

## **Voorwoord**

Deze gedragscode is ontwikkeld door de sectie autocross van de Nederlandse Autosportbond.

De code kwam tot stand na overleg tussen wedstrijdorganisatoren om overeenstemming te bereiken over redelijke en praktische veiligheidsmaatregelen, en bied informatie over de vereisten van de veiligheids- en gezondheidswetgeving.

Hij moet als leidraad dienen voor handhavingsfunctionarissen en wedstrijdorganisatoren, en de veiligheid van autocross en speedway bevorderen door voorbeelden van goede veiligheidspraktijken te geven.

Wij hopen dat dit document wedstrijdorganisatoren, handhavingsfunctionarissen, wedstrijdofficials en deelnemers zal blijven ondersteunen in het handhaven van beste praktijken op het gebied van veiligheid en gezondheid voor ovalracing in Nederland

NAB sectie autocross – maart 2019

## Inhoud

Voorwoord.....	1
1. Inleiding.....	2
2. Circuit en veiligheidsbarrières .....	4
2.1 Circuit en middenveld.....	4
2.2 Veiligheidsbarrières .....	4
2.3 Veiligheidsomheining .....	5
2.4 Vangnet.....	7
2.5 Toeschouwerbarrière .....	7
2.6 Rennerskwartier.....	7
2.7 Verlichting.....	8
2.8 Controlekamer .....	8
3. Brandveiligheid.....	9
4. Eerste hulp.....	9
5. Raceauto's.....	10
6. Rijders.....	10
7. Officials.....	11
8. Uitrusting .....	13
9. Opleiding.....	13
10. Jaarlijkse en routine-inspecties .....	13
11. Technische keuring .....	14
12. Controlesysteem .....	14
13. Documentatie.....	15
Bijlage A. Advies voor wedstrijdorganisatoren.....	16
Bijlage B. Checklist voor wedstrijdorganisatoren.....	17
Bijlage C. Contactgegevens van controlerende organen en wedstrijdorganisatoren .....	21

## 1. Inleiding

1.1 Deze gedragscode is van toepassing op het gebruik van short-ovalauto's voor autocross en speedway, die plaatsvinden op permanente short-ovalcircuits van maximaal 500 meter lang, en andere, soortgelijke evenementen. De code kan eveneens als leidraad dienen voor andere takken van autosport.

1.2 De code heeft als doel de risico's te beperken voor de veiligheid, gezondheid en het welzijn van medewerkers, het publiek, wedstrijdofficials en deelnemers. Hij verschaft wedstrijdorganisatoren informatie over de te behalen normen bij het aanleggen en onderhouden van een circuit en het houden van wedstrijd-evenementen, en adviseert handavingsfunctionarissen van de lokale autoriteit over de te verwachten normen bij het uitvoeren van een veiligheidsinspectie op een circuit. Dit document heeft geen betrekking op publieksgedeelten zoals tribunes.

1.3 De in de code beschreven normen moeten in alle gevallen worden opgevat als minimumnormen. Waar mogelijk dienen hogere niveaus van veiligheid te worden nagestreefd.

1.4 De wedstrijdorganisatoren moeten in alle gevallen beoordelen of de in deze code beschreven normen toereikend zijn voor de specifieke omstandigheden, en waar toepasselijk een hogere norm hanteren. Hierdoor kunnen op hetzelfde terrein bij verschillende wedstrijden verschillende maatregelen passend zijn.

1.5 Hoewel in deze code verschillende opties worden beschreven, mogen andere oplossingen niet uitgesloten worden. Wanneer echter een alternatieve maatregel wordt voorgesteld, moeten de wedstrijdorganisatoren aantonen dat de voorstellen ten minste zo effectief zijn als de in de code beschreven maatregelen.

1.6 Wanneer aanpassingen aan een circuit of aan de organisatie van een bijeenkomst worden overwogen, of wanneer een aanvullend risico werd geïdentificeerd, moeten de kosten of ongemakken van diverse voorstellen vergeleken worden met de betrokken risico's. Wanneer de te verwachten risico's groot zijn, moet een passende hoeveelheid tijd, inspanning, geld en ongemakken worden geïnvesteerd om het risico te beheersen tot een acceptabel niveau.

