

Rød skrift er endringer i reglementet fra 2008 til 2009 trykket i Bilisportboka 2009.

Blå skrift er endringer etter at Bilisportboka 2009 ble trykket.

Tilleggsbestemmelser for racing

§ 268.

1. Generell organisering

Løpsleder skal utpeke en assistent for å organisere og administrere overvåkingen av banen og nødhjelpsservice. For hvert stevne skal det foreligge en plan som skal forholde seg til det regelverket som presenteres her. Løpsleder eller løpsleders assistent vil stå ansvarlig for gjennomføringen av nevnte plan for stevnet. Løpsleders assistent skal kalles "safetyofficer". Nevnte plan for stevnet skal konsentrere seg om etablering av følgende:

- Race control post
- Observationspost
- Medisinsk- og brannslukkingstjeneste og nødvendige kjøretøyer til inngripen i uhell på banen
- Publikumsikkerhet og andre sikkerhetstiltak.

Det skal oppnevnes en sjef for hver av disse tjenestene som er direkte ansvarlig overfor løpsleder eller hans assistent. I tillegg skal det være en kriseplan i tilfelle en stor ulykke ut over det som er normalt kan inntreffe.

Overvåking av banen.

Disse tjenestene dekker tre områder: Observasjon, signalgiving og inngripen.

2. Race Control Post

"Race Control Post" er senteret for overvåking og dirigering av løpet. Posten må tilby løpsleder og hans assistenter alle nødvendige fasiliteter som må til for at disse skal kunne utføre de oppgaver de er satt til. I utgangspunktet bør "Race Control Post" være et lydtett rom hvor kun løpsstaben har adgang.

2.1. Beliggenhet

Kontrollposten bør normalt være i en bygning i nærheten av "pit'en". Den bør ligge en etasje over markplan og ha en egen utgang til banen eller til "pitlane". For å ha maksimalt utsyn over banen og "pitlane" bør dette rommet også stikke noe frem fra linjene av "pit-bygningene". Dette løses ofte ved at "Race Control Post" blir lokalisert i enden av "pit-bygningen".

2.2. Utstyr

"Race Control Posten" må være utstyrt med:

- a) En telefon som har forbindelse med observasjonspostene, førstehjelpsposter og det generelle servicenettverket. Denne telefonen bør være styrt gjennom et sentralbord.
- b) En telefon med forbindelse til det offentlige telenett.
- c) En intercom som skal gi forbindelse til tjenestemenn på bakkenivå.
- d) En radiosender som kommunikasjon med biler eller poster som har dette utstyret.
- e) En høyttaler som står i forbindelse med "pit" og et høyttaleranlegg for publikum.
- f) En TV-skjerm og tastatur hvis banen er utstyrt med et lukket TV-system.

2.3. Drift

Før starten av et stevne, eller hvis banen har blitt åpnet på nytt etter et uhell, er det løpsleder eller den han utpeker til dette, som har plikt til å foreta stenging av banen. Dette har til hensikt:

- a) At banen er fri for alle hindringer osv.

b) At alle observatører og “marshals”, førstehjelpspersonell og utstyr er på plass.

c) At alle mulige veier inn eller ut av banen er stengt.

For å kontrollere dette skal en “course car”, som skal vise rødt flagg foreta en siste rekognoseringsrunde. “Course car” som lukker banen, må aldri kjøre forbi noen bil på banen. “Course car” skal være absolutt siste bil. Tjenestemannen i “course car” må gi en personlig rapport om hva han har sett til løpsleder.

Etter endt stevne, eller når det er forventet et langt opphold, skal løpsleder eller den han utpeker foreta det som kalles åpning av banen. Dette gjøres ved å kjøre rundt i en “course car” med grønt flagg for å indikere at servicebiler kan kjøre ut på banen for å hente forskjellige typer servicepersonale og utstyr og for å fjerne biler og annet vrakgods som måtte befinne seg på banen.

3. Observasjonsposter

Overvåking av banen og dens umiddelbare omgivelser er utført, eller skal utføres av observasjonsposter. I deres enkleste form skal disse postene gi et trygt og sikret område for konkurransebilene. Observasjonspostene bør også sikres mot “værgudene”.

