 of P-2)
6. controleer direct de verbinding met de CP (centraalpost).

indien ook relaiszender P-2 in bedrijf is en men raakt uit het zenderbereik van P-1, dan dient men over te schakelen naar relaiszender P-2 of omgekeerd: via knop P-1 naar relaiszender P-1.

indien de stroomverbinding wordt verbroken, dan schakelt de mobilofoon bij het aanzetten automatisch terug naar kanaal 1 ! Dus altijd opnieuw het juiste kanaal inschakelen.

Rallypool proevenet mobilofoon



- 1 = aan / uit knop en volumeknop (**even ingedrukt houden bij het aanzetten**)
 2 = spreesleutel aansluiting
knop 1 = proevenet frequentie 160.170
knop 2 = proevenet frequentie 160.570
knop 3 = proevenet frequentie 160.470

Installatie:

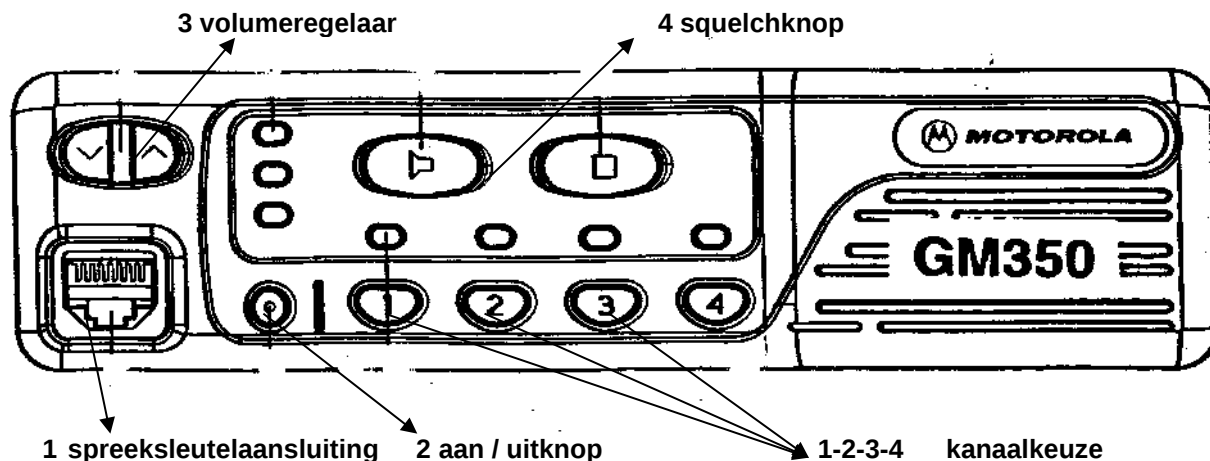
1. sluit de spreesleutel aan
2. sluit de antennekabel aan (let op beknelling, dus door het portierraam!)
3. sluit de voedingskabel **ALTIJD** rechtstreeks aan op de accu (ROOD = PLUS)
4. zet de mobilofoon aan met knop 1 (even ingedrukt houden)
5. schakel kanaal 1, 2 of 3 in (vooraf vragen aan proevenchef)
6. controleer direct de verbinding met de proevenchef of start van de KP
7. controleer op de locatie direct de verbinding met de start van de KP

LET OP:

**indien de stroomverbinding wordt verbroken, dan schakelt de mobilofoon bij het aanzetten automatisch kanaal 1 in vanaf mobilofoonnummer .
 Dus altijd weer het juiste kanaal inschakelen.**

**Let op: bij de start van een KP kan er aan die mobilofoon een speciale antenne worden aangesloten, gemonteerd op een mast van 4,5 mtr.
 Zie instructie antenneopbouw.**

Rallypool proevenet mobilofoon



- 1 = spreesleutel aansluiting
- 2 = aan / uit knop
- 3 = volumeknop
- 4 = squelchknop

kanaalkeuze:

- knop 1** = proevenet frequentie 160.170 (kanaal 1)
- knop 2** = proevenet frequentie 160.570 (kanaal 2)
- knop 3** = proevenet frequentie 160.470 (kanaal 3)
- knop 4** = proevenet frequentie 165.070 (kanaal 4)

Installatie:

1. sluit de spreesleutel aan
2. sluit de antennekabel aan (let op beknelling, dus door het portierraam!)
3. sluit de voedingskabel ALTIJD rechtstreeks aan op de accu (ROOD = PLUS)
4. zet de mobilofoon aan met knop 1
5. schakel kanaal 1, 2, 3 of 4 in (vooraf vragen aan proevenchef)
6. controleer direct de verbinding met de proevenchef of start KP
7. controleer op de locatie aangekomen direct de verbinding met de start van de KP

Bij de start van een KP kan er aan die mobilofoon een speciale antenne worden aangesloten, gemonteerd op een mast van 4,5 mtr. Zie instructie antenneopbouw.