1.7 Het is de bedoeling dat organisatoren en lokale overheden de code nauwgezet volgen om risico's voor de veiligheid, gezondheid en het welzijn van het publiek, wedstrijdofficials, medewerkers en deelnemers te beperken. Gehoopt wordt dat eventuele problemen in het licht van de code opgelost kunnen worden door middel van overleg tussen de betrokken partijen.

## **2. Circuit en veiligheidsbarrières**

### **2.1 Circuit en middenveld**

2.1.1 Het circuit is doorgaans verhard met asfalt, beton, gravel, grond, klei of een soortgelijk materiaal. Net als eventuele randen eromheen moet de baan goed onderhouden worden om de kans op afketsende losgereden stukken naar gebieden waar zich publiek bevindt, te minimaliseren

2.1.2 Naast het gebruik van vlagsignalen, door minimaal vier bochten commissarissen, moeten er ten minste vier sets verkeerslichten of soortgelijke lichten aanwezig zijn. Elke set moet een rood, een geel/oranje en een groen licht hebben. De lichten moeten op geschikte plekken staan, zodat ze goed zichtbaar zijn voor deelnemers. Wanneer in meer dan één richting wordt gereden op de baan, moeten de lichten gedraaid kunnen worden zodat ze zichtbaar zijn voor tegemoetkomend verkeer. Bij het ontbreken van verkeerslichten kan gekozen worden voor een zwaardere bezetting van bochten commissarissen met een minimum van zes commissarissen om de baan.

2.1.3 Wanneer er bandenstapels of soortgelijke circuitmarkeringen worden gebruikt, moeten deze van dien aard zijn dat ze niet gemakkelijk de toeschouwer gebieden in kunnen schieten of over de veiligheidsomheining vliegen wanneer er een auto tegenaan rijdt of rolt. Dergelijke markeringen zouden liggend of staand ingegraven ten minste 600 mm hoog moeten zijn.

2.1.4 Het middenveld moet zo vlak mogelijk zijn. Waar mogelijk moeten er passende afgeschermd gebieden zijn voor Marshalls en rijders die hun auto hebben verlaten, bijvoorbeeld in de vorm van aarden wallen met 'Armco'- vangrails of soortgelijk materiaal. Erkend wordt dat dit op circuits waarvan het middenveld gebruikt wordt voor andere activiteiten, zoals voetbal of rugby, wellicht niet mogelijk is. Het aantal personen dat toegang heeft tot het middenveld moet tot een minimum worden beperkt.

2.1.5 Wanneer er Marshalls langs de rand van de baan zijn opgesteld, moeten de gebieden waar zij zich ophouden vlak zijn en vrij zijn van obstakels. Marshalls mogen alleen opgesteld zijn op plekken van waaruit zij gemakkelijk kunnen vluchten in een noodsituatie, bijvoorbeeld wanneer een auto tegen de veiligheidsomheining botst. Er moet gekeken worden of het nodig is om Marshalls op deze plekken te beschermen tegen rondvliegende voorwerpen.

### **2.2 Veiligheidsbarrières**

2.2.1 Tussen het circuit en alle gebieden waar zich toeschouwers kunnen bevinden, moet het volgende aanwezig zijn:

- een veiligheidsomheining;
- een vangnet;
- en waar nodig een toeschouwerbarrière

## **2.3 Veiligheidsomheining**

2.3.1 Het doel van de veiligheidsomheining is voorkomen dat een raceauto de baan kan verlaten. De omheining moet zodanig gebouwd zijn dat zij de impact kan weerstaan van een of meer van de zwaarste auto's die aan de race deelnemen en op maximale snelheid rijden. Daarnaast moet zij hoog genoeg zijn dat auto's er niet overheen kunnen. De veiligheidsomheining moet zo veel mogelijk zo geplaatst zijn dat een auto er onder normale omstandigheden alleen zijwaarts tegenaan kan botsen en niet frontaal op in kan rijden. De veiligheidsomheining moet regelmatig worden geïnspecteerd zoals beschreven in sectie 8.

2.3.2 Veiligheidsomheiningen hebben doorgaans een dichte constructie van bijvoorbeeld aarde wal, staal, beton of Armco-vanrail of een zwevende constructie van staalkabels bevestigd aan metalen palen.