3.1. Antall og plassering av observasjonsposter

Antall og plassering av observasjonspostene bestemmes av banen og dens karakteristikk. Det er imidlertid viktig å ha følgende klart for seg:

- ingen del av banen må unndras observasjon
- hver kontrollpost må kunne kommunisere visuelt med de to nærmeste postene
- avstanden mellom poster som følger etter hverandre må aldri overstige 500 meter
- hver hovedpost må være i stand til å kommunisere verbalt med “race control”
- hver post må være merket med et nummer som gir progresjon fra første post etter startlinjen, og disse numrene må være klart synlig fra banen.

3.2. Beskyttelse av observasjonsposten

Observasjonsposten må ha en slik beliggenhet at den sikrer personalet på best mulig måte.

3.3. Utstyr

Hver post må være utstyrt med:

- a) Et telefonsett av felttype hvis det blir brukt under åpen himmel. Dette telefonsettet skal ha forbindelse med “race control post”. Radiosender kan brukes, eller være et tillegg til nevnte telefonsett, men radiosender er ikke anbefalt som eneste kommunikasjonsmulighet.
- b) En 15 liters beholder og to 4 liters beholdere fylt med kalsiumkarbonat eller annet materiale som absorberer olje.
- c) To stive koster og spader.
- d) Bærbare brannslukkere og annet utstyr som er spesifisert under pkt. 7.3.1.

3.4. Personell

Hver hovedpost skal ha en postsjef. Postsjefen skal være godt kjent med sine oppgaver og sitt ansvar. Posten skal i tillegg bemannes med min. 2 personer. Alle disse skal ha fått grunn trening i de oppgaver som observasjonsposten skal utføre.

3.5. Arbeidsoppgaver

Hver post skal advare kjørerne ved hjelp av signalisering mot farer eller vanskeligheter som førerne er ute av stand til å kunne forutse. Posten skal øyeblikkelig rapportere til “race control” om enhver hendelse som skjer innenfor postens ansvarsområde og om nødvendig skal posten også kalle inn nødvendig nødhjelp.

Posten skal videre påse at løpet kjøres rettferdig sett fra et sportslig synspunkt. Posten skal rapportere til “race control” om usportslig og farlig adferd fra førernes side.

Videre skal posten holde sin sektor av banen ren og fjerne farlige gjenstander og forsøke å fjerne eventuelle oljeflekker.

3.6. "Wet race"

Det er kun løpets leder som kan ta avgjørelsen om "Wet race". Denne avgjørelsen gjelder både tidstrening og løp. Kun når det er erklært "Wet race" er det tillatt å benytte regndekk om ønskelig.

4. "Safety Cars"

- a) "Safety-cars" brukes for å nøytralisere et løp når løpsleder finner dette riktig. Vanligvis vil dette skje etter anbefaling fra en observasjonspostleder som ser en delvis blokkering av banen, eller i en situasjon der redningsarbeidere eller førere er utsatt for slik fare at det gule flagget ikke er tilstrekkelig beskyttelse.
- b) Bilen må merkes "safety-car" med bokstaver av samme størrelse som numrene på konkurransebilene. "Safety-car" skal merkes både bak og på sidene. "Safety-car" skal ha tre blinkende gule lys på taket. I tillegg skal bilen ha grønne lys under det gule som skal brukes til å signalisere til bakenforliggende bil at den kan passere. Den bør kjøres av en erfaren banekjører og den skal ha med en observatør som er i stand til å gjenkjenne alle de konkurrerende bilene, og som står i permanent radiokontakt med "race control". Personellet på «Safety-car» skal utstyres med personlig sikkerhetsutstyr.
- c) Det skal bare være en "safety-car" på banen. Unntaket er hvis banen er over 8 km lang.
- d) Når løpslederen gir ordre skal alle observasjonspostene vise gule bevegelige flagg og et skilt merket SC, som skal være oppe inntil "safety-car" er tilbakekalt. "Safety-car" med sine gule roterende lys vil kjøre inn på banen uansett hvor på banen ledende fører befinner seg.
De gule blinkende lysene ved startlinjen skal settes på, det samme skal andre gule blinkende lys som måtte befinne seg andre steder rundt banen.
Alle konkurransebilene skal legge seg etter "safety-car" i en enkel rekke med maksimum 2 billengders avstand mellom hver bil. All forbikjøring er forbudt, unntatt hvis en bil blir bedt om dette av "safety-car". Hver gang "safety-car" passerer en observasjonspost skal det gule flagget vises bevegelig så lenge "safety-car" og de bilene som følger er i sektoren mellom denne posten og den påfølgende observasjonsposten.
Maksimum tillatt hastighet for safety-car er 60 km/t.
- e) Når "safety-car" er ute på banen, kan konkurransebiler stoppe i sine "pits". Skal en bil ut på banen igjen må den legge seg som siste mann i feltet, bak "safety-car".
- f) "Safety-car" skal være i aksjon i hvertfall i den tiden det tar for at alle konkurrerende biler skal ha samlet seg opp bak den.
- g) Når løpslederen bestemmer seg for å kalle inn "safety-car" må "safety-car" slå av alle blinkende lys og kjøre av banen og inn i pit-lane. Når SC kjører inn i pit-lane skal alle gule flagg og SC-skilt tas ned. Når "safety-car" har kjørt av banen og bilene nærmer seg startlysene vil grønt lys tennes. Alle postene skal da vise grønt flagg. Forbikjøring er strengt forbudt før bilene har passert det grønne lyset ved startlinjen. Det grønne flagget skal kun vises i en runde.
- h) Hver runde "safety-car" har vært i tjeneste skal regnes som en runde i løpet (for NM/NC, se eget reglement)
- i) Regler om bruk av "safety-car" må være beskrevet i løpets tilleggsregler.

