

BEREDSKAP I BILSPORT



INNLEDNING

Bilспорт er en risikoidrett. Ulykker skjer. De aller fleste av de som må håndtere ulykker i bilsporten er frivillige personer som har påtatt seg sentrale roller for at billøp skal kunne arrangeres på en sikker og effektiv måte. Svært få av disse frivillige har forutsetninger for å kunne håndtere eller takle en ulykkessituasjon. Ulykker er ikke bare smertefulle og vanskelige for de som blir skadet, deres pårørende og venner, men kan også bli en belastning for de personer som frivillig eller ufrivillig havner i senter for hendelsen. Dette kan være personer som befinner seg på selve ulykkesstedet eller ledende personer som står ansvarlige for løpet.

Norges Bilsportforbund har derfor utarbeidet dette dokumentet som en hjelp til arrangører og enkeltpersoner som ville kunne stå sentralt i en ulykkessituasjon. Det vil naturligvis være forskjellige hensyn som må tas for de forskjellige bilsportgrenene, men de aller fleste forholdsregler vil gjelde samtlige grener.

Den enkelte løpsledelse må selv vurdere hvor mye av anbefalingene i dette dokument som skal tas med i sine planer alt etter type løp, deltakelse osv.

For å om mulig gjøre tingene lettere for en arrangør og jury, er det tatt med noen sjekklister som kan legges til grunn for å utarbeide egne.



INNHOUDSLISTE

1.	PLANLEGGING	4
1.1.	Antall og plassering av mannskaper	5
1.2.	Kvalifikasjonskrav til utplassert mannskap	5
1.3.	Opplæring	6
1.4.	Utstyr	6
1.5.	Kommunikasjonsutstyr og regler	6
1.6.	Håndtering av en ulykkessituasjonen	7
2.	BEVISSTGJØRING	7
3.	OPPLÆRING	8
4.	HÅNDBLING AV ULYKKEN	9
5.	HÅNDBLING AV PRESSEN	9
6.	HÅNDBLING AV ANDRE DELTAKERE	10
7.	HÅNDBLING AV FAMILIE OG VENNER	11
8.	HÅNDBLING AV FUNKSJONÆRER	12
9.	NORMALISERING	12
10.	INNSAMLING AV BEVIS OG OVERSIKT OVER VITNER	12
11.	POST TRAUMATISK HJELP	13
12.	SAMARBEIDE MED MYNDIGHETENE	14
13.	EKSPEMPEL PÅ VARSLINGSPLAN	15
14.	SJEKKLISTE FOR BRUK IFB MED EN STØRRE ULYKKE/DØDSFALL	16

FØR ULYKKEN

Planlegging, bevisstgjøring, opplæring og forberedelse er nøkkelfaktorer for at ulykker skal kunne håndteres på en korrekt og effektiv måte. Planlegging er den viktigste faktor og har derfor fått bred plass i dette dokumentet. Dersom planleggingen er nøye og godt utført, vil de andre momentene følge etter.

For å kunne planlegge og forberede seg på en vanskelig situasjon etter en ulykke, må en først forstå hva som vil være de store utfordringene samt hva som vil være forventet.

Den aller viktigste oppgaven vil være å håndtere ulykken. Med det menes det å sikre at skadede personer får rask og effektiv hjelp samt skadereduserende og normaliserende tiltak.

For å kunne oppnå dette må:

- ❖ Alle nødvendige tiltak for hindre en ulykke være tilstede. (At en bane/bakke er bygget etter forskrifter og at rallyløyper er godt merket/sikret og godkjent av kvalifisert personell)
- ❖ Hjelpemannskap være i nærheten av potensielle ulykkessteder
- ❖ De må inneha nødvendige kunnskaper for å kunne utføre hjelp
- ❖ De må ha nødvendig utstyr
- ❖ De må være i tilstrekkelig antall
- ❖ De må kunne varsle om ulykken
- ❖ Det må finnes planer og utstyr for å reparere f.eks ødelagte barrierer etc.
- ❖ Det må finnes planer for hvordan man kan om dirigere andre deltakere i rally til neste etappe dersom en etappe blir sperret

1. PLANLEGGING

God og nøye planlegging er essensiell for effektiv og korrekt håndtering av en ulykkes-situasjon.

I svært mange tilfeller vil det offentlige hjelpeapparat ta over ved alvorlige ulykker. F.eks. politiet har sine egne planer og prosedyrer for hvordan tingene skal håndteres, men det er imidlertid flere ting som politiet ikke kan hjelpe til med. De vil som regel ikke være de første tilstede på ulykkesstedet og det er derfor viktig at de som kommer først vet hva de skal gjøre. Løpsledelsen må også vite hvordan de skal håndtere ulykken i forhold til andre deltakere, publikum, presse og pårørende. Dette trenger nøye planlegging. Dersom man har gjort god planlegging vil situasjonene bli håndtert på en bedre måte samt at ulykken ikke vil bli så følelsesmessig belastende.