2.3.3 Hierna volgen voorbeelden van veiligheidsomheiningen die wedstrijdorganisatoren als effectief bestempelen. Het is de verantwoordelijkheid van de wedstrijdorganisator om te zorgen dat de veiligheidsomheining voldoet aan de voorschriften in paragraaf 3.3.1.

2.3.4 Een permanente barrière (afb.1.1) met een glad, ononderbroken oppervlak dat ten minste 600 mm hoog is en een invalshoek ten opzichte van het baanoppervlak van 90 graden (+/- 5 graden) heeft. Wanneer het oppervlak van de barrière minder dan 1200 mm boven het baanoppervlak uitsteekt, moeten er een of meer staalkabels met een diameter van 16 mm gespannen worden tussen draagbalken van ten minste 150 x 100 mm of spoorstaven die in een stevige sokkel verankerd zijn en niet meer dan 4,5 mtr uit elkaar staan. De bovenste kabel moet zich bij aanvang van de bijeenkomst ten minste 1200 mm boven het baanoppervlak bevinden, en de afstand tussen de staalkabels onderling en tussen de onderste kabel en de bovenkant van de barrière mag niet meer dan 450 mm bedragen.

De kabels moeten te allen tijde voldoende gespannen zijn. De bovenkant van de palen mag niet meer dan 75 mm boven de bovenste kabel uitsteken. Wanneer het gladde oppervlak bestaat uit zware Armco-vanrails (snelwegvanrails), moet het verstevigd zijn met verdichte grond of beton.

2.3.5 Een tijdelijke en/of permanente (afb.1.1) barrière bestaande uit een aarde wal oppervlak dat ten minste 1200 mm hoog is en een invalshoek ten opzichte van het

baanoppervlak van 90 grd (+/- 5 grd) heeft. De barrière invalshoek van 90 grd ten opzichte van het baanoppervlak kan tevens gerealiseerd worden door het baanoppervlakte tegen de barrièrezijde over een breedte van 1.5 mtr onder 15 grd (+/- 5 grd) af te graven. Vanuit deze afgraving kan de invalshoek van 90 grd en de minimale hoogte van 1200 mm van de barrière uitgezet worden. De barrière dient te allen tijde en over de volledige doorsnede hiervan een breedte van 1 mtr te hebben.

2.3.6 Een afrastering (afb.1.1) bestaande uit ten minste vier gespannen staalkabels met een diameter van ten minste 16 mm en een invalshoek ten opzichte van het baanoppervlak van 90 grd (+/- 5 grd) heeft. De afrastering moet ondersteund worden door draagbalken van ten minste 150 x 100 mm of spoorstaven en geplaatst zijn aan de baanzijde van de palen. De afstand tussen de palen mag niet meer dan 4,5 mtr bedragen. De palen moeten verankerd zijn in een stevige beton poer en ten minste 910 mm diep in de grond zitten. De minimumhoogte van de afrastering is 1200 mm vanaf het baanoppervlak. De afstand tussen de bovenste kabel en de bovenkant van de palen mag niet meer dan 75 mm bedragen. De afstand tussen de onderste kabel en het baanoppervlak moet tussen 150 en 450 mm zijn. De afstand tussen de kabels onderling mag niet meer dan 450 mm bedragen. De kabels moeten te allen tijde voldoende gespannen zijn. Alle metingen moeten voor aanvang van de bijeenkomst worden uitgevoerd.

2.3.7 Het toegangshek tot de baan moet even hoog zijn als de veiligheidsomheining en even stootbestendig zijn. In het geval van een dichte omheining bestaat de toegang doorgaans uit een solide metalen 'poort'. In het geval van een kabelomheining bestaat de toegang meestal uit aan elkaar bevestigde, gespannen kabels. Een combinatie van beide is eveneens mogelijk. Het toegangshek moet tijdens wedstrijden of trainingen te allen tijde volledig en op de juiste manier vergrendeld zijn. Wanneer er slechts in één richting wordt gereden, mag een voldoende grote overlapping van twee stukken veiligheidsomheining gebruikt worden als baantoegang; in dit geval is een toegangshek niet nodig.