5. Nødssituasjoner

Inngripen på banen

Det er vanligvis banemannskapene på de forskjellige observasjonspostene som foretar den første inngripen hvis det skjer en ulykke. De skal alltid være under kontroll av observasjonspostsjefen eller hans utnevnte.

5.1. Hvis en bil stopper

Hvis en bil stopper på banen, eller kjører ut av banen, er det banemannskapets første plikt å dytte bilen til en plass hvor den står sikkert. Under et løp er det ulovlig for fører å bruke mannskapenes dytting til å starte bilen. Et hvert brudd på denne regelen skal rapporteres øyeblikkelig. Likevel kan man under trening dytte i gang bilen dersom hensynet til sikkerhet tillater dette. Det er sjefen på observasjonsposten som avgjør dette.

Ingen fører har rett til å nekte at bilen hans blir dyttet av banen. Han må selv bistå på alle måter for å hjelpe banemannskapene. Med det samme bilen er i sikkerhet, kan føreren arbeide på den for om mulig å få start igjen. Under løpet er det ulovlig å motta assistanse fra andre. Føreren må gjøre det klart at han ikke vil fortsette løpet før banemannskapet kan bringe inn kraner, bergingsbiler e.l. Det er ønskelig at føreren holder seg i nærheten av bilen sin inntil løpet er over, eller i det minste at han forteller postsjefen hvordan hans bil kan bli løftet eller tauet tilbake til "pit'en".

5.2. Uhell - ulykker

Første inngripen/intervensjon

Når en ulykke inntreffer skal observasjonsposten øyeblikkelig kontakte "race-control" og samtidig ved et avtalt signal tilkalle nærmeste utrykningskjøretøy. Banemannskaper med brannslukkere må være på ulykkesplassen for å:

- assistere ved slukking av brann
- assistere føreren på alle mulige måter. Man skal likevel ha det klart at den første medisinske inngripen må bli gjort av medisinsk utdannet personell
- banemannskapet skal så rydde banen for olje og andre deler som måtte ligge der
- banemannskapet skal videre rapportere til postsjefen om det er behov for ytterligere nødhjelpsservice
- i tilfelle en fører synes å være uskadet eller er lett skadet og ingen lege er tilkalt, skal postsjefen rapportere denne situasjonen til den medisinske tjenesten slik at han kan få instruksjoner derfra.

5.3. Påkledning

Alt personale som er pålagt denne type inngripen skal ha støvler, hansker, lue eller balaklava og øyebeskyttelse. I tillegg skal de ha klær som er flammesikre.

6. Utrykningskjøretøyer

6.1. Definisjon

Et utrykningskjøretøy er en vesentlig del av banens nødhjelpsutstyr og skal gi den nødvendige spesialiserte tjeneste som behøves etter en ulykke, enten på banen, i "pit-området" eller i parkeringsdepot.

6.2. Plikter

Pliktene er:

- brannslukning; utrykningskjøretøyer som skal inn som annen inngripen skal ha med seg utstyr som skal kunne slukke en brann fullstendig
- medisinsk personell skal være i stand til å yte førstehjelp og stabilisere situasjonen for en skadd fører
- redningstjeneste; utrykningskjøretøyet må ha med seg utstyr for å kunne få frigjort en fører fra en ødelagt bil.