Hva må da forberedes/planlegges med tanke på håndtering av en ulykke?

- Antall og plassering av mannskaper
- Kvalifikasjonskrav til utplassert mannskap
- Opplæring
- Utstyr
- Kommunikasjonsutstyr og regler
- Håndtering av en ulykkessituasjon
- Håndtering av presse
- Håndtering av pårørende
- Håndtering av andre deltakere
- Samarbeide med myndigheter
- Innsamling av bevis og oversikt vitner
- Normalisering

For løp på bane vil noen av disse tingene svært ofte være regulert av banegodkjenningen. For rally vil man måtte planlegge annerledes.

1.1. Antall og plassering av mannskaper

På en bane vil dette være regulert av sikkerhetsreglement for banetypen samt av banegodkjenningen. I et rally vil det stort sett dreie seg om publikums- og sperrevakter. Sikkerhetssjefen bør imidlertid gå gjennom løypen og se om det er steder der det bør være ekstra observatører/vakter, dersom det er steder der han antar det kan være spesiell mulighet for en ulykke. F.eks. der en SS går svært nær en elv eller vann.

1.2. Kvalifikasjonskrav til utplassert mannskap

Det er flere ting som må tas hensyn til alt etter hvilke oppgaver mannskapet er tildelt. Man må stille større krav til postmannskap på bane enn til publikumsvakter. Den enkelte arrangør må sette opp sine egne krav alt etter oppgavene.

Noen ting som må vurderes:

- Alder
- Opplæring
- Evne til å opptre beslutsomt
- Tilstrekkelig kunnskap om oppgaven (se opplæring)
- Kunnskap om kommunikasjon og regler for dette

Løpsledelsen bør videre gi klare regler for hva oppgaven går ut på samt myndighetsregler. Optimalt bør det foreligge en ”stillingsinstruks” slik at personene vet helt klart hva oppgaven

går ut på samt hva som forventes. Dette vil også gjøre det lettere for mannskapene og gjøre dem tryggere på jobben sin.

1.3. Opplæring



Kanskje en av de viktigste oppgavene for at arrangementet skal forløpe på beste måte samtidig som dette vil styrke mannskapene i deres håndtering av en ulykke.

Det er ikke akseptabelt at mannskaper plukkes ut blant tilfeldige personer. Kamerater av førere, publikummere e.l.. Det er på ingen måte ukjent at dette har skjedd flere ganger når man har vært i beit for funksjonærer.

Antall funksjonærer, plassering og så videre, må nøye planlegges og de utpekte funksjonærene må læres opp. Dette kan ikke gjøres på løpsdagen, dette må inn i planene og utføres på forhånd.

1.4. Utstyr

Det utstyr som skal være tilstede på en post på bane er regulert av regelverket. Ute i skogen under et rally, er det noe annerledes. Arrangøren av et rally bør derfor sette opp egne krav til hva sperrevakter eller andre bør ha med seg.

For eksempel:

- Kniv for å kunne kutte en sikkerhetssele eller skjære opp en kjøre dress for å komme til et sår eller brudd.
- Førstehjelpspute fra egen bil for å kunne ha de meste elementære førstehjelpsremedier klare.
- Mobiltelefon eller radio
- Fløyte for å kunne varsle publikum om kommende bil eller for å gjøre oppmerksom på en ulykke ved f.eks. 3 korte støt i fløyten.

1.5. Kommunikasjonsutstyr og regler

Som en del av planleggingen bør man sette opp en kommunikasjonsplan. Hvem som skal ha radio, når tid og hvordan radio skal brukes, hvem man skal rapportere til samt hvordan kommunikasjon mellom poster skal foregå.

I rally er det nok mobiltelefonen som vil være det viktigste hjelpemiddel for å kunne rapportere en ulykke. Under gjennomkjøringen av løypen må man derfor ha det som en oppgave å kartlegge om det er soner som ikke har dekning. Disse sonene bør avmerkes på et eget kart og om mulig undersøke om det kan settes opp en midlertidig sender som kan dekke



området eller områdene. En rallyarrangør vil ikke kunne ha mannskaper for å observere hele løypen og det vil derfor være deltakere som vil benytte mobiltelefon for eventuelt komme i kontakt med arrangøren dersom det har vært en ulykke. En dekningsplan er derfor et viktig redskap for å kunne vite hvor man har eventuelle huller i kommunikasjonen.

Arrangøren av et rally bør i tillegg ha et eget telefonnummer som kun skal brukes for innrapportering av ulykker.