2.3.8 Wanneer de veiligheidsomheining tijdens een wedstrijd zwaar beschadigd raakt en haar functie niet meer kan vervullen, moet de wedstrijd onmiddellijk onderbroken worden en moeten afdoende reparaties worden uitgevoerd. Wanneer de omheining na een wedstrijd beschadigd blijkt, moet deze eerst deugdelijk worden gerepareerd voordat de baan weer gebruikt mag worden. Wedstrijdorganisatoren moeten hier rekening mee houden bij de keuze van het type omheining.

2.3.9 Waar nodig moeten geschikte barrières en/of hekken en voldoende Marshalls langs de pitstraat worden geplaatst, en dan met name op de plek waar raceauto's de baan opkomen, om te voorkomen dat toeschouwers in contact komen met rijdende voertuigen. Tijdens

wedstrijden mogen er echter geen Marshalls direct 'achter' de toegang tot de pit staan.

## **2.4 Vangnet**

2.4.1 Een vangnet tussen het circuit en alle gebieden waar zich toeschouwers kunnen bevinden, is verplicht. Wanneer er andere maatregelen zijn getroffen, moet de wedstrijdorganisator kunnen aantonen dat deze toereikend zijn om het publiek te beschermen. De volgende specificatie wordt als minimum aanbevolen.

2.4.2 Het vangnet moet minimaal bestaan uit varkensgaas, gaashekwerk of soortgelijk materiaal. Wanneer er ander materiaal gebruikt is, mogen de mazen daarvan niet groter zijn dan 150 x 150 mm.

2.4.3 De minimumhoogte is 1800 mm vanaf het baanoppervlak.

2.4.4 Het vangnet moet ondersteund zijn op regelmatige afstand van elkaar, zodat het zijn functie naar behoren kan vervullen. Waar nodig kan het verstevigd zijn door middel van spandraden of een metalen raamwerk van hoekijzers.

2.4.5 Het vangnet moet in goede staat worden gehouden. Wanneer het tijdens een evenement beschadigd raakt, moet het onmiddellijk worden gerepareerd of moeten toeschouwers die hierdoor gevaar lopen worden verplaatst.

2.4.6 Er moet duidelijk aangegeven zijn dat het toeschouwers verboden is om in het net te klimmen of hun vingers erdoor te steken tenzij toeschouwers op voldoende afstand staan.

## **2.5 Toeschouwerbarrière**

2.5.1 Het doel van deze barrière is voorkomen dat toeschouwers gebieden kunnen betreden die niet toegankelijk zijn voor hen. Daarnaast moet hij zorgen dat het publiek niet direct achter het vangnet kan staan als dit zich minder dan 1.5 meter van de baan bevindt. Wanneer het vangnet eveneens gebruikt wordt als toeschouwerbarrière, moet hij meer dan 1.5 mtr achter de veiligheidsomheining geplaatst zijn en wedstrijdorganisatoren moeten de eventuele risico's hiervan beoordelen. De toeschouwerbarrière moet ten minste 900 mm hoog zijn en zo geconstrueerd zijn dat er geen personen, en met name jonge kinderen, doorheen of onderdoor kunnen.

2.5.3 Wanneer voertuigen van toeschouwers dicht bij het circuit geparkeerd staan, moet de ruimte van 10 mtr tussen de voorkant van de geparkeerde auto's en de toeschouwerbarrière zijn dat toeschouwers en veiligheidsdiensten er gemakkelijk langs kunnen.

## **2.6 Rennerskwartier**

2.6.1 Er moet een rennerskwartier van voldoende formaat aanwezig zijn voor de

raceauto's en transportvoertuigen. Er moet genoeg ruimte zijn dat raceauto's veilig naar en van het circuit kunnen rijden en dat transportvoertuigen veilig kunnen manoeuvreren bij het aankomen en vertrekken.

2.6.2 Het rennerskwartier is een risicovolle omgeving door de aanwezigheid van rijdende voertuigen en apparatuur. Op hetzelfde terrein kunnen bij verschillende wedstrijden verschillende maatregelen passend zijn.

2.6.3 Bij het opstellen van de veiligheidsplannen moet de wedstrijdorganisator rekening houden met de omvang van het rennerskwartier, het aantal aanwezige raceauto's en transportvoertuigen en het verwachte aantal bezoekers.

2.6.4 Voor ALLE voertuigen moet een maximumsnelheid van stapvoets gelden. Dit moet aangegeven zijn via signaleringsborden en in het informatiemateriaal voor rijders staan.

2.6.5 Het hele rennerskwartier moet voorzien zijn van waarschuwborden die het publiek erop wijzen dat autosport risicovol is. Een toeschouwer moet tussen het moment van binnenkomst tot aan het moment dat hij/zij langs de baan OF in het rennerskwartier staat, ten minste drie borden zien met de waarschuwing dat autosport gevaarlijk is.

## **2.7 Verlichting**

2.7.1 Wanneer het circuit bij schemer of in het donker gebruikt wordt, moeten alle delen van de baan, het middenveld en het rennerskwartier voorzien zijn van adequate verlichting. Wanneer de mogelijkheid bestaat dat de baan of het rennerskwartier gebruikt wordt bij weinig daglicht, bijvoorbeeld in de late middag tijdens wintermaanden, moet er adequate verlichting aanwezig zijn of moeten de start-/finishtijden van de wedstrijd overeenkomstig worden aangepast.

## **2.8 Controlekamer**

2.8.1 Er moet een passend onderkomen zijn voor de wedstrijdleiding (of gelijkwaardig). Deze ruimte moet een duidelijk en onbelemmerd zicht bieden op alle delen van het circuit. Bij schemer of in het donker moet er adequate kunstverlichting zijn.

2.8.2 Er moet minimaal tweerichtingsradio- of telefoonverkeer zijn met de hoofdbaancommissaris (of gelijkwaardig) en de pits, en een passende manier om te communiceren met de start Marshall, bijvoorbeeld via hoofdtelefoons die aangesloten zijn op de omroepinstallatie. Radiocontact met de hoofdbaancommissaris (of gelijkwaardig) en alle baancommissarissen wordt aanbevolen. Daarnaast moet er een telefoon met buitenlijn aanwezig zijn op een goed toegankelijke plek.



2.8.3 De bedieningsknoppen van de verkeerslichten moeten zodanig geplaatst zijn dat de wedstrijdleiding (of gelijkwaardig) er gemakkelijk bij kan.

2.8.4 Wanneer de controlekamer zich boven het maaiveld bevindt, moet deze zo ontworpen zijn dat er geen valgevaar bestaat en dat de ruimte gemakkelijk te betreden en te verlaten is.

### **3. Brandveiligheid**

3.1 Op de ten minste vier bochten commissarissen locaties rond de baan moeten brandblusmiddelen aanwezig zijn. Op het middenveld moeten ten minste twee brandblusmiddelen aanwezig zijn. Op de startopstelling moet ten minste één brandblusmiddelen aanwezig zijn. Deze moeten zich zo veel mogelijk op regelmatige afstand van elkaar bevinden en goed toegankelijk zijn voor Marshalls en officials. Op elk van deze locaties bevindt zich een poederblusser met een minimumcapaciteit van 6 kg. Daarnaast moeten op twee van deze locaties een schuimblusser met een minimumcapaciteit van 9 liter aanwezig zijn.

3.2 Het rennerskwartier moet uitgerust zijn met brandblusmiddelen. Deze omvatten minimaal drie poederblussers met een minimumcapaciteit van 6 kg en/of drie schuimblussers met een minimumcapaciteit van 9 liter.

3.3 Er moeten aanvullende brandblusmiddelen aanwezig zijn voor stands, cateringwagens enzovoort, en deze mogen niet beschouwd worden als onderdeel van het baanmateriaal.

3.4 Er moeten vervangende blussers enzovoort aanwezig zijn om de wedstrijd te kunnen voortzetten wanneer een deel van het materiaal wordt gebruikt.

3.5 De brandblusmiddelen moeten voor aanvang van elke bijeenkomst worden gecontroleerd om te garanderen dat deze werken en conform de wettelijke voorschriften zijn onderhouden.

3.6 Iedere deelnemer dient een recent gekeurde en werkende blusser van 6KG opgesteld te hebben (voor de greep!) voorzien van zijn of haar startnummer.

3.7 Reserve brandstof dient deugdelijk opgeslagen te worden in een stalen jerrycan, o.g.

## **4. Eerste hulp**

4.1 Er moeten passende eerste hulpmaatregelen worden getroffen voor het omgaan met acute ziekte of lichamelijk letsel bij deelnemers, officials of toeschouwers.

4.2 Alle autosport vereist deskundige eerste hulp en medische zorg en zo nodig snel vervoer naar het ziekenhuis. De minimumvoorziening bestaat uit: ofwel een ambulance met bemanning of ervaren hulpverleners met (ACLS en PHTLS denk- en werkwijze), ofwel een arts met ervaring op het gebied van prehospitala care en (ACLS en PHTLS denk- en werkwijze) met ambulancebijstand.

4.3 Er moet materiaal aanwezig zijn voor de behandeling van zowel volwassenen als kinderen.

4.4 Personen die eerste hulp/medische zorg verlenen, moeten uitgerust zijn met passende persoonlijke beschermingsmiddelen.

### **4.5 Eerstehulp**

4.5.1 Op circuits die ver van het dichtstbijzijnde ziekenhuis liggen, is een eerstehulp post of ambulance ideaal voor de behandeling van gewonden voordat deze worden overgebracht naar het ziekenhuis, of voor de observatie en behandeling van minder ernstige verwondingen en ziekten.

4.5.2 Bij alle wedstrijden moet een ambulance aanwezig zijn. Tenzij aanrijtijd minder is dan 15 min.

4.5.3 Eerste hulpmiddelen/ambulances moeten het circuit te allen tijde snel en gemakkelijk kunnen bereiken en verlaten.

### **4.6 Reddings-/bergingsmateriaal**

4.6.1 Wanneer het circuit in gebruik is, moet er te allen tijde gereedschap aanwezig zijn ( of binnen afzienbare tijd operationeel zijn) waarmee in een noodsituatie portier- en rolkooistijlen doorgesneden kunnen worden, bijvoorbeeld om een rijder uit zijn auto te bevrijden. Dergelijk gereedschap mag geen risico vormen voor de rijder.

## **5. Raceauto's**

5.1 alle in een organisatie deelnemende wedstrijdagens dienen te voldoen aan reglementen Reglement worden voorgeschreven en gehandhaafd door de organiserende NAB clubs en/of de betreffende belangenvereniging.

5.2 Veiligheidseisen bepaald door de NAB zijn leidend boven in 5.1 omschreven reglementen.

## 6. Rijders

6.1 Alle rijders moeten een geldige NAB licentie hebben. Deze moeten overtuigd zijn dat de rijder gekwalificeerd is om in het specifieke type raceauto te rijden. Om in aanmerking te komen voor een licentie moeten alle rijders een passend aanvraagformulier indienen, met daarop onder meer hun naam, adres, leeftijd, en een medische verklaring overleggen waaruit blijkt dat zij geen aandoeningen hebben die een gevaar inhouden voor hun eigen veiligheid of die van anderen. Wanneer een rijder beneden de 18 jaar is, moet het formulier eveneens worden ondertekend door een ouder of voogd.

6.3 De minimumleeftijdsgrens voor juniorenklassen is 12 jaar, uitzonderingen hierop kunnen aangevraagd worden bij de CDM. De contact klasse bijvoorbeeld F1 en F2 geldt de minimumleeftijd van 16 jaar, maar dienen goedgekeurd te worden door de CDM. Maximum leeftijd is 65 jaar, uitzonderingen mogelijk aan te vragen bij de CDM.

6.4 Het is eenieder verboden te rijden onder de invloed van alcohol of drugs.

6.5 Evenementen zoals monteurs- of dameswedstrijden mogen alleen plaatsvinden wanneer de rijders in het bezit zijn van een licentie.

6.6 Tijdens wedstrijden en trainingen moeten geschikte overalls met brandvertragend ondergoed worden gedragen. De minimumnorm voor alle rijders is een vlam vertragende overall, bijvoorbeeld van het type Proban of Nomex, alle Klasse!!

6.7 Geadviseerd wordt dat rijders tijdens wedstrijden en trainingen een nekband gebruiken. