

# **CURSUSBOEK**

## **Basisopleiding Rallyofficial**



*KNAF – Sectie Rally*

**BSR Commissie  
Licenties Officials**  
uitgave 2021

**KNAF**

Knac Nationale Autosport Federatie

# Basisopleiding KNAF Rallyofficial

|      |  |    |
|------|--|----|
| I    | Inleiding .....                              | 2  |
| II   | Waarom een cursus Rallyofficial? .....       | 2  |
| III  | Begrippen .....                              | 3  |
| IV   | Verantwoording en verantwoordelijkheid ..... | 4  |
| V    | Materiaalkennis .....                        | 6  |
| VI   | Beveiliging van een klassementsproef .....   | 9  |
| VII  | Het verloop van een klassementsproef .....   | 12 |
| VIII | Brandbestrijding .....                       | 16 |
| IX   | Medische hulpverlening .....                 | 17 |
| X    | Actieplan .....                              | 18 |
| XI   | Incidentenrapport .....                      | 21 |
| XII  | Praktijk .....                               | 22 |
| XIII | Tot besluit .....                            | 22 |

## I. Inleiding

- Organisatie: De basisopleiding KNAF Rallyofficial wordt door de gezamenlijke Nederlandse rallyclubs georganiseerd onder auspiciën van de KNAF.
- Doel: Het doel van de cursus is door grondige theoretische instructie en praktijkvoorbeelden te komen tot de samenstelling van een groep vakbekwame rallyofficials. Ook worden ervaren officials op de hoogte gebracht van gewijzigde regels en richtlijnen.

## II. Waarom een cursus KNAF Rallyofficial?

Als men autosport gezond wil laten zijn, dan zal de basis goed moeten zijn. In deze basis spelen de officials een zeer belangrijke rol. Zij dienen met de juiste kennis en achtergrond er voor te zorgen dat de wedstrijd op de juiste wijze verloopt. Immers, zonder goede en veilige begeleiding van de autosport, zal een positieve invloed ten aanzien van deelnemers, publiek en overheid niet mogelijk zijn.

Deze doelstelling kan alleen bereikt worden door de official vertrouwd te maken met de problematiek. Hij (of zij) dient over de juiste kennis te beschikken en zich volledig in te zetten, want alleen dan kunnen de officials een garantie geven dat een evenement naar ieders tevredenheid verloopt. Het doel van deze cursus is dan ook, U als official of toekomstig official, die basiskennis bij te brengen, die nodig is om een organisatie tot steun te zijn bij de rally's die zij organiseren.

Deelnemers zullen allen onder gelijke omstandigheden een rally moeten kunnen rijden in de geest van, en in overeenstemming met de reglementen. Het is de taak van de official ervoor zorg te dragen dat iedere deelnemer eenzelfde mogelijkheid en eenzelfde behandeling krijgt. Neutraliteit in het beoordelen van situaties en uniformiteit in beslissingen ten opzichte van alle deelnemers is een vereiste. De prestaties van een nationale rijder dienen voor een official net zo belangrijk te zijn als de prestaties van een internationale rijder.

Met deze cursus beogen wij de rallyofficial vertrouwd te maken met de nodige zaken, waardoor de opbouw en het verloop van een klassemmentsproef (het belangrijkste onderdeel van een rally) soepel kan verlopen. Hierdoor zullen afwijkingen van het tijdschema van de rally tot een minimum beperkt worden. Deelnemers, organisatie, officials, publiek en pers maar vooral ook omwonenden en lokale overheden kunnen dan ook op het tevoren door de organisatie gemaakte tijdschema vertrouwen. Dit helpt in belangrijke mate mee om ook in de toekomst rallysport op deze locatie mogelijk te maken.

Ook het milieu profiteert mee van goed opgeleide officials. Als immers een klassemmentsproef deskundig opgebouwd wordt en daarna even deskundig en met oog voor detail weer opgeruimd wordt, is vaak niet meer te zien dat er een rally gepasseerd is. Ook dit helpt mee de toekomst van de rallysport veilig te stellen.

Degenen die deze cursus gevolgd hebben, kunnen op vrijwillige basis deelnemen aan een KNAF basisofficialexamen. Diegenen die dit examen met goed gevolg afleggen kunnen dan een KNAF basisofficiallicentie aanvragen op voorwaarde dat men minimaal 18 jaar oud is. Als je nog geen 18 jaar bent kan je vanaf je 16<sup>e</sup> jaar een aspirant officiallicentie verkrijgen als je voor het examen geslaagd bent. Aan deze officiallicentie zijn geen kosten verbonden en ze is geldig tot en met 31 december van het lopende jaar. Ieder jaar kan men de licentie kosteloos laten verlengen op voorwaarde dat men zich in het afgelopen jaar ook daadwerkelijk als official verdienstelijk gemaakt heeft. Het verlengen van je licentie kan via internet. Ook is iedere officiallicentiehouders automatisch verzekerd wanneer hij als official ingezet wordt. Deze verzekering is inclusief de reis naar de betreffende rally en terug naar huis en komt boven op de verzekering die de organisatie afgesloten heeft.

### III. Begrippen

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <i>Rally</i>             | Een rally is een autosportwedstrijd waarin het erom gaat een bepaald traject volgens een vastgesteld tijdschema af te leggen. Onderdelen van dit traject, zogenaamde klassementsproeven, zijn afgesloten voor alle overig verkeer en dienen zo snel mogelijk afgelegd te worden. Wie op het totaal van deze klassementsproeven het snelste is en verder zo weinig mogelijk van het vooropgestelde tijdschema afwijkt, is de winnaar.   |
| <i>Klassementsproef</i>  | Snelheidsproef op speciaal voor het evenement afgezette wegen. Ook wel KP of proef genoemd.  |
| <i>Routecontrole</i>     | Bij een routecontrole moet een deelnemer zijn tijdcontrolekaart laten afstempelen; hier wordt geen tijd ingevuld. Een routecontrole maakt geen onderdeel uit van een klassementsproef.   |
| <i>Tijdcontrole</i>      | Bij een tijdcontrole wordt de passeertijd op de controlekaart van de deelnemer ingevuld. Tijdcontroles bevinden zich o.a. bij de start en de finish van een rally, bij de in- en uitgang van een hergroepering en vóór elke klassementsproef. Tijdcontrole wordt ook wel afgekort als TC.  |
| <i>Start</i>             | In dit cursusboek wordt met start altijd de start van een klassementsproef bedoeld.  |
| <i>Vliegende finish</i>  | Hier wordt de finishtijd van de deelnemende auto's gemeten. De auto's "vliegen" hier nog vol gas voorbij. Wordt ook wel Flying-finish genoemd.   |
| <i>Stopfinish</i>        | De deelnemende auto's moeten hier stoppen om de bij de vliegende finish gemeten finishtijd in te laten vullen op hun controlekaart.  |
| <i>Parc Fermé</i>        | Is een gesloten wagenpark, hier mag geen reparatie uitgevoerd worden of service verleend worden. Officials en deelnemers worden er slechts onder bepaalde voorwaarden toegelaten, voor publiek en pers is dit park verboden terrein.   |
| <i>Controlegebied</i>    | Is bij elk controlepunt het gehele gebied tussen het gele waarschuwbord en het beige bord met 3 zwarte diagonale strepen. In het controlegebied gelden de Parc Fermé regels.   |
| <i>Official</i>          | In dit boek wordt met official bedoeld, alle mensen die uit naam van de organisatie van een rally zorgdragen voor het reglementaire en veilig verloop van een klassementsproef. Tegenwoordig worden deze mensen ook vaak Marshal genoemd.  |
| <i>Proevenchef</i>       | De man of vrouw die op de klassementsproef de leiding heeft.   |
| <i>Tijdcontrolekaart</i> | Een kaart of set kaarten die bij elke in de route opgenomen controlepost aan de dienstdoende official moet worden overhandigd, zodat de passeertijd ingevuld kan worden en/of deze afgestempeld kan worden.  |
| <i>Rallypool</i>         | Dit is een instelling van de gezamenlijke Nederlandse rallyorganisatoren. Zij hebben hierin een groot aantal materialen verzameld die benodigd zijn voor het organiseren van een rally. Aankopen worden door de leden, niet alle organisatoren zijn lid, gezamenlijk betaald. Zoekgeraakte materialen en reparatiekosten worden door de betreffende organisator aan de Rallypool betaald. Bijna alle materialen die men op een KP tegenkomt, zoals borden, pijlen en verbidingsapparatuur zijn uit de rallypool afkomstig. |
| <i>RallySafe</i>         | Leverd de benodigde apparatuur voor de tijdwaarneming op de KP en verwerkt de geregistreerde tijden in de uitslag  |

## IV. Verantwoording en verantwoordelijkheid

In dit hoofdstuk bespreken we de verantwoordelijkheid die een rallyofficial draagt. Een official kan zijn diensten om velerlei redenen aanbieden. Of het nu het eigen plezier is, of het bieden van hulp aan de autosport, of het nu "doden" van de vrije tijd is, of het promoten van de rallysport; iedere official beleeft de evenementen op zijn eigen manier. Dat kan en mag uiteraard, want een mens z'n lust is een mens z'n leven. Toch zal een sportbond richtlijnen en regels uitvaardigen om er voor te waken, dat zijn sport niet in een verkeerd daglicht gesteld wordt.