7. Brannslukning

7.1. Definisjon

Denne tjenesten har som formål å bekjempe brann som kan oppstå under ulykker på banen, i "pit-området" eller i parkeringsdepot.

7.2. Organisering

Det er viktig å minne om at den avgjørende faktor i en hver brannslukningsoperasjon er personalet og at disse er skikket og godt opplært.

Brannslukning må fylle to viktige krav:

1. Mannskapene må nå frem til ilden og isolere føreren fra brannen innen en definert tid.
2. Mannskapene må ha skikkelige og nødvendige midler for å kunne slukke brannen fullstendig.

Tidligere erfaringer og tester har vist at inngripen kan bli effektivt og praktisk organisert i to stadier. Kriteriene for første og andre inngripen/intervensjon må oppfylles.

Første inngripen/intervensjon: Innen 15 sekunder etter en ulykke som kan føre til brann, bør minst to brannfolk med bærbare slukningsapparater være på stedet og i stand til å handle adekvat for å klargjøre bilens førerhus/cockpit.

Hensikten med denne første inngripen er i første rekke å legge forholdene til rette for å berge sjåføren.

Andre inngripen/intervensjon: Ikke mer enn 30 sekunder etter ulykken bør en mobil brannslukker være på plassen. Dette betyr at brannen skal slukkes helt og fullstendig. Det kan ikke understrekes sterkt nok at første og annen inngripen må være fullstendig samordnet, dette fordi bærbare brannslukkere i første inngripen er ekstremt begrenset.

7.3. Utstyr

7.3.1. Utstyr som skal finnes ved siden av banen

Følgende utstyr skal finnes ved siden av banen:

Bærbare brannslukkere, alle med en erfaren bruker, skal være plassert i 300 meters intervaller langs begge sider av banen. Dette er den maksimalt akseptable avstand. Hvis det er umulig eller upraktisk å bruke begge sider av banen, må alle være på den ene siden. I dette tilfelle bør maksimal distanse mellom brannslukkerne være 150 meter. Det anbefales at man har plassert en bærbar brannslukker (uten operatør) for hver 50.meter. Raske mobile brannslukkere må også være tilgjengelige, plassert på beskyttede områder langs banen. Hver mobil brannslukker må ha minst to mann, dette for å sikre annen inngripen. Disse må ha utstyr for å kunne slukke fullstendig en bensinbrann på minst 180 liter.

Nødvendig utstyr på mobile brannhengere og på brannvaktposter skal være følgende:

- a) Verktøy for å snu et veltet kjøretøy, inkludert tau, kroker, lange brekkjern/spett m.m.
- b) Tepper i ikke brennbart materiale for å kunne kvele ild, størrelse 180cm x 180cm.
- c) Flammehemmende hansker.
- d) Brekkjern eller hydraulisk verktøy for å bende metallplater. Annet spesialverktøy som kreves for å få løs personer som sitter fastklemt i karosserideler.
- e) Store avbitertenger.

7.3.2. Utstyr i "pit-boksene"

Hver "pit-boks" skal være utstyrt med et bærbart brannslukningsapparat. Det er ellers anbefalt at hver sjette "pit-boks" har installert utstyr som består av to sylindere inneholdende 30 kg hver, med en slange som skal kunne dekke fire "pit-bokser". Videre bør det på et sentralt sted være oppbevart utstyr som vist under pkt.7.3.1.

7.3.3. Utstyr i parkeringsdepot

Parkeringsdepot og områder som blir brukt av konkurransebilene eller transportverktøy må være rikelig utstyrt med brannslukningsapparater. Området må også være lett tilgjengelig for de mobile brannslukkerne.

7.4. Brannslukningsapparater

Spesifikasjoner o.l. bør sjekkes opp med norske brannvernmyndigheter (brannvesen).

8. Medisinsk service

Banens medisinske service er organisert med det målet å komme førere eller andre skadede personer på banen til hjelp så raskt som mulig.

Det skal for hver enkelt bane utarbeides en baneinstruks som bl.a. inneholder en beskrivelse av den medisinske service og redningsplan ved ulykker. Denne er en del av baneprotokollen.

For nasjonale løp henvises til NSR § 233. For internasjonale løp henvises til ISR App.H.

9. Langløp

Ved langløp, dvs. løp med over 1 times varighet med førerbytte skal i tillegg regelverk for langløp benyttes. Dette regelverket fås i særtrykk fra NBF.