LET OP:

Indien de stroomverbinding wordt verbroken, dan schakelt de mobilofoon bij het aanzetten automatisch kanaal 1 in!

Dus altijd weer het juiste kanaal inschakelen.

Voorkom dit probleem en sluit de mobilofoon ALTIJD rechtstreeks aan op de accu.

Regelgeving radioverkeer proevenet

- sluit de apparatuur aan volgens de instructies
- controleer of de mobilfoon op het juiste kanaal is ingesteld (1,2, 3 of 4)
- zorg ervoor dat altijd iemand de mobilfoon uitluistert
- voorkom onnodig radioverkeer tijdens het verrijden van de KP
- eerst de microfoon indrukken en dan pas praten ! !
- spreek rustig en schreeuw nooit in de microfoon
- bedenk vooraf de inhoud van het bericht
- voorbeeld verbinding:
eerst vragen naar op te roepen post, dan eigen postnummer noemen gevolgd door *over* (voorbeeld: start KP 3, hier post 5 *over*); na elke wissel van spreker afsluiten door *over* ; (voorbeeld: hier start, post 5 geef bericht, *over*); de opgeroepen post sluit af met *sluiten*.

Bij een incident

Informeer direct de proevenchef, via de start van de KP, in geval van een incident vermeld duidelijk:

- nummer van de baanpost
- startnummer(s) van de betrokken deelnemer(s)
- korte en duidelijke omschrijving van de gebeurtenis
- geef aan welke hulp noodzakelijk is en / of welke maatregelen zijn getroffen
- doe geen mededelingen aan publiek of pers. verwijs naar de wedstrijdleiding

Ongevalcodes

0	stilstaande auto, gedeeltelijk op of naast de KP, nader bericht volgt
10	KP versperd, GEEN letsel
100	ongeval MET letsel, nader bericht volgt
1000	ongeval met ERNSTIG letsel

Bij beknelling of bij brand(gevaar) dient aan de code "BRAVO" te worden toegevoegd.

De mobilfoon moet in deze situatie constant bemand blijven!

Tips

- zet een lege mobilfoonkoffer in de auto.
- zorg ervoor dat het apparaat en de kabels niet nat of vuil worden.
- pak na het gebruik het materiaal weer zorgvuldig in.
- maak een notitie van een eventueel defect.

Regelgeving radioverkeer wedstrijdnet

Algemeen

- controleer of de mobilofoon staat ingesteld op P-1 of P2
- zorg ervoor dat altijd iemand de mobilofoon uitluistert
- voorkom onnodig radioverkeer
- eerst microfoon indrukken en dan pas praten ! !
- praat rustig en schreeuw niet in de microfoon
- bedenk vooraf de inhoud van het bericht
- voorbeeld van een radioverbinding:
eerst vragen naar op te roepen post, dan eigen postnummer/naam noemen gevolgd door *over* (voorbeeld: CP (centraalpost) hier post 21 *over*) na elke wissel van spreker afsluiten door *over* (voorbeeld: hier **CP**, post 21 geef bericht, *over*).
De CP (centraalpost) is degene die een gesprek afsluit !

Incident

- Informeer direct, kort en bondig, de CP (centraalpost) vermeld duidelijk:
- nummer van de baanpost of de locatie
- startnummer(s) van de betrokken deelnemer(s)
- geef een korte en duidelijke omschrijving van de gebeurtenis
gebruik zonodig onderstaande codes:
0 stilstaande auto, gedeeltelijk op of naast de KP, nader bericht volgt
10 KP versperd, GEEN letsel
100 ongeval MET letsel, nader bericht volgt
1000 ongeval met ERNSTIG letsel
Bij beknelling of bij brand(gevaar) dient aan de code "BRAVO" te worden toegevoegd.
- geef aan welke hulp noodzakelijk is en / of welke maatregelen zijn getroffen
- doe geen mededelingen aan derden. Verwijs naar de wedstrijdleiding.

**ALLE MOBIELE STATIONS OP DIT WEDSTRIJDNET DIENEN BIJ HET HOREN VAN DE ALARMTON
DIRECT EEN ABSOLUTE RADIOSTILTE TE BETRACHTEN
DE CP IS DE ENIGE DIE HET NET WEER VRIJ GEEFT.**

De mobilofoon moet in deze situatie ALTIJD en constant bemand blijven!

Tips

- zorg ervoor dat apparaat en kabels niet nat of vuil worden
- pak na het gebruik het materiaal weer zorgvuldig in
- zet de lege mobilofoonkoffer(s) in de auto
- maak een notitie van een eventueel defect.