Het in geuren en kleuren vertellen wat een rijder "gepresteerd" heeft, kan sensationeel zijn, maar levert alleen maar een antireclame voor de rallysport op. Het verhaal over een official die tijdens een klassementsproef een boer en koe liet oversteken, in de veronderstelling dat er niets aankwam; en dat die deelnemer die met 160 km/u de bocht door kwam, die boer en koe nog net kon omzeilen, is sensationeel en zal door de pers maar al te graag gepubliceerd worden. In werkelijkheid zou verteld moeten worden, hoe dom die collega-official wel was om zonder toestemming van zijn proevenchef die boer te laten oversteken. Wat een geluk hadden de organisatie, de deelnemer, de boer en de koe, voor hetzelfde geld waren er doden gevallen. Men moet altijd voorkomen dat ongewenste (negatieve) berichten de wereld in geslingerd worden, deze worden in de pers altijd overdreven. De official moet zijn verantwoordelijkheid jegens de sport leren kennen en begrijpen. Zijn ervaringen kan hij ter lering aan de proevenchef doorgeven maar dienen verder slechts in huiselijke kring verder verteld te worden, zodat er verder geen negatieve resultaten uit voort kunnen komen. Het doorgeven van dit soort ervaringen aan de proevenchef is natuurlijk wel van het grootste belang. Hierdoor wordt in een vertrouwelijk gesprek de fout bespreekbaar zodat ongelukken in de toekomst voorkomen kunnen worden.

### **Maar aan wie moet een rallyofficial nu verantwoording afleggen?**

We gaan er van uit dat alle rallyofficials met een positieve instelling mee zijn gegaan met de proevenchef en onder diens verantwoordelijkheid hun steentje trachten bij te dragen. Heeft men die instelling niet, en is men alleen maar voor eigen plezier meegegaan, dan belast men zo'n proevenchef en de organisatie van de rally dermate, dat het verstandiger zou zijn geweest thuis te blijven. Men had het evenement dan beter als toeschouwer kunnen bezoeken.

Van de positieve inzet uitgaand, zult U veel moeten en kunnen leren door praktijkervaring. Maar al te vaak denkt men "ik weet het wel" of "die proevenchef ziet het verkeerd". Later ondervindt men vaak, dat gebrek aan ervaring of inzicht, de reden was van de verkeerde gedachte. Luister daarom goed; neem de opmerkingen van Uw proevenchef ter harte, zodat de maximale resultaten op het gebied van wedstrijdverloop en veiligheid worden verkregen.

### **De volgende regels gelden voor alle officials:**

1. Opdrachten alleen uitvoeren als zij door of namens de proevenchef worden gegeven.
2. Een wedstrijdleader, sportcommissaris of de KNAF veiligheidsfunctionaris (die zich altijd als zodanig moet kunnen legitimeren) kan U een advies geven. Staat U er geheel achter, volg dit advies dan op. Strookt het niet met de opdracht die U van Uw proevenchef had gekregen, probeer dan het advies met Uw proevenchef te bespreken opdat hij de gegeven opdracht zonodig kan wijzigen of goedkeuren.
3. Bij problemen, waar U zelf niet zeker van bent of de gekozen oplossing goed zal zijn, altijd proberen de proevenchef om advies te vragen.
4. Geconstateerde fouten of feiten (zoals b.v. veroorzaakte schade) achteraf altijd en alleen maar melden aan de proevenchef, indien mogelijk schriftelijk.

Zoals uit het bovenstaande blijkt, onderscheiden wij ten aanzien van een rallyklassementsproef diverse functies. De belangrijkste geven wij hier weer.

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <i>Wedstrijdleader</i>      | Het hoofd van de wedstrijdleiding die uiteraard taken kan delegeren. De wedstrijdleader is voor en tijdens de rally belast met de toepassing van de reglementen. Hij moet de Sportcommissarissen inlichten over elke belangrijke beslissing die hij bij de toepassing van de reglementen heeft moeten nemen. |
| <i>Proevenchef</i>          | Heeft namens de wedstrijdleiding de verantwoordelijkheid over een klassementsproef.  |
| <i>Assistentproevenchef</i> | Rechterhand van de proevenchef en kan coördinerend en met verstand van   |

zaken de proevenchef assisteren.

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <i>Hoofdofficial</i>                | Draagt namens de proevenchef de verantwoordelijkheid over een deel van de klassementsproef of een technische post, zoals bijv. een tijdcontrole of de finishpost.   |
| <i>Sportcommissaris</i>             | Aangewezen door de KNAF; bij wedstrijden voor FIA kampioenschappen kunnen dit ook door de FIA aangewezen buitenlanders zijn. De sportcommissarissen zijn belast met het toezicht op de naleving van de reglementen en treden op als "scheidsrechters".  |
| <i>KNAF Veiligheidsfunctionaris</i> | Controleert de veiligheidsvoorzieningen op de klassementsproef en kan in overleg kleine wijzigingen door laten voeren. Deze direct uitvoeren en melden aan de PC.   |
| <i>Aspirantofficial</i>             | Deze kan behaald worden door het volgen van de E-learningmodule voor nieuwe rallyofficials op <a href="http://www.knaf.nl">www.knaf.nl</a> . De aspirant officiallicentie is bedoeld voor nieuwe leden van een officialvereniging die als belangstellende meegaan om te helpen en is het lopende kalenderjaar geldig bij wedstrijden in Nederland. Mensen met een aspirant official licentie dienen tijdens het evenement onder toezicht/leiding te staan van een ervaren official. De minimale leeftijd voor het behalen van een aspirant official licentie is 16 jaar. Minderjarigen krijgen de aantekening "JUNIOR" op hun licentie. |
| <i>Basis Official</i>               | De licentie 'basis official' kan door iemand aangevraagd worden die een leeftijd heeft van 18 jaar of ouder en de cursus basis official heeft gevolgd en met goed resultaat het bijbehorende examen heeft afgelegd. Om de licentie basis official te behouden dient een basis official minimaal op 3 klassementsproeven in drie kalenderjaren als official dienst te doen.  |

Denk als official niet, dat U een ondergeschikte rol speelt, want dat is pertinent niet waar. Helaas denkt het publiek maar al te vaak, dat U een ondergeschikte rol vervult. Wij zullen er alles aan moeten doen om die indruk te veranderen. Via de media zullen wij over het belang van Uw aanwezigheid informeren en trachten het publiek van het belang van Uw functie te overtuigen. Dat deze indruk bij het publiek leeft, is natuurlijk niet zo verwonderlijk als we naar het verleden kijken toen iedereen official werd genoemd. Bij foute beslissingen werd er gelachen of werd er minachtend naar de official gekeken. Dat zullen wij vanaf heden trachten te veranderen. U zult daar echter zelf ook aan moeten werken, door Uw kennis als official op peil te houden, via de informatie die U daarvoor van Uw proevenchef en/of vereniging krijgt. Wees t.o.v. het publiek voorkomend, leg hen uit wat noodzakelijk is en wees vooral tactisch. Denk er echter aan: u bent naast een eventuele overheidsgezagdrager verantwoordelijk op dit deel van de klassementsproef.

### **U bent de official!**

Iedere organisatie zorgt voor uniforme herkenbaarheid van zijn officials door middel van veiligheidsjacks. (Gebruik geen andere jacks of hesjes want dit kan bij het publiek verwarring scheppen). Het is noodzakelijk om deze door de organisatie of uw club beschikbaar gestelde KNAF marshal hesjes te gebruiken zodat het ook voor iedereen duidelijk is dat men met een door de organisatie aangestelde official te doen heeft.

Denk echter bij al Uw handelingen goed na. De verantwoordelijkheid ten aanzien van mensenlevens hangt onder meer van Uw inzet en beslissingen af. Iedereen kan official worden, maar men is het pas echt als men vele van de eerder genoemde eigenschappen bezit en de verantwoording aandurft en kan.

## V. Materiaalkennis

Op het gebied van materiaalkennis is meer te vertellen dan men wellicht zou denken. Al veranderen de materialen niet vaak, ieder jaar zijn hier toch verbeteringen te constateren. Uw proevenchef zal U over belangrijke wijzigingen ongetwijfeld informeren. Wij zullen puntsgewijs de verschillende materialen bespreken.

1. De set FIA-borden (ook wel FIA-panelen genoemd) bestaat uit 8 borden. De borden bij de tijdcontrole en de start van de klassemmentsproef worden normaliter alleen aan de rechterzijde van de weg geplaatst. Alle borden bij de vliegende finish en de stopfinish worden geadviseerd om deze aan beide zijden van de weg te plaatsen. Men heeft dus totaal 12 FIA borden per klassemmentsproef nodig. Deze borden hebben allemaal een formaat van ongeveer 70 cm x 70 cm. Zij worden inclusief staanders voor een proef beschikbaar gesteld.

Op een klassemmentsproef komen we achtereenvolgens de volgende borden tegen:



- a. Geel klokbord: geeft aan dat zich na ca. 25 meter een tijdcontrole bevindt. Dit bord dient duidelijk aan de rechter kant van de weg te staan. Men dient er zorg voor te dragen dat het zicht op het bord niet belemmerd kan worden door b.v. geparkeerde auto's. Na dit "waarschuwingsbord" begint het controle gebied!



- b. Rood klokbord: geeft de tijdcontrole aan. Na het binnen rijden van de auto met bemanning van het controlegebied, dient de official direct op de door de equipe ter hand te stellen controlekaart, de exacte tijd (zonder seconden) in te vullen. De equipe dient de tijdcontrolekaart uit eigen beweging te overhandigen. Het is de equipes toegestaan 1 minuut voor hun ideale passeertijd het controlegebied binnen te komen. De tijd die ingevuld wordt is de tijd waarop de kaart aan de official overhandigd wordt.



- c. Rood startbord: geeft de start van een klassemmentsproef aan. De startofficial geeft exact aan (zo mogelijk door een lijn op het wegdek) waar de startlijn zich bevindt. Uit veiligheidsoverwegingen wordt er niet met een vlag gestart, doch dient de official met een handbeweging duidelijk aan te geven wanneer de deelnemer moet starten. Dit kan zijn een verwijzing naar de startklok of het handmatig aftellen.



- d. Bord "einde controlegebied": dit is een beige bord met drie diagonale zwarte strepen. Dit bord plaatst men ongeveer 25 meter na een startbord, stopbord, routecontrolebord en na een tijdcontrolebord indien de betreffende tijdcontrole niet meteen gevolgd wordt door een klassemmentsproef. Het bord geeft het einde van het controlegebied aan.



- e. Geel bord "vliegende finish": dit is een gele bord met een zwart-wit geblokte finishvlag. Het bord geeft aan dat de vliegende finish zich ongeveer 100m verderop bevindt. Dit bord wordt, evenals alle andere met de finish geassocieerde borden, geadviseerd aan beide zijden van de weg te plaatsen.



- f. Rood bord "vliegende finish": dit is een rood bord met een zwart-wit geblokte finishvlag en geeft de vliegende finish aan. De deelnemers rijden hier nog volgas langs. Tevens wordt hier ook aan beide zijden van de weg een wit bord 70cm x 70cm geplaatst met de tekst "fotoceel"



- g. Rood bord "stopfinish": dit is een rood bord met in het zwart de tekst "STOP" erop en geeft de stopfinish aan, deze bevindt zich 200 tot 400 m na de vliegende finish. Hier zullen de tijden die bij de vliegende finish werden gemeten, worden ingevuld op de tijdkaart van de deelnemer en op de loglijst.

- h. Bord "einde controlegebied": zie -1.d-, aan beide zijden van de weg.

2. Borden in verband met een routecontrole, bijv. tijdens verkenning. Deze borden zijn eveneens van het formaat ongeveer 70 cm x 70 cm. Een routecontrole bestaat uit 3 borden:



- a. Waarschuwbord routecontrole: dit is een geel bord voorzien van een zwarte stempel in een half kader. Dit bord geeft aan dat zich na ongeveer 25 meter een routecontrole bevindt.



- b. Routecontrolebord: dit is een rood bord voorzien van een zwarte stempel in een half kader. De deelnemers dienen hier voor afstempeling van hun controlekaart te stoppen en U de kaart ter afstempeling aan te bieden.

- c. Bord "einde controlegebied": zie -1.d-.

3. Borden behorende bij een radiopost op een klassemingsproef. Deze borden worden niet bij alle mobilfoonposten geplaatst maar slechts bij een beperkt aantal "officiële" mobilfoonposten, minimaal één, mogelijk meer per klassemingsproef, afhankelijk van de lengte van de KP. Ook deze borden zijn van het formaat ongeveer 70 cm x 70 cm.



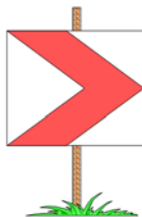
- a. geel bord "radiopost": dit is een geel bord met een zwarte bliksemschicht en wordt geplaatst op ongeveer 100 meter voor de post welke uitgerust is met een officiële mobilfoon.



- b. Blauw bord radiopost: dit is een blauw bord met een zwarte bliksemschicht en wordt geplaatst bij de post welke uitgerust is met een officiële mobilfoon. Deze posten zullen voorzien worden van een rode vlag.



4. Waarschuwpijlen Deze hebben een formaat van ongeveer 60 cm x 30 cm en zijn oranje. Waarschuwpijlen worden met de punt naar beneden gebruikt. De punt naar beneden wil zeggen dat men een gevaarlijke situatie nadert. Deze pijlen staan zowel links als rechts van de weg op de plaats van de situatie.



5. Hoofdpijlen: Dit zijn vierkante witte borden van het formaat ongeveer 60 cm x 60 cm met daarop een rode pijl. Dit bord dient duidelijk zichtbaar voor een naderende rallyauto in het verlengde van de rijrichting, direct achter de betreffende wegsituatie geplaatst te worden. Het plaatsen van hoofdpijlen dient alleen te geschieden bij samen komen van wegen waar van richting veranderd moet worden. Dus niet in andere bochten of verkeerssituaties tenzij uit veiligheidsoverwegingen hiertoe behoefte bestaat.

6. Borden "verboden voor alle verkeer": deze zijn wit met een rode rand en zijn gelijk aan het officiële verkeersbord met deze betekenis. Deze borden worden geplaatst aan het begin van wegen welke al na een zeer korte afstand op de klassemingsproef doodlopen. De doorsnee van dit bord is ongeveer 60 cm.
7. Borden "doorgaand rijverkeer gestremd": deze borden zijn oranje met in zwart de tekst "doorgaand rijverkeer gestremd" daarop gedrukt. Deze borden worden geplaatst aan het begin van wegen welke na verloop van tijd doodlopen op de klassemingsproef en moeten als men de klassemingsproef nadert nog gevolgd worden door een bord "verboden voor alle verkeer". Het gebruik van deze borden vermindert de kans op irritatie van toevallige passanten en vergroot hiermee de kansen voor de rally in de toekomst.
8. Richtingspijlen: deze kan een organisatie gebruiken om deelnemers en/of servicevoertuigen naar een klassemingsproef of serviceterrein te leiden. Vaak zullen deze vergezeld gaan van een kenmerk van de betreffende organisator. De beschrijving van deze pijlen, mits zij gebruikt worden, vindt men in het bijzonder reglement van de betreffende rally.



9. Stempels en stempelkussens: kunnen gebruikt worden bij tijdcontroles en routecontroles.
10. Afzetlint: wordt gebruikt om wegaansluitingen af te sluiten (zijwegen), en om de publieks veiligheidszone te markeren. Houd er bij het aanbrengen van het lint rekening mee dat het elastisch is en door de wind uit kan lubberen en mogelijk boven de weg kan waaien. Span het lint dus altijd strak en houdt overspanningen zo kort mogelijk.
11. Gele vlag: dient aan officials op de klassementsproef te worden uitgereikt en aanwezig te zijn op tenminste elke baanpost. De officials moeten deze kunnen gebruiken zodra, en alleen maar, als zich gevaarlijke situaties voordoen. De gele vlag mag alleen gebruikt worden door een marshal die het marshal veiligheidsjack draagt.
- 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. 59, **na ontvangst** van een rapport van een official.

12. 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 klassementsproef handhaven en tevens de aanwijzingen van officials of bemanning van hulpvoertuigen opvolgen. De rode vlag wordt op alle posten getoond bij de gemarkeerde radioposten.
- De rode vlag, getoond bij de start (terugkeerpunt in een rondkoers), wordt altijd getoond in combinatie met een rode LED lamp. De klassementsproef is dan stilgelegd.
- De rode vlag wordt enkel getoond in opdracht van de proevenchef.

Aan elke equipe die niet aan deze regel voldoet wordt een straf door de Sportcommissarissen opgelegd. Equipes die een rode vlag hebben gekregen zal een passende rijtijd toegekend worden volgens art. 59

De tijdsduur dat de vlag gebruikt wordt en de startnummers van de gehinderde deelnemers moeten geregistreerd worden

**Zowel de rode vlag als de gele vlag kan ook op het Rallytracking systeem worden getoond**

13. Dranghekken en schrikhekken: Veel organisatoren zorgen voor dranghekken als afsluiting van klassementsproeven. Gebruik deze ook, ze zijn veruit de beste manier om te voorkomen dat ongewenst verkeer zich op de klassementsproef begeeft. De eigen auto dwars over de weg geparkeerd is ook effectief; let er echter altijd op de auto NOOIT in de uitremzone te parkeren en zorg dat hij goed bereikbaar is en snel verplaatst kan worden zodat in geval van nood de weg vrij is. Dranghekken met daarop een al dan niet fluorescerende rood/witte balk, ook wel schrikhekken genaamd kunnen in samenhang met verkeersborden gebruikt worden om een bepaalde route vrij te houden van niet officieel verkeer. Deze borden mogen niet gebruikt worden op de klassementsproef zelf, zij kunnen de deelnemers af leiden. Vergeet niet na afloop alle hekken van de weg te halen.
14. Markeringslampen: Bij rally's die 's nachts plaatsvinden, worden op de wegen welke naar de klassementsproef leiden en afgezet zijn met een dranghek, vaak ook lampen op die dranghekken bevestigd. Dit zijn meestal gele knipperlampen, zoals ook gebruikt worden bij wegwerkzaamheden. U kunt instructie krijgen deze lampen te ontsteken en na afloop te doven.
15. Tijdwaarnemingsapparatuur: Deze wordt vanaf 2018 door Rallysafe geleverd
16. Verbindingsapparatuur: hierin zijn twee hoofdgroepen te onderscheiden. Enerzijds is er verbindingsapparatuur die de contacten verzorgt tussen wedstrijdleiding proevenchefs en andere met de organisatie belaste personen. Anderzijds is er verbindingsapparatuur voor lokaal gebruik op de klassementsproef. In deze laatste groep onderscheiden we nog de verbinding tussen vliegende finish en stopfinish, hiervoor zijn in de rallypool zogenaamde headsets beschikbaar, en verbinding tussen proevenchef, start, stopfinish en eventuele gevaarlijke plaatsen langs de klassementsproef. In dit laatste geval wordt meestal gebruik gemaakt van mobilfoon- en/of portofoonverbindingen. Mobilfoons zijn beschikbaar in de rallypool maar worden ook bij derden gehoord.
17. Brandbestrijdingsapparatuur: Hieronder verstaan we o.a. brandblussers, deze worden door de organisator ter beschikking gesteld. Brandblusmiddelen dienen aanwezig te zijn bij de start en stopfinish van een klassementsproef en op enkele aangewezen plaatsen langs de klassementsproef. We komen hierop terug in het hoofdstuk brandbestrijding.