1.6. Håndtering av en ulykkessituasjonen

Er det mulig å planlegge for en ulykke? Ja, så definitivt. Ikke bare er det fornuftig, men absolutt påkrevd for at alle involverte skal kunne yte sitt aller beste når det er mest nødvendig. Foruten at nødvendige funksjonærer må være godt opplært, bør man ha planer/instrukser for hvordan funksjonærer på ulykkesstedet skal aksjonere:

- 1 Første prioritet må være å sikre at ulykken ikke kan utvikle seg. Dvs sørge for at andre deltakere blir gjort oppmerksom på ulykken/ulykkesstedet.
- 2 Andre prioritet må være å utføre redning og yte stabiliserende 1.hjelp
- 3 Varsle. Hvordan og hvem skal varsles
- 4 Slukke en eventuell brann. (Sikre verdier)

Derneft må planene omfatte:

- 5 Hvem som bestemmer at heatet skal rød-flagges, eller at SS/løp fryses
- 6 Hvem som beslutter at ambulanse og/eller andre resurser settes inn
- 7 Varsling av andre instanser som f.eks. sykehus, politi, brannvesen, Jury, NBF etc.
- 8 Hva som skal til for at SS skal strykes
- 9 Hvordan deltakere sendes videre til neste SS. Gjennom strøket SS, eller alternativ rute?
- 10 Når et løp bør avlyses
- 11 Hvordan, når, hvor og av hvem presse skal håndteres/informeres
- 12 Hvordan, når, hvor og av hvem andre deltakere skal håndteres/informeres
- 13 Hvordan, når, hvor og av hvem pårørende skal håndteres/informeres
- 14 Hvordan, når, hvor og av hvem funksjonærer skal håndteres/informeres

2. BEVISSTGJØRING

Bevisstgjøring om at en ulykke kan skje, er muligens en av de viktigste faktorer for å drive forebyggende arbeide. Det må være klart for enhver funksjonær at bilsport er en risikoidrett og at ulykker skjer. Ja, til og med dødsulykker.

Bevisstgjøringen kommer ved god opplæring som vil gjøre funksjonærene i stand til å håndtere en krisesituasjon på en korrekt måte. Uten opplæring vil de som ufrivillig kommer opp i, f.eks. en dødsulykke, som oftest føle seg hjelpeløse, og med den følelsen kommer vanligvis også usikkerhet og senere skyldfølelse.

Det må derfor være løpsledelsens ansvar å forberede sine funksjonærer på at en ulykke kan skje. Det er også løpsledelsens ansvar å sørge for at mannskapene er forberedt både teknisk, fysisk og psykisk.

3. OPPLÆRING

Hva bør så nøkkelpersonell ha opplæring i?

Postmannskaper på en bane har fire hovedfunksjoner:

- Signalisere til førere ved hjelp av flagg
- Utføre redning og 1. hjelp
- Slukke en eventuell brann
- Observere føreres kjøreoppførsel og rapportere eventuelle brudd på reglene til Løpsleder



Det sier seg selv at postmannskapene må få opplæring i disse tingene. Opplæring i flaggbruk bør være en enkel og rask oppgave. Det er ikke så mange flagg å holde styr på men det er viktig at flaggvaktene kjenner betydningen av hvert enkelt flagg, og ikke minst, når og hvordan flaggene skal brukes. Det er som kjent forskjell i betydningen av et gult flagg som det viftes med, og et som holdes i ro.

En ting det syndes mye mot er opplæring av brannvaktene. Hvor mange av brannvaktene på din bane har noen gang brukt et brannslukningsapparat? Kjenner de til virkemåten til de forskjellige apparatene? Vet de hvordan de bør sjekkes?

For å få nødvendig opplæring bør man kontakte det lokale brannvesen som i de aller fleste tilfeller vil være mer en villige til å foreta slik opplæring. De vet at slik kunnskap er viktig ikke bare på bane, med også på arbeidsplasser og i hjemmet.

På baner har man vanligvis mannskaper fra Røde Kors eller andre lignende foreninger tilstede. Selv med 1.hjelps kyndige mannskaper tilstede, kan det være nødvendig at klubbens mannskaper må hjelpe til. I rally er det enda mer sannsynlig at funksjonærer alene må tre støttende til for å utføre redning og 1.hjelp. Kunnskap er det aller viktigste for å kunne utføre dette på beste måte samt å være forberedt på en traumatisk opplevelse. Ingen ting kan være verre enn å stå ovenfor en skadet person uten å vite hva som bør gjøres.

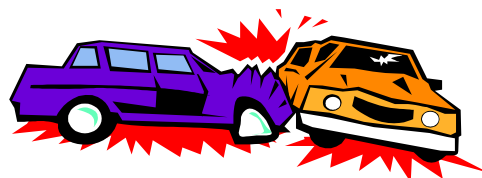
Ta derfor kontakt med den lokale 1.hjelps-forening og be om opplæring av eget personell. Både Røde Kors og Norsk Folkehjelp har kunnskaper som skal til for å gjennomføre opplæring av klubbens funksjonærer. Denne opplæringen vil være verdifull ikke bare for oppgaver på banen eller i løypa, men også i det "sivile" liv. Klubben bør derfor oppfordre til at flest mulig av klubbens medlemmer deltar i slik opplæring.

Observasjonsoppgaven er i denne sammenheng sekundær, men klubbens ledelse bør lære opp postmannskapene i reglene for kjøredisiplin osv. og hvordan eventuelle brudd skal rapporteres.

ETTER ULYKKEN

4. HÅNDTERING AV ULYKKEN

Dersom en alvorlig ulykke har skjedd, er det viktig at løpsledelsen lar de ansvarlige på stedet utføre sine oppgaver i henhold til planene og det de er blitt opplært til. Løpsledelsen må ikke blande seg inn i arbeidet dersom dette ikke er blitt bedt om, eller synes nødvendig.



Løpsleder skal i stedet etablere en gruppe med sentrale personer i staben og juryen som skal beslutte/kontrollere følgende som minimum:

- 1 Start en logg over hendelsene og sett en person til å føre loggen
- 2 Få en oversikt over omfanget på ulykken
- 3 Er alle nødvendige resurser satt inn?
- 4 Er alle nødvendige instanser varslet? (F.eks. politi, NBF)
- 5 Har politiet overtatt ansvaret på ulykkesstedet og er det etablert kontakt/samarbeid med disse?
- 6 Er ulykkesstedet nødvendig sikret/avsperret for å hindre tilkomst av uvedkommende samt senere sikring av spor?
- 7 Hvordan bør man sikre spor, vitner etc.?
- 8 Bør man gjennomføre løpet basert på det som har skjedd? Ved en dødsulykke skal svaret være nei!
- 9 Kan man gjennomføre løpet teknisk? (Kan f.eks. en bane repareres slik at den kan bli akseptert sikkerhetsmessig? Kan man om dirigere deltakere i et rally til neste SS?)
- 10 Hva kan informeres? Sørg for at det som blir informert er korrekt! Dobbelsjekk!
- 11 Når, hvor og hvordan informeres pressen? Hvem gjør dette?
- 12 Når, hvor og hvordan informeres de øvrige deltakere? Hvem gjør dette?
- 13 Når, hvor og hvordan informeres pårørende og venner? Hvem gjør dette?
- 14 Når, hvor og hvordan informeres øvrige funksjonærer? Hvem gjør dette?

5. HÅNDTERING AV PRESSEN

Pressen kan være et tohodet uhyre (skrivende og fotograferende) som kan lage de aller største problemer, men som også kan være en meget verdifull samarbeidspartner. Det kommer i det meste an på hvordan forholdene legges til rette av arrangøren. Pressen må føle at de tas på alvor og at de får gode arbeidsforhold og opplysninger kommer frem hurtig og er korrekte. Det er derfor svært viktig at arrangøren oppnevner en person som pressekontakt og at denne personen er fortløpende orientert om hva som skjer. Pressekontakten bør ikke bare vite mye om motorsport, han/hun bør også ha gode kunnskaper om pressens arbeidsmetoder og hva disse forventer. Ved større arrangementer bør en derfor med omhu velge rett person til å inneha denne meget viktige oppgaven. Denne oppgaven må ikke undervurderes da denne personen vil kunne bli særs viktig dersom en større ulykke skulle skje.

Dersom politiet er inne i bildet, må pressekontakten snarest komme i kontakt med politiet for å sikre seg om at han ikke gir ut informasjon som kan være feil, eller informasjon som politiet ikke har fått gitt til pårørende av forulykkede eller sterkt skade personer.



På en bane vil pressen umiddelbart være tilstede på ulykkesstedet. Det skjer desverre at enkelte fotografer går direkte inn i ulykkesituasjonen får å få de beste bildene. Man bør ikke hindre pressen i sitt arbeide eller i å ta sine bilder. Husk at bilder tatt på stedet av pressen, kan bli nyttige under senere etterforskning og man bør derfor unngå å hindre pressen i sitt arbeide så lenge disse ikke forhindrer redningsarbeidet. Men dersom en fotograf forstyrrer selve redningsarbeidet skal han bestemt bes om å flytte seg bort. Dersom det ikke er politi tilstede, må man prøve å sperre av området på annen måte

Dersom det gjelder et ulykkessted inne på en SS, bør man tilby pressen fellestransport til stedet for å forhindre at de mest ivrige tar seg til stedet i egne kjøretøyer noe som fort kan bli problematisk på ulykkestedet dersom de lykkes å komme forbi sperringer.

Dersom det dreier seg om en alvorlig ulykke eller dødsfall, bør det snarest sendes ut en pressemelding om de faktiske forhold. Meldingen må inneholde fakta om det inntrufne, samt beskjed om når neste melding vil foreligge, eventuelt når og hvor pressekonferanse vil bli avholdt. I alle alvorlige ulykker/dødsfall vil politiet være involvert og man må derfor konferere med disse før pressemeldinger sendes ut slik at man er helt sikker på at det er faktaopplysninger som gis ut, samtidig som det blir sikret at politiets etterforskning ikke blir skadet.

Pressekonferanse bør holdes innendørs i et egnet lokale. Dersom det er mulig bør Løpsleder, Juryleder, politiet og eventuelt sikkerhetssjef være tilstede. I tillegg må løpets presseansvarlige være tilstede. Han/hun skal lede møtet. Møtet åpnes med en orientering om det inntrufne. Det vil i de fleste tilfeller være politiet som vil ta seg av dette. Dersom ikke, må det være avtalt på forhånd hvem som forklarer det inntrufne. Etter innledningen må det være mulighet for pressen å stille spørsmål. Dette må styres av presseansvarlig slik at ikke alle prater i munnen på hverandre.

Dersom det foreligger skriftlig informasjon, sørg for at det er nok kopier til alle deltakerne fra pressen.

6. HÅNTERING AV ANDRE DELTAKERE

Hurtig, god og riktig informasjon er nøkkelen til at de øvrige deltakerne skal føle seg tatt vare på. Dette vil også resultere i at løpsledelsen får frigitt tid til å ta seg av de mer preserende oppgavene i forbindelse med ulykken. Det er derfor viktig at informasjonen kommer så hurtig som mulig slik at det ikke oppstår spekulasjoner. Rykter har alltid en tendens til å bygge på seg, og man vil få store problemer med påtrykk fra deltakere og andre utenforstående som ønsker informasjon.

Bestem derfor så snart som mulig når, hvor og hvordan informasjon vil bli gitt. Opplys beslutningen ved hjelp av speaker, oppslag eller deltakermelding.

Dersom det dreier seg om en alvorlig ulykke, må informasjon bli gitt muntlig, dvs under et førermøte eller lignende. Er ulykken så alvorlig at pressen sannsynligvis vil gå ut med dette på radio/TV, bør man henstille til at alle deltakere ringer sine pårørende og varsler om at de er OK og ikke selv er blant de skadede. Arrangøren bør være behjelpelig med telefon til de som ikke skulle ha dette selv. Dette vil medvirke til at påtrykket fra pårørende blir mindre, og vil derfor gjøre arbeidet for arrangøren lettere.

Selv om man gjør dette, bør det opplyses om et telefonnummer pårørende kan ringe til for å få mer informasjon. Arrangøren må sette en person til å svare denne telefonen. Personen må få opplysning fra Løpsleder om hvilke detaljer som kan oppgis, og om når eventuelle mer informasjon kan frigis. Dersom politiet er involvert, må disse rådføres om hva som kan oppgis, eventuelt henvise pårørende til politiet.

7. HÅNDTERING AV FAMILIE OG VENNER



Pårørende til den eller de personer som er kommet til skade/døde, håndteres av politiet eller sykehus. Det er ikke unntak for dette. Imidlertid må en arrangør forvente stor pågang av familie og venner til andre deltakere som er blitt informert av media eller andre at en ulykke har skjedd. Det er naturlig at disse vil forvise seg om at sine ikke har vært involvert i ulykken.

Foruten pågang fra pressen, vil pågang fra familie og venner av andre deltakere fort kunne bli det mest belastende for hele situasjonen. Dette kan en i stor grad demme opp mot ved hurtig og korrekt informasjon til presse, deltakere og funksjonærer.

Dersom ulykken er av et slik omfang at en kan forvente telefoner fra pårørende eller andre, bør det opprettes et eget telefonnummer som disse kan ringe til.

En kan også forvente at en del pårørende og venner kan komme til banen eller senteret for løpet. Det kan derfor være nødvendig å opprette et egnet sted i nærheten der disse kan samles.

Før en klubb bestemmer seg om de skal delta i minnestund eller begravelse, bør det undersøkes om de pårørende vil bifalle dette. Det kan skje at disse vil finne det støtende at representanter fra arrangør eller bilsportmyndigheter er tilstede. Gjør derfor forsiktige undersøkelser, gjerne gjennom venner av avdøde, om familien er komfortable med at man stiller opp.

8. HÅNDTERING AV FUNKSJONÆRER

Det er også meget viktig at de øvrige funksjonærene i løpet får hurtig og riktig informasjon om hva som har skjedd. Det er ofte disse som vil få spørsmål fra utenforstående om hva som har skjedd, hvorfor løpet er forsinket, avlyst eller lignende.

Løpsledelsen må derfor også sørge for at funksjonærene får den samme opplysningen som presse og deltakere. Dette kan gjøres på flere måter, at funksjonærene kalles inn til førermøtet, har eget møte der de også får beskjed om videre oppgaver osv. I et rally kan det være aktuelt å gi beskjed over telefon eller radio. Benyttes radio, må en være oppmerksom på at også andre vil kunne høre hva som blir sagt. Det er også ”smartinger” som kan avlytte mobiltelefonnettet, så vær forsiktig med hva som sies og da spesielt skal en være forsiktig med å navngi eventuelt omkomne.

9. NORMALISERING

Normalisering etter en ulykke kan ha forskjellige formål. Ett kan være å få ryddet opp på skadestedet slik at konkurransen kan fortsette, et annet kan være å fjerne alle spor etter ulykken. Dette kan være alt fra fjerning av oljerester til blod. Dersom ulykken har medført ett eller flere dødsfall, er det viktig å få fjernet alle mulige spor etter ulykken så raskt som mulig, før pårørende og venner kommer til stedet. Eventuelle blodrester vil gjøre opplevelsen på ulykkestedet enda mer traumatisk.

Det er imidlertid svært viktig at spor på stedet ikke fjernes før det er blitt foretatt en nøye åstedsgranskning av politiet og at de har gitt klart uttrykk for at stedet kan ryddes opp. I mellomtiden må arrangøren ha sørget for at nødvendig utstyr er tilgjengelig. Det være seg koster, spader, søppelsekker, vann til å spyle med osv.

10. INNSAMLING AV BEVIS OG OVERSIKT OVER VITNER

Dersom det har vært en dødsulykke, eller annen alvorlig ulykke, vil NBF som regel alltid kalle inn den etablerte Granskningsgruppen. De faste medlemmene av denne gruppen vil sannsynligvis ikke være tilstede på arrangementet, og kun i unntakstilfeller ville kunne møte på ulykkestedet samme dag.

En skal huske på at politiet og NBF ikke nødvendigvis har samme vinkling på granskningen av ulykken. Politiet vil søke å finne de mest åpenbare årsakene til ulykken og om det har vært et straffbart forhold tilstede. NBF vil ha som hovedmål å søke etter alle årsaker, også bakenforliggende, for om mulig avdekke forhold som kan være av viktighet for å kunne unngå en lignende ulykke i fremtiden. Det er derfor av største viktighet at arrangøren og juryen sørger for at det blir tatt bilder, sikret bevis etc som kan være av interesse for NBF.



Den som får ansvaret for å sikre bevis bør også samle sammen all relevant dokumentasjon. Dette kan dokumenter som påmeldingskort, rapport fra teknisk kontroll, startlister, postlister, tilleggsregler, alle relevante instruksjoner osv.

Det er også viktig å sette opp en oversikt over de vitner som kan være interessante for NBF under granskingen av ulykken. Det bør ikke startes avhør av vitner dersom politiet er inne i bildet. Som arrangør eller medlem av juryen bør en vokte seg vel for å ikke gå foran politiet i etterforskningen. Imidlertid er det viktig at en samarbeider med politiet og innhenter oversikt over mulige vitner og gir politiet de samme opplysninger.

Dersom politiet ikke tar arrest i en ulykkesbil, må dette gjøres av arrangøren. Bilen(e) må tildekkes og fraktes til et sikkert sted for senere gjennomgang av teknisk personell fra NBF. I noen tilfeller vil NBF's Tekniske Sjef be om at løpets tekniske kontrollant utfører denne kontrollen, men dette vil da bli meddelt arrangøren av NBF. Inntil slik melding foreligger, skal bilen(e) sikres, ikke undersøkes eller deler fjernes.

11. POST TRAUMATISK HJELP

I etterkant av en dødsulykke kan det være flere personer som kan ha problemer med å takle situasjonen psykisk. Det kan dreie seg om hjelpemannskaper, deltakere, team-medlemmer, pårørende og venner av avdøde. Også andre personer som har stått sentralt i å håndtere ulykken kan få problemer i etterkant av ulykken. Det er derfor viktig at man gjør de riktige tingene til rett tid slik at flest mulig får nødvendig hjelp og støtte.



Før et løp kan det derfor være nyttig å ha undersøkt hvor man kan få tak i profesjonell hjelp. I de aller fleste kommuner er det et krise psykiatrisk team som kan etableres på kort tid. Alvorlige ulykker skjer heldigvis sjeldent i norsk bilspport, men man bør inneha den nødvendige kunnskap om hvor en kan henvende seg for å få krisepsykiatrisk hjelp.

Det er imidlertid flere ting en kan gjøre selv for å la grupper av personer få hjelp uten at det nødvendigvis er klart at det er det man gjør.

Dersom det har skjedd en dødsulykke vil mange av venner og pårørende føle behov for å besøke ulykkesstedet, legge ned blomster, eller kun være der for å føle nærhet med avdøde. Arrangøren bør derfor legge forholdene til rette for at de nærmeste skal kunne komme til stedet (f.eks. fellestransport) og at de får oppholde seg der uten innblanding fra utenforstående. I tillegg bør arrangøren stille til rådighet et lokale der de nærmeste kan være i sammen uforstyrret.

Det er også av største viktighet at arrangørens eget personell får nødvendig hjelp. Det bør derfor snarest mulig (få dager) etter ulykken holdes et klubbmøte der alle får mulighet til å delta. Møtet bør ikke ha noen fast agenda men det er viktig at en får snakket ut om det som har skjedd. Belastningen kan ofte ha vært størst på de personer som har stått sentralt i arrangørstaben, dvs Løpsleder, Sikkerhetssjef, Juryleder, osv. Det er også viktig at disse følges opp av klubben. Dette ansvaret må klubbens Styre påta seg.

12. SAMARBEIDE MED MYNDIGHETENE

I denne sammenheng vil myndighetene bestå av politiet og eventuelt brannvesen. Det har vist seg at en vil få et meget godt samarbeide dersom man legger forholdene til rette og ikke ”trør” i politiets ”bed”. Med dette menes det at man ikke kan la seg pasifisere av at politiet er kommet inn i bildet og tar over kommandoen, men at man stiller hele arrangørens apparat til tjeneste. Dette kan være alt fra sperrevakter, sperremateriell, redningsbiler osv. Det er også viktig at man ikke igangsetter vitneavhør, innsamling av bevis, utsteder pressemeldinger og innkaller til pressekonferanser uten at politiet er konferert og/eller informert.

Det er av største viktighet for NBF's Granskningsgruppe at det på forhånd er etablert et godt forhold til politiet da gruppen vil i de fleste sammenheng måtte spørre politiet om informasjon om de bevis/forhold som de har kommet frem til.

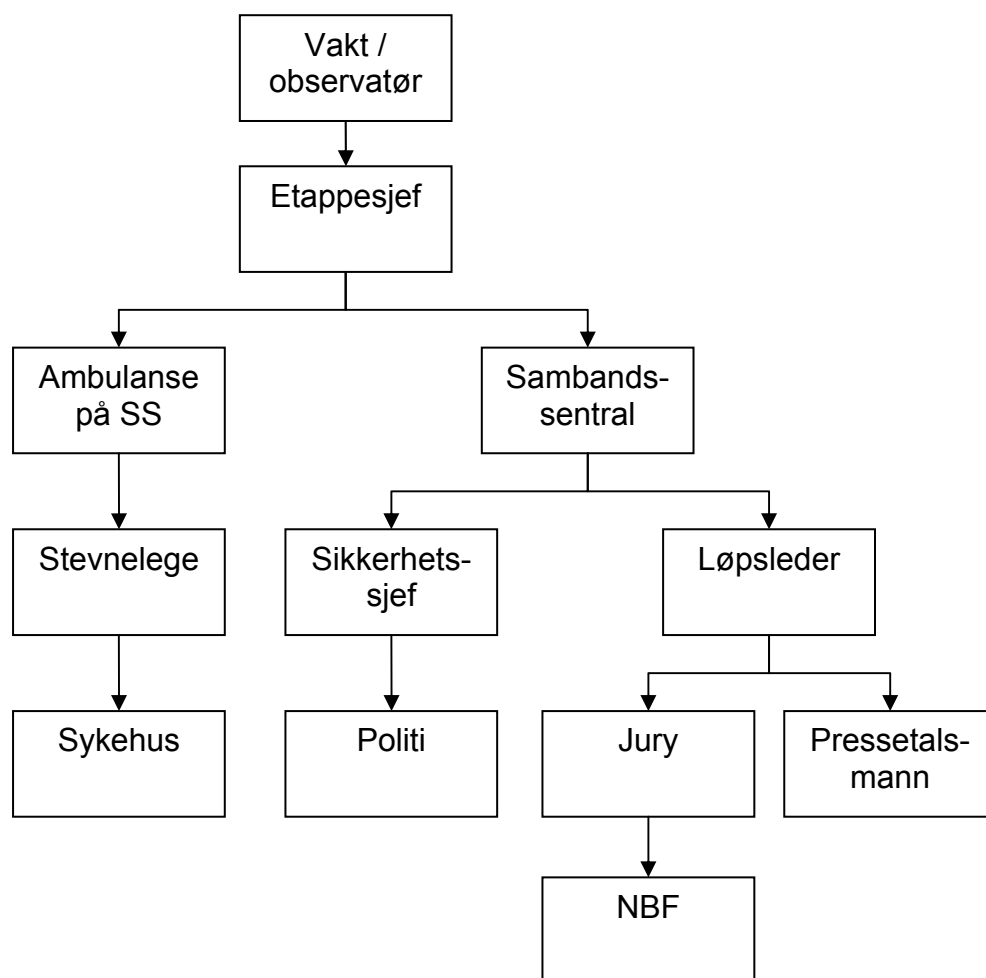


Erfaringer har vist at dersom det dreier seg om en dødsulykke med en deltaker, vil politiet ha en mer passiv innstilling enn når det dreier seg om en ulykke som har medført skade eller dødsfall for en tilskuer. I sistnevnte situasjon vil politiet ha et mye større fokus på om det kan foreligge et straffbart forhold fra enten fører eller arrangør. NBF, gjennom sin myndighet som regelverksgiver, vil selvfølgelig også komme i fokus.

I denne situasjonen kan det bli mer vanskelig å få til et fullgodt samarbeide med politiet. De vil selvfølgelig forsøke å holde avstand til de som de etterforsker og vil ikke la arrangør, jury eller NBF kikke dem for mye i kortene. Uansett om denne situasjonen skulle oppstå, må man samarbeide fullt og helt med politiet og gi dem alle opplysninger som kan være relevante for saken.

13. EKSEMPEL PÅ VARSLINGSPLAN

I forbindelse med alle typer arrangementer, bør det settes opp en varslingsplan slik at alle involverte vet hvem som skal varsle hvem. Dette er viktig for å unngå at noen blir uteglemt og at noen tror at det var noen andre som skulle gjøre det. Eksempelet nedenfor er generelt og må tilpasses den enkelte arrangør og løpstype. Relevante telefonnummer må legges inn for at det skal være enkelt å finne de rette nummerne i en stresset situasjon.



Eksempelet er beregnet på rally.



14. SJEKKLISTE FOR BRUK IFB MED EN STØRRE ULYKKE/DØDSFALL

Denne sjekklisen kan brukes av arrangøren i samarbeide med juryen under krisemøte etter en større ulykke / dødsfall:

Sted:

Klokkeslett:

Dato:

Tilstede:

Tid for ulykken:

Sted:

Involverte personer:

Kort beskrivelse:



√	Oppgave / spørsmål	Ansvarlig	Status	Kommentar
	Start logg			
	Kan ulykken utvikle seg? <ul style="list-style-type: none">- Heat flagget av?- SS frosset?- Brann slukket?			
	Er det mannskaper på stedet som kan utføre redning og første hjelp?			
	Trenges det mer mannskaper på stedet?			
	Er det behov for utstyr til stedet?			
	Er ulykkens omfang tilstrekkelig kjent? <ul style="list-style-type: none">- Dreier det seg om dødsulykke?- Er opplysningene om at det er en dødsulykke kommet fra kompetent hold? (Lege, politi)- Antall skadede?- Alvorlige eller mindre alvorlige skader?			



√	Oppgave / spørsmål	Ansvarlig	Status	Kommentar
	Er varsling av nødvendige instanser utført? <ul style="list-style-type: none">- Politi- Brannvesen- NBF			
	Er det opprettet kontakt med politiet?			
	Er ulykkesstedet tilstrekkelig avsperrert? <ul style="list-style-type: none">- Vakter- Sperremateriell			
	Utpek en eller flere personer ansvarlige for å sikre spor og foreta innledende undersøkelser <ul style="list-style-type: none">- Ta foto eller sikre fotomateriell fra andre- Foreta oppmålinger på ulykkesstedet- Innhente opplysninger om vitner- Sikre involverte biler- I samarbeide med juryen beslutte om det skal tas arrest i involverte biler- Eventuelt transportere bilene til sikkert sted- Sikre andre spor- Samle dokumentasjon			



√	Oppgave / spørsmål	Ansvarlig	Status	Kommentar
	Bør løpet fortsette?			
	Kan bane sikres tilstrekkelig til at løpet kan fortsette?			
	Bør SS strykes?			
	Kan deltakere kjøres gjennom SS eller har man alternativ rute?			
	Er ulykkesstedet tilstrekkelig klargjort / rengjort for at eventuelt pårørende kan slippes til?			
	Informasjon generelt: <ul style="list-style-type: none">- Bli enig om hva som er bekreftet- Sjekk med politiet om hva som kan oppgis angående ulykken og eventuelt forulykkede- Beslutt kontaktpersoner og eventuelle kontakt telefonnummer- Gi informasjon om hva som skal skje videre			



√	Oppgave / spørsmål	Ansvarlig	Status	Kommentar
	Informasjon til pressen: <ul style="list-style-type: none">- Ansvarlig person- Pressemelding?- Pressekonferanse?- Telefon nummer for pressen			
	Informasjon til deltakere og funksjonærer: <ul style="list-style-type: none">- Ansvarlig person- Informasjon om ulykken- Informasjon om hva som skje videre- Kontakt telefon nummer			
	Informasjon til pårørende og venner: <ul style="list-style-type: none">- Ansvarlig person- Informasjon om ulykken- Kontakt telefon- Informasjon om møtested			
	Sjekk mulighet for krise psykiatrisk hjelp.			



√	Oppgave / spørsmål	Ansvarlig	Status	Kommentar
	Få tak i: <ul style="list-style-type: none">- Rom/sted for pressekonferanse- Rom/sted for møte med deltakere og funksjonærer- Rom/sted for pårørende og venner			