18. Logboeken, tijdkaarten en controlekaarten: Al deze papieren dienen om tijdsregistratie te vermelden. Al deze papieren zijn van groot belang voor het samenstellen van tussenstanden en de uitslag van de rally. Het is dan ook van belang dat U deze steeds nauwkeurig en duidelijk invult. Vul vooral ook in waar het logboek is opgemaakt. Dus KP-nummer en omschrijving (tijdcontrole / start / vliegende finish / stopfinish). Meestal is voor dit doel een ruimte op het voorste vel gecreëerd waar men enkel aan moet kruisen wat van toepassing is. De equipe is zelf verantwoordelijk voor hun tijdkaart
19. Mededelingen aan de deelnemers: Het is mogelijk dat door omstandigheden de rally moet worden gewijzigd. U kunt dan verzocht worden de wijzigingen aan de deelnemers uit te reiken. Een wijziging kan bestaan uit een bulletin, een mededeling van de wedstrijdleider, een gewijzigd routeboek (of deel hiervan) of een proevenchets. Het is van belang dat dit consequent gebeurt. Uiteraard moet U zeer waakzaam zijn dat niemand overgeslagen wordt, U dient ook te trachten het uitdelen zo in te delen dat iedereen ongeveer evenveel tijd heeft om de veranderde situatie te bestuderen. In deze omstandigheden zal men U ook vragen de deelnemers te laten tekenen voor ontvangst.
20. Diverse kleine materialen: Dit zijn materialen die bijna iedereen in huis heeft. Ze komen een goed en vlot verloop van een klassementsproef en het functioneren van de official ten goede. Sommige materialen, denk bijvoorbeeld aan het fluitje en schadeformulier, zijn onontbeerlijk. Ook wordt de mobiele telefoon gezien als nuttig, maar vergeet dan vooral niet om het nummer van de proevenchef en de assistent-proevenchef bij de hand te hebben.

Verder enkele voorbeelden van nuttige zaken:

- Schop en bezem (om stuk gereden bochten na afloop te kunnen fatsoeneren);
- Touw, mes, hamer, spijkers, werkhandschoenen (handig bij het opbouwen van de proef);
- Zaklantaarn en fluitje;
- Pen en papier (schadeformulier);
- Regenkleding;
- Eigen verbindingssapparaat (27 Mc en/of PMR portofoontjes);
- Lunchpakket.

Naast deze materialen zorgt de organisator nog voor ambulances en takel- of afsleepvoertuigen, en ook voor verschillende posten een brandblusser en/of een mobilifoon.

Alle hiervoor genoemde materialen kosten geld, soms veel geld als we denken aan verbindingss- en tijdwaarnemingsapparaat. Wees daarom zuinig op deze materialen en behoed een organisator, die toch al de eindjes aan elkaar moet knopen, voor onnodige kosten. Als goed official zorgt U ervoor dat alle materialen die aan U uitgegeven zijn, weer bij de rechtmatige eigenaar terug bezorgd worden.

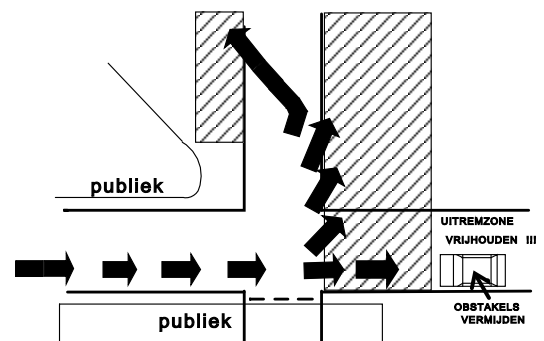
## VI. Beveiliging van een klassementsproef

Veiligheidsvoorzieningen zijn een onmiskenbare noodzaak als men rallysport wil organiseren en promoten. Al brengen ze grote extra kosten met zich mee, niemand kan het belang ervan betwisten. Zolang er zich geen ongelukken voordoen, is men geneigd wat gemakkelijker over de veiligheid te denken, maar gaat het fout, dan roept ineens iedereen: "Zie je wel!"

Beveiliging kan men onderverdelen in twee groepen:

- a. preventief = maatregelen ter beveiliging om ongevallen te voorkomen
- b. repressief = maatregelen om gevolgen van een ongeval te beperken en verdere uitbreiding te voorkomen. (Dit wordt ook wel actieve beveiliging genoemd)

Preventieve beveiliging is het voorkomen van ongevallen en heeft voor de official betrekking op het zorgen dat alle drang- en bouwhekken tijdig opgesteld staan, zorgen dat wegen en toegangen tot de klassementsproef zijn afgesloten, het vrijhouden van de baan, het op veilige afstand houden van het publiek (veiligheidszones), het weten om te gaan met hulpmiddelen zoals brandblussers en verbindingssapparaat en het correct gebruiken van de gele, dan wel de rode vlag. Repressieve actie is het optreden naar aanleiding van een ongeval.



Ten aanzien van de repressieve actie is specialistische kennis vereist. Daarom zijn bij iedere klassementsproef

artsen, politieagenten, brandbestrijdingsspecialisten, bergers en soms ook duikers aanwezig. Kennis van EHBO kan de official hier goed van pas komen en is iets wat ook buiten de rallysport van groot nut kan zijn.

Ten aanzien van preventieve beveiliging het volgende:

Het publiek komt naar de klassemmentsproef om wat te zien. Men gaat dan het liefst naar een spectaculaire bocht en bij voorkeur gaat men in de buitenbocht staan, dit is tevens de gevaarlijkste plaats. U zult moeten proberen hen daar weg te houden of weg te sturen. Dit is geen gemakkelijke taak maar U kunt het zich een stuk gemakkelijker maken door bij het uitzetten van de proef de afzetlinten zodanig te spannen dat het publiek ontmoedigd wordt om daar te gaan staan. Bovendien heeft U dan een beter argument om hen weg te sturen mocht men toch tussen de linten plaatsnemen. Men dient echter tactisch te blijven. Dictatoriaal optreden helpt niet, wees resoluut, zelfbewust en consequent. Leg uit waarom men daar gevaarlijk staat, de kans is dan groot dat U de menigte mee in plaats van tegen U krijgt. De veiligste plaats is meestal aan de buitenkant vóór de bocht, meestal ziet men de deelnemers daar even goed de bocht door gaan. Het is altijd zinvol ook de omwonenden nogmaals op het naderen van de rallyauto's te attenderen zodat de kans dat huisdieren en kinderen op het traject komen verder verkleind wordt. Als U met Uw auto bij een wegafsluiting staat, is het dwars parkeren achter het lint en voor het hek de beste methode. Een eventuele onwillige burger kan dan het minste kwaad doen.

De veiligheidszone dient langs de publiekszijde geheel afgelint te worden. Om te voorkomen dat men onder een enkel lintje doorkruipt en toch op een gevaarlijke plaats gaat staan worden er borden "Verboden voor publiek" geplaatst aan beide zijden van de weg bij het begin en het einde van de verboden publiekszones. Ook binnen het afgelinte kader worden borden "Verboden voor publiek" geplaatst. Verder worden deze borden om de ca. 100 mtr. geplaatst langs de gehele klassemmentsproef om en om \*) aan beide zijden van de weg. Ook wordt geacht dat in een wei met dieren of in gewassen (maisveld) geen lint en/of staanders geplaatst worden. Meestal enkel een bord "Verboden voor publiek". \*) betekent na 100 mtr. links, weer 100 mtr. rechts, weer 100 mtr. links, daarna weer 100 mtr. rechts, enz.

Regels voor "PERS" is de witte hesjes tussen het publiek; de groene "MEDIA" hesjes mogen in de verboden zone tegen het lint aan vertoeven, vlakbij of naast de official.

Als een auto komt vast te zitten, dient U ervoor te zorgen dat men niet massaal de proef op rent om te helpen. Hulp door publiek is weliswaar niet verboden, maar mag op geen enkele manier de veiligheid van het publiek en de overige deelnemers in gevaar brengen.

**Help zelf niet**, tenzij de route geblokkeerd is, maar kijk uit naar achter op komende deelnemers en fluit zodat men gewaarschuwd wordt. Tracht de naderende deelnemer door het gebruik van de gele vlag te waarschuwen. Loop met de gele vlag de deelnemers een stukje tegemoet zodat ze tijdig gewaarschuwd worden; zo helpt U ongelukken te voorkomen.

Een proef dient alleen stilgelegd te worden als er dringend medische hulp gewenst is, of als de route zodanig geblokkeerd is dat er geen enkele deelnemer meer door kan. Is een wagen van een deelnemer vastgeraakt, dan zal hij er alles aan willen doen om hulp te krijgen van

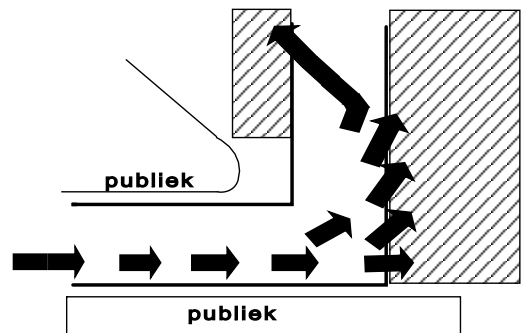
derden. Tijdens een klassemmentsproef is elke vorm van hulp verboden, uitgezonderd het laten duwen van de auto middels menskracht met als doel de auto weer op de weg te brengen of de weg vrij te maken. Overtreding van deze regel zal uitsluiting tot gevolg hebben. Een beslissing tot uitsluiting mag alleen worden bekendgemaakt aan het einde van een sectie of het einde van een etappe.

Uiteraard dient dit uiterst voorzichtig te gebeuren, zo niet, dan kan dit levensgevaarlijk zijn. Reparaties aan een deelnemende auto mogen alleen uitgevoerd worden door de equipe zelf met behulp van materialen en gereedschappen uit de auto. Alle technische hulp van buitenaf is niet toegestaan.

Wees van het begin tot het eind bewust van de risico's die sommigen nemen en probeer de plaats waarvoor U de verantwoordelijkheid draagt het gehele evenement veilig te houden.

De organisatie heeft afspraken gemaakt met de plaatselijke politie, gemeentebestuur, brandweer, en eventuele andere instanties. Tevens zal de organisatie de aanwonenden van de klassemmentsproef waarschuwen.

Ambulance, arts en eventueel EHBO mensen zullen evenals de brandweer in overleg met de proevenchef een post langs de klassemmentsproef of bij de start innemen



Afstanden

|   |       |
|---|-------|
| L | 190   |
| T | 17590 |
| N | 260   |

**OB 137**    **C1**

Afstanden

|   |       |
|---|-------|
| L | 260   |
| T | 17850 |
| N | 300   |

**Post 138**    **B2**

Afstanden

|   |       |
|---|-------|
| L | 300   |
| T | 18150 |
| N | 155   |

**Post 139**    **C1**

Afstanden

|   |       |
|---|-------|
| L | 155   |
| T | 18305 |
| N | 690   |

**Post 140**    **B2**

Afstanden

|   |       |
|---|-------|
| L | 690   |
| T | 18995 |
| N | 175   |

**Post 141**    **C2**

Afstanden

|   |       |
|---|-------|
| L | 175   |
| T | 19170 |
| N | 615   |

**Post 142**    **C2**

## VII. Het verloop van een klassemmentsproef

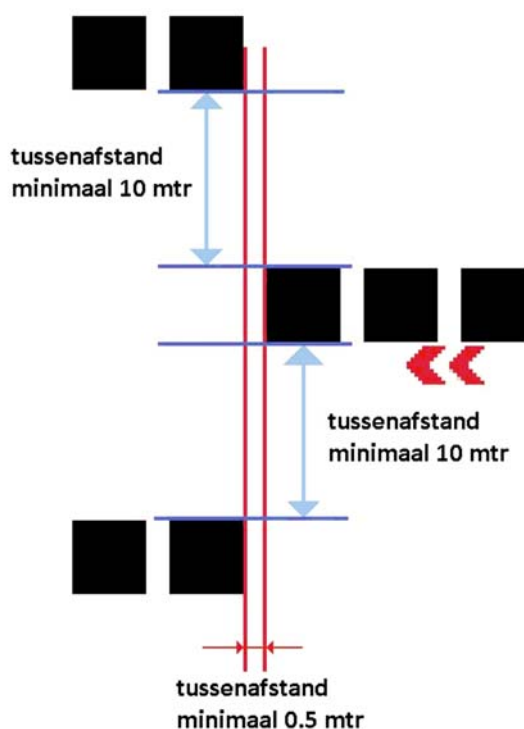
Om U een goede indruk van de klassemmentsproef te geven zal in dit hoofdstuk behandeld worden wat er achtereenvolgens op een klassemmentsproef plaats vindt. De KP begint bij de TC (tijdcontrole) en eindigt bij de SF (stopfinish)

### 1. Uitzetten van een klassemmentsproef

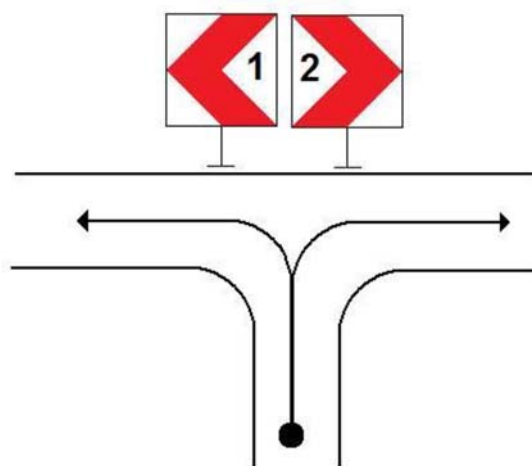
Onder toezicht van een proevenchef wordt een klassemmentsproef uitgezet. De bordes en pijlen worden geplaatst, de linten aangebracht, de officials op hun plaatsen gebracht. De tijdcontrole (TC), start, vliegende- en stopfinish worden gecontroleerd op de volledigheid van hun materialen en apparatuur. Dan is de klassemmentsproef voor wat betreft de proevenchef klaar. Dit zal ongeveer anderhalf uur voor de start van de eerste deelnemer zijn.

In de resterende tijd kunnen nog de laatste puntjes op de i gezet worden. De official werkzaamheden zullen dan nagenoeg klaar moeten zijn, zodat de voorrijders ongehinderd de proef kunnen controleren.

### Voorbeeld opstelling van een chicane



### wisselpunt bij rondkoers



Controlehandelingen die in deze tijd uitgevoerd kunnen worden:

- De official controleert vanaf de voorgaande post t/m. zijn eigen post of alle afsluitingen van wegen e.d. zijn aangebracht en of de bepijling, ook bij chicanes, nog steeds goed staat.
- De controleposten (TC, start, vliegende- en stopfinish) controleren of hun administratieve zaken gereed zijn en alle te gebruiken apparatuur werkt.
- Start en stopfinish controleren of hun onderlinge verbinding in orde is.
- Vliegende finish en stopfinish controleren of hun onderlinge verbinding in orde is.
- De TC, start en vliegende finish controleren of hun klokken nog steeds gelijk lopen. Hierbij geldt de startklok als de "moederklok". Deze "moederklok", en daarmee alle andere klokken, moet bovendien gelijk lopen met de officiële wedstrijd tijd en dat is het DCF tijdsignaal vanuit Frankfurt.
- Middels het lokale verbidingsnet controleert de start met alle posten of hun verbinding werkt.

Ten aanzien van de diverse bemande posten nog de volgende opmerkingen:

#### Controlepost TC

- Vergeet niet dat de in te vullen tijd, die is waarop de volledige equipe, met auto zich bij het rode klokboard meldt en de tijdcontrolekaart uit eigen beweging aan U overhandigt. Vergeet ook niet de geplande starttijd in te vullen. Deze moet altijd 3 minuten later zijn dan de meldtijd bij de

#### tijdcontrole. **Hier wordt door Rallysafe voorzien in een tablet**

- Let er op dat een deelnemer niet langs de verkeerde kant aan komt rijden of nadat hij het gele waarschuwbord gepasseerd is stopt of het controlegebied weer verlaat.
- Zodra een deelnemer het gele waarschuwbord passeert gelden voor hem de parc-fermé regels (geen reparaties toegestaan).

#### Start

- Als start-official ziet U er op toe, dat de deelnemer zijn formulieren (tijdcontrolekaart, proeventijdkaartje en zonodig wijzigingen in de klassementsproef) tijdig in zijn bezit heeft.
- U start altijd op de volle minuut. Controleren of de helmen en veiligheidsgordels vastzitten en de zijramen dienen nagenoeg gesloten te zijn (maximale opening 5 cm).
- De start van de klassementsproeven zal door een elektronisch aftelsysteem worden gegeven, dat duidelijk zichtbaar voor het team op de startlijn de seconden aftelt of door middel van een startlicht systeem.
- Er moet een startlijn getrokken worden en er *kan* een startdetectie systeem gebruikt worden, dat 50 cm na de startlijn geplaatst is en het te vroeg starten van een deelnemer (valse start ofwel "jumpstart") registreert.
- Als de auto de startlijn nadert zal de startmarshal voor de auto **met een stok** de exacte positie van de auto aangeven. 30 seconden voor de starttijd, maar niet eerder dan de auto is gestopt op zijn juiste plaats, zal de marshal zijn plaats verlaten en de equipe wijzen op de startklok. Elke wijziging nadien van de plaats van de auto tot zijn starttijd is niet toegestaan en zal worden gemeld aan de *Wedstrijdleider*.
- Als deze startmethode niet wordt toegepast wordt overgegaan op handmatig starten.
- De starter telt dan luid af: 30" 15" 10" en de laatste 5 seconden één voor één.
- Zodra de laatste 5 seconden zijn verstreken zal het startsignaal worden gegeven (groen licht of signaal van de startofficial), waarna de auto onmiddellijk moet starten.
- Indien een deelnemer te vroeg gestart is, wordt dat door U in het logboek genoteerd.
  
- Een klassementsproef met een rondkoers moet altijd met de handmatige startprocedure gestart worden. Het elektronisch systeem, gekoppeld met een gesynchroniseerd startdetectiesysteem (fotocel) dient dan voor registratie van de werkelijke starttijd. Dit systeem kan tevens worden gebruikt ter verificatie ingeval bij rondkoersen de start van een deelnemer is opgehouden.
  
- Het elektronisch systeem in combinatie met het startdetectiesysteem, alsmede de startklok, wordt door Rallysafe aangeleverd

#### Baanposten

- Een baanpost bestaat altijd uit minstens 2 personen.
- De onderlinge verbindingen zijn voor intern gebruik en dienen niet als nieuwsbericht voor omstanders.
- Alleen in overleg met de proevenchef mogen anderen dan deelnemers over de proef rijden.
- Als een official constateert dat een deelnemer onvrijwillig het parcours verlaat, dient, één van de officials van de betreffende baanpost poolshoogte te gaan nemen en zich te informeren over de toestand van de deelnemers. De ander blijft op zijn post om daar zijn afzetwerkzaamheden te blijven verrichten.  
Indien de gezondheidstoestand van de betreffende deelnemer zo ernstig is dat enig uitstel van hulp (tot het einde van de klassementsproef) ongewenst is, dan probeert deze official de proevenchef te bereiken. Laat U echter niet misleiden door deelnemers, die graag geholpen willen worden om de rally voort te kunnen zetten.

#### Vliegende finish

- De materialen hiervoor worden door Rallysafe aangeleverd. Voor controle van de passerende deelnemers moet hier wel bemanning staan. Het opnemen van de passeertijd gebeurt op de finishlijn met elektronische apparatuur en een stopwatch als back-up

#### Stopfinish

- Houd er rekening mee dat deelnemers elkaar tussen de vliegende finish en stopfinish kunnen hebben ingehaald. Verifieer dus altijd het startnummer alvorens de controlekaart in te vullen.
- Houdt toeschouwers en passanten tegen.

## 2. “000-rijder”

Het doel van de “000-rijder” is om de gehele klassementsproef met alles erop en eraan te controleren. Dit houdt o.a. in:

- kennismaken met de proevenchef
  - controleren op de aanwezigheid van blusmiddelen, ambulance en bergingsvoertuig
  - controleren van de tijdcontrole- en startklok
  - starten van de klassementsproef, al dan niet begeleid door de proevenchef
  - tijdens het rijden van de proef het controleren van de bepijling en de afzetting en het zonedig in overleg met de proevenchef het verplaatsen hiervan
  - controle van de vliegende- en stopfinish
  - controle van de start / stop verbinding
- en hierna dit via de stopverbinding aan de proevenchef melden

De “000-rijder” is een onderdeel van de organisatie. Hij heeft beslissingsbevoegdheid inzake de wijze van bepijling. Hij rijdt 75 minuten voor de eerste deelnemer uit.

## 3. Veiligheidswagen

Sinds 1983 hebben de rallyorganisatoren de beschikking over een KNAF veiligheidswagen. Deze auto, die geheel opgetuigd is met knipperlichten, luide claxon en geluidsinstallatie, zal 60 minuten voor de eerste deelnemer uit over de proef rijden. De veiligheidswagen ziet toe op de naleving van het veiligheidsreglement en controleert de daartoe getroffen maatregelen. De KNAF-veiligheidsauto rijdt samen met de “lintauto” over het parcours om zo snel mogelijk nog aanpassingen te verrichten op het aflinten van verboden zones

Tevens wordt op de meeste rally's een publieksveiligheidswagen ingezet. Deze kan, wanneer het tijdschema dit toelaat, tussenstanden en informatie over de rally aan het publiek meedelen. Indien nodig zal het publiek erop gewezen worden dat zij gevaarlijk staan, deze veiligheidswagen is dan een ruggensteun voor de officials die verantwoordelijk zijn voor de betreffende locatie en kan hun optreden kracht bij zetten.

De publieksveiligheidswagen wordt ook wel eens anders genoemd, bv. “INFO-wagen”. De publieksveiligheidsauto rijdt 30 minuten voor de eerste deelnemer.

Resumerend, de KNAF veiligheidswagen is er voornamelijk om de getroffen veiligheidsvoorzieningen te controleren en de publieksveiligheidswagen is er voornamelijk om het publiek te waarschuwen en te informeren.

## 4. “00-rijder”

De “00-rijder” is een verlengstuk van de wedstrijdleiding. Deze auto moet uitgerust zijn met een **rood** gekleurd zwaailicht en sirene. Het is zijn/haar taak een laatste controle uit te oefenen op het goed functioneren van controleposten en het goed ingericht zijn van de klassementsproeven, zoals de wedstrijdleiding dit wil. Hij geeft bij de stopfinish, als alles in orde is, aan de proevenchef door dat de klassementsproef geopend kan worden. Niets mag nu meer veranderd worden. De “00-rijder” rijdt 20 minuten voor de eerste deelnemer uit.

## 5. “X- auto”

De “X-auto” heeft geen bevoegdheid om de klassementsproef te veranderen. De “X-auto” start 10 minuten voor de eerste deelnemer en is de eerste auto die de klassementsproef bijna op snelheid mag rijden.

## 6. “0-rijder”

De “0-rijder” heeft geen bevoegdheid om een proef te veranderen. De “0”-auto moet uitgerust zijn met **oranje** zwaailamp en sirene. Hij wordt als een deelnemer beschouwd. De “0-rijder” heeft als taak om 5 minuten voor de start van de eerste deelnemer de proef op snelheid te rijden. Het is een waarschuwing voor het publiek dat mogelijk nog een plaatsje zoekt, om de weg echt vrij te maken waardoor ook de eerste deelnemer geen hinder van het publiek zal ondervinden. Hierdoor rijdt iedereen in zoveel mogelijk identieke omstandigheden en wordt de competitiewaarde van de rally verhoogd

**De genoemde organisatieauto's mogen op geen enkele wijze deelnemers hinderen.**

## 7. Deelnemers

De officials zijn er mede voor verantwoordelijk om de deelnemers voor een controlepost (routecontrole, tijdcontrole of klassementsproef) naar gelang de omstandigheden en ruimte, zo op te stellen, dat andere weggebruikers (c.q. wedstrijdleiding, politie, brandweer, ambulance of andere

hulpdiensten) de weg naar de klassemmentsproef op normale wijze kunnen berijden. De deelnemers dienen aaneengesloten te starten. Als official mag U zich niet laten intimideren door een (opgewonden) deelnemer. Op stoffige proeven wil iedere deelnemer proberen 2 of zelfs meer minuten na de vorige deelnemer te starten.

N.B. Als een deelnemer zijn motor afzet is het geheel zijn eigen verantwoordelijkheid dat deze op tijd weer startklaar is. Het risico van te laat starten is dus altijd voor de deelnemer.

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 59.

In geval van een ongeval waar geen directe medische hulp benodigd is, moet duidelijk het "OK" teken getoond worden aan de volgende auto's. Wanneer de equipe de auto verlaat, moet het "OK" teken op een duidelijk zichtbare plaats voor andere deelnemers getoond worden aan de volgende deelnemers.

Een equipe die in de gelegenheid is om te stoppen maar dit niet doet zal worden gemeld bij de Sportcommissarissen. Het is noodzakelijk dat de official hiervan een rapport maakt.

Een gestrande deelnemer dient z.s.m., in geval de auto stopt op een klassemmentsproef, door een van de leden van de equipe duidelijk zichtbaar de gevarendriehoek geplaatst worden, tenminste 50 meter voor de auto, om de volgende rijders te waarschuwen. De gevarendriehoek moet aan dezelfde kant van de weg geplaatst 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

Komen er op een bepaald ogenblik geen deelnemers meer, denk dan niet dat het voorbij is. Houdt het publiek van de weg, na 15 minuten zelfs kan er nog een deelnemer komen. De proef moet ook dan nog veilig te rijden zijn. Als de KP na meer dan 20 minuten vertraging weer herstart moet eerst het publiek worden geïnformeerd d.m.v. van bijv. een geluidswagen om te vertellen dat er nog deelnemers aan komen. Als dat niet het geval is moet de proef vervallen, officieel heet dit geneutraliseerd worden. U hebt dan voor niets gestaan en de deelnemers hebben voor niets gereden. Als alle deelnemers geweest zijn volgt de sluitauto en/of de proevenchef.

#### 8. Sluitauto

Deze auto, ook wel Z-auto genoemd, is herkenbaar aan de zwart-wit geblokte finishvlag op de deuren en voorzien van een groen gekleurd zwaailicht. Deze wagen haalt in de regel de proeventijdkaarten en logboeken op (dit kan overigens ook door een koerier gedaan worden) en weet precies welke equipes er definitief uitgevallen zijn. Hij is de degene die de proef sluit en dit aan de proevenchef zal meedelen. **Te vaak gebeurt het dat de sluitauto geen vrije doorgang ondervindt in het stuk rondkoers dat hij tweemaal moet passeren om de gehele KP te controleren.** De proevenchef geeft zelf het bericht dat er opgerold en opgeruimd kan worden; dit gebeurt meestal in de richting van de stopfinish.

Bij het "oprollen" van een proef, is het belangrijk dat het terrein weer in de oorspronkelijke staat opgeleverd wordt. Verwijder stukken lint en snijd niet het lint los zodat de knopen en lussen aan palen of bomen achterblijven. Restaureer de wegen als ze te lijden hebben gehad van de rallykaravaan. Kortom, zorg dat het terrein er weer uitziet zoals U het vooraf aantrof, als of er nooit een rally heeft plaatsgevonden. Lever het materiaal weer netjes en gesorteerd bij de materiaalverzamelplaats in. Volgend jaar willen de rijders en organisator wellicht weer van deze wegen gebruik maken en dan kunnen ze geen klachten van overheid of omwonenden gebruiken van achtergebleven materiaal of niet gemelde beschadigingen.



## VIII. Brandbestrijding:

Als er op een klassemensproef 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 (CO<sub>2</sub>):** 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, 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 bevrozing), 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 druipende 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 oplaaien 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 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.)

## **IX. 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 ONGEVALLLEN?**

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. Heeft 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.

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.

## X. Actieplan

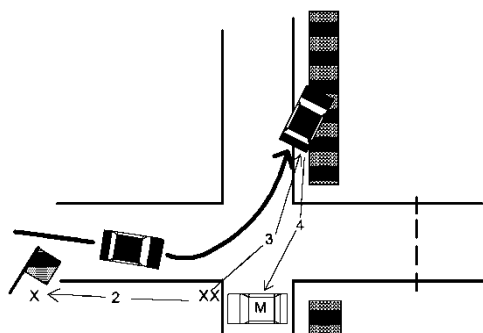
Als U denkt dat er nu een uiteenzetting volgt van wat U moet doen bij een ongeval, dan zit U er naast. Ieder ongeluk of iedere "ramp" is anders en vereist dus een op zichzelf staande behandeling. Het "hoe te reageren?" Zult U zelf binnen de toegestane mogelijkheden dienen in te vullen.

Belangrijk is dat U met Uw collega-officials, elke post bestaat uit minstens 2 officials, voor aanvang van de klassemingsproef afspreekt wie welke taak vervult. Zo spreekt u o.a. af wie de gele vlag hanteert, wie de mobilfoon bedient en wie zich bij een ongeval op de hoogte gaat stellen van de situatie.

Wat U hier verder behandeld krijgt, is een checklist bestaande uit punten, die U van pas kunnen komen in het geval dat er iets gebeurt en een geval van slachtofferhulp. Belangrijk is dat U deze zaken kunt dromen, want bij schrik reageert men anders dan in een normale situatie.

### Hulpverlening aan de hand van een praktijksituatie.

Laten we aannemen, dat in een haakse bocht naar links een van de deelnemende auto's uit de bocht vliegt en van de weg af half in de sloot terecht komt (zie schets). Uw plaats (2 officials) is aangegeven door XX.



Wat nu te doen en in welke volgorde?

**1. Denk eerst aan Uw eigen veiligheid** en dat van andere mensen die terplekke zijn; er zijn nog wedstrijdauto's op de klassemingsproef die van niets weten.

**2.** Uw collega stelt direct via het juiste vlagsignaal de overige deelnemers van het ongeval op de hoogte.

**3.** U loopt naar de plaats waar het ongeval heeft plaatsgevonden en gaat indien nodig de hoofdstroomschakelaar uitschakelen, deze zit, mits aanwezig, meestal aan de bestuurderszijde op de onderzijde van de rand om de voorruit.



brandblusinstallatie



hoofdstroomschakelaar

Niet elke rallyauto heeft een hoofdstroomschakelaar, tevens moet men oppassen dat men de hoofdstroomschakelaar niet verwisselt met de (automatische) brandblusinstallatie, die overigens wel op elke rallyauto aanwezig is. De plaats van de hoofdstroomschakelaar is aangegeven door een rode bliksemschicht op een blauwe driehoek met witte rand. De plaats van het brandblusserbedieningsmechanisme wordt aangegeven door de letter "E" in een witte cirkel met rode rand.

Blijf rustig. Nu gaat U zich op de hoogte stellen of er (ernstig) persoonlijk letsel is, of er brand(gevaar) is en of er geborgen zal moeten worden. Deze dingen moet U namelijk melden aan de proevenchef.

**4.** U loopt na de constateringen vermeld onder -3- naar de mobilfoon en meldt de proevenchef dat er een ongeval plaats heeft gevonden. U meldt kort en bondig de essentie van het voorval zonder spectaculaire verhalen, het is namelijk altijd mogelijk dat meegeluisterd wordt door mensen die deze informatie kunnen "misbruiken". Indien codes zijn afgesproken, gebruikt U hiervoor uiteraard de juiste code.

U geeft dus door:

- welke controlepost U bent
- een ongeluk, kort en bondig
- indien codes gehanteerd worden, dan worden deze vooraf door de organisatie medegedeeld
- het startnummer van de deelnemende auto

### **De volgende codes zijn bij Nederlandse rally's gebruikelijk:**

**0** = Stilstaande auto gedeeltelijk op of naast de proef, nader bericht volgt;

**10** = Proef versperd, geen hulpverlening nodig, wacht op bericht;

**100** = Ongeval met letsel, hulp nodig;

**1000** = Ongeval met ernstig letsel, absoluut hulp nodig.

Bij beknelling van een persoon en/of brandgevaar "**BRAVO**" aan de code toevoegen.

Als de klassemmentsproef geheel geblokkeerd is en er geen enkele deelnemer meer langs kan, deelt U allereerst nog mede dat de proevenchef de start dient stil te leggen.

5. Indien nodig komt de proevenchef met de ambulance, brandweer en berging naar U toe, waarbij tevens de klassemmentsproef wordt stilgelegd. Denk ondertussen aan Uw eigen veiligheid; en dat er nog steeds deelnemers op de proef zijn die van niets weten.

6. Uw eigen directe hulpverlening kan daarna pas goed op gang komen.

In dit geval gaat U bij het persoonlijk hulpverleners zonder brand als volgt te werk:

Na het uitschakelen van de hoofdstroomschakelaar opent U het portier. Dit kan problemen opleveren, vandaar dat wij U adviseren om per baanpost de volgende set gereedschap mee te nemen:

- breekijzer
- hamer
- waterpompvang
- mes
- snelverband

Vervolgens maakt U de veiligheidsriemen los, desnoods met gebruik van een mes (ingeval het sluitmechanisme defect is).

Laat de helm op het hoofd van het slachtoffer, tenzij hij hem zelf af kan zetten!!!

U maakt eventuele knellende kleding los. Dit alles doet U om de rijder(s) beter te kunnen observeren, wat betreft:

- ademhaling
- bloedsomloop (hartslag)
- bewustzijn (wel of niet bewusteloos)

De ademhaling controleert U snel door, nadat U kauwgum of losse gebitsdelen uit de mond heeft verwijderd, Uw ene handrug voor de neusmond te houden en de vingers van de andere hand tegen het onderste deel van het borstbeen. Zo voelt U de warme lucht en het bewegen van de borstkas bij het ademen. De bloedsomloop (hartwerking) voelt U aan de pols met de middelste drie vingers aan de onder/zijkant van de pols ter plaatse van de duim, welke boven op de pols ligt. Voelt U de pols niet, luister dan naar het hart (kleding los maken) of voel naast het strottenhoofd in de hals.

Het bewustzijn is goed als de persoon in kwestie aanspreekbaar is. Slaapt hij/zij weer in dan is het al slechter of de situatie verslechtert. Reageert hij alleen op pijn, dan is hij bewusteloos. (Reageren op pijn: knijpen in het tussenschot van de neus of met de nagel van uw duim onder de nagel van de bewusteloze drukken).

### **Wanneer haalt U een rijder uit de auto?**

Als er geen reden voor is (geen brand- of verdrinkingsgevaar), kunt U de rijder het best in de auto laten zitten. De situatie wordt er niet slechter door. U moet bedenken dat een ambulance binnen 10 minuten op de plaats van het ongeval kan zijn. De bemanning van de ambulance kan deskundige hulp verlenen. Anders is het bij een ongeval waarbij brand, ademhalingstilstand, hartstilstand, grote bloedingen of braken voorkomen. Dan moet U de rijder wel uit de auto en naar een veilige plaats brengen. Bij ademhalingstilstand of hartstilstand verwijdert U heel voorzichtig de helm. Anders is o.a. toepassing van kunstmatige ademhaling niet mogelijk. Ondanks dat U met deze handeling de situatie kunt verslechteren is het toch beter om de rijder uit de auto te halen en de helm af te nemen. Dit is een kwestie van prioriteiten kiezen, of de verwonding mogelijk verergeren of de rijder dood laten gaan.

Tot slot: laat U de rijder in de auto of haalt U hem eruit, blijf altijd bij hem in de buurt. Houd de ademweg vrij en houd de hand aan de pols, zodat U veranderingen in de situatie kunt voelen aankomen.

Dus:

- Blijf bij het slachtoffer, want de situatie kan zich wijzigen.
- Praat indien mogelijk met het slachtoffer, ook met een buitenlander, want dit geeft hem rust en U informatie over zijn toestand.
- Houdt het publiek op afstand en neem de leiding, anders verliest U het overzicht. (bedenk dat de beste stuurder aan de wal staan)
- Denk aan de preventieve veiligheid.

## Resumerend

### Handel bij een ongeval in de volgende volgorde:

- Laat de vlag hanteren.
- Loop naar het ongeval en doe de hoofdstroomschakelaar uit.
- Overtuig U of er spraken is van:
  - persoonlijk letsel
  - brand (gevaar)
  - of er geborgen moet worden
- Geef deze gegevens door aan de proevenchef.
- Doe vervolgens:
  - open de deur
  - laat helm op
  - gordels af
  - knellende kleding rond hals los
  - ademhalingsweg vrij maken
  - controleer:
    - ademhaling
    - bloedsomloop
    - bewustzijn
- Indien U EHBO kennis heeft en de situatie herkent kunt U nu zelf hulp bieden.

### Wanneer U een slachtoffer hulp biedt, denk dan aan de volgende regels:

- Let op gevaar van andere deelnemers.
- Ga na wat het slachtoffer mankeert.
- Zorg dat het slachtoffer blijft ademen.
- Stel ernstige bloedingen.
- Help iemand waar hij ligt (of zit).
- Stel het slachtoffer gerust.

Een uitzondering in de volgorde van hulpverlening op b.v. voornoemd ongeluk zou zijn, als de auto meteen in brand was gevlogen. In dat geval loopt U eerst naar de mobilfoon, meld zich met Uw controlepost nummer en vertelt aan de proevenchef dat er een ongeluk heeft plaatsgevonden waarbij brand is uitgebroken. U pakt vervolgens de brandblusser, mits aanwezig, en gaat hulp verlenen aan de inzittenden c.q. de auto. Denk er hierbij om dat veel rallyauto's een brandblusinstallatie aan boord hebben en dat in elke rallyauto minstens één handblusser aanwezig moet zijn.

De proevenchef weet na deze mededeling dat hij:


- a. De start van de deelnemers onmiddellijk moet stilleggen.
- b. De eerste hulp die op de proef aanwezig is naar het ongeluk dient te dirigeren.
- c. Zich op de hoogte moet gaan stellen van de omvang van het ongeluk.

De proevenchef kan ambulance en/of brandweer oproepen indien dit nodig mocht zijn. De overige officials blijven op hun eigen post en geven, voor zover zij weten wat zich voorgedaan heeft, zo min mogelijk gedetailleerde gegevens aan derden door. Deze officials blijven hun eigen post dus onder controle houden. Daar rekent de proevenchef op. De klassementsproef kan alleen herstart worden in opdracht van de proevenchef. Het te vroeg laten herstarten kan ook weer ongelukken veroorzaken. Daarom dient eerst door de proevenchef vastgesteld te worden dat de proef weer veilig is.

### **ATTENTIE!!!**

Het hier behandelde voorval betreft een voorbeeld, gelukkig zijn de meeste ongelukjes een stuk minder ernstig. Denk er dan aan dat de hoofdstroomschakelaar bedoeld is om alle elektriciteit in de auto uit te schakelen. Dit stopt de motor en vermindert brandgevaar door overspringende vonken. Een deelnemer die weliswaar van de weg geraakt is, maar fanatiek probeert zijn weg te vervolgen, zal het uitschakelen van zijn hoofdstroomschakelaar waarschijnlijk niet waarderen. Als zich in deze situatie geen brandgevaar voordoet, volstaat het om het ongeval te rapporteren, een schadeformulier in te vullen en indien nodig het correcte vlagsignaal te hanteren. Ook wordt er gemakshalve vanuit gegaan dat U de beschikking hebt over een mobilfoon, dit zal niet altijd het geval zijn. Vaak zal gebruik gemaakt worden van 27 MC en tegenwoordig heeft bijna elke official en proevenchef ook de beschikking over een mobiele telefoon. Bedenk vooraf wat de snelste manier is om, indien nodig, de proevenchef in te lichten. Dit kan ook betekenen een sprint naar de volgende, of vorige, baanpost.

**XI. INCIDENTENRAPPORT**

|  |                   |   |
|--|-------------------|---|
| <b>logo rally</b>  | <b>naam rally</b> |  |
| <b>SCHADEFORMULIER / INCIDENTENFORMULIER</b>   |                   |   |
| EVENEMENT : _____  |                   | DATUM : _____ - _____   |
| ER IS GECONSTATEERD DOOR :<br><small>(in verband met eventuele getuigenverklaring minimaal 2 namen invullen)</small>   |                   |   |
|  | <b>Naam :</b>     | <b>Mobiel Telefoonnr.</b>   |
|  |                   | <b>Licentienr.</b>  |
|  |                   | <b>Handtekening</b>   |
| OFFICIAL 1 :   |                   |   |
| OFFICIAL 2 :   |                   |   |
| <b>OP : KLASSEMENTSPROEF</b> <small>(Naam en/of nummer)</small> : _____<br><b>SERVICEPUNT</b> <small>(naamen/of straat en plaats)</small> : _____<br><b>OVERIG</b> <small>(naamen/of straat en plaats)</small> : _____   |                   |   |
| <b>DAT DEELNEMER(S) / SERVICE-EQUIPE / OVERIG (*)</b> MET:   |                   |   |
| PORTIERNUMMER EN/OF KENTEKEN : _____   |                   |   |
| NAMEN BESTUURDERS <small>(Indien bekend)</small> : _____   |                   |   |
| MERK EN/OF TYPE AUTO : _____   |                   |   |
| TIJDSTIP : _____   |                   |   |
| <b>SCHADE / VERONTREINIGING / OVERTREDING(*)</b> VEROORZAAKT HEBBEN.   |                   |   |
| <b>OMSCHRIJVING SCHADE / VERONTREINIGING / OVERIG :</b> <small>(Niet aan de rally- auto)</small>   |                   |   |
|  |                   |   |
|  |                   |   |
|  |                   |   |
|  |                   |   |
| <b>GEWONDEN : JA / NEE (*)</b><br>Ondernomen actie : _____   |                   |   |
| <b>SITUATIESCHETS</b> <small>(Indien noodzakelijk)</small>   |                   |   |
|  |                   |   |
|  |                   |   |
| INVULLEN BIJ: - SCHADE EN/OF MILIEUVERONTREINIGING<br>- SERVICE PLEGEN AAN DE RALLY-AUTO WAAR DIT NIET IS TOEGESTAAN<br>- OVERTREDINGEN VAN DE VERKEERSREGELS VAN RALLY- EN/OF SERVICEWAGENS<br>- OVERIG NIET TOELAATBAAR GEDRAG VAN DEELNEMERS EN HUN TEAMLEDEN |                   |   |
| <b>DIT FORMULIER ZO VOLLEDIG MOGELIJK INVULLEN EN DIRECT NA AFLOOP VAN DE KLASSEMENTSPROEF INLEVEREN BIJ UW PROEVENCHEF OF ANDERS BIJ DE WEDSTRIJDLIEDING.</b>   |                   |   |
| (*) Doorhalen wat niet van toepassing is.  |                   |   |

## **XII. Praktijk**

Dit zou een blanco pagina kunnen zijn of we zouden hier kunnen vertellen, wat we zoal in de praktijk kunnen beleven of beleefd hebben.

Wat U kunt beleven, zal door de docent al vaak aangehaald zijn of worden. Positieve en negatieve ervaringen in de praktijk vormen de voornaamste basis voor deze cursus.

**DE** praktijkervaring als official, doet U uiteraard niet in een mondelinge cursus op. Daarom adviseren wij U, onder leiding van ervaren rallyofficials, de rally's te bezoeken en mee te helpen de veiligheid te waarborgen en de rallysport te promoten. Uit het voorgaande blijkt dat een EHBO cursus van zeer groot praktisch nut kan zijn, ook in het dagelijks leven. Als official met EHBO kennis kunt U meer en doeltreffender optreden.

**Wij wijzen U graag de weg!**

## **XIII. Tot besluit**

Bedenk dat U tijdens het evenement vaak te doen hebt met leken, die enthousiast zijn voor de autosport, die op hun vrije dag het autosport evenement willen steunen op welke wijze dan ook. Wees behulpzaam en vriendelijk voor elkaar, volgend jaar hebben we weer de inzet van iedereen nodig!

Wij vertrouwen er op dat U via deze cursus wat beter geïnformeerd bent, over de vereisten die een organisatie aan officials stelt. Toch is deelname aan deze cursus niet een garantie dat U ook een goede rallyofficial zult zijn. De een leert slecht, maar is in de praktijk een waardevolle kracht. Een ander reageert precies andersom. De tijd zal leren of U een licentiewaardig rallyofficial bent. Wij hopen dat van ganser harte, want aan energieke, kundige officials is nog altijd een gebrek.

Mocht U in de toekomst nog vragen of wensen hebben ten aanzien van autosport, onderstaande personen kunnen wellicht uitkomst brengen. Zowel de KNAF als alle rallyorganisatoren willen U ook graag verder helpen.

**Tot ziens bij de rally's!**

**De cursus "Basisopleiding KNAF Rallyofficial" is gemaakt onder verantwoordelijkheid van de KNAF-BSR Commissie Licenties Officials / Werkgroep opleidingen en evenementen.**

**De werkgroep opleidingen bestaat uit de volgende personen:**

**Hetty Pennings**

**Piet Oostvogels**

**Jon Kemper**

**Dinand Pennings**

**Aart de Wilde als BSR lid werkveld officials, emailadres: [bsr.wv.officials@knaf.nl](mailto:bsr.wv.officials@knaf.nl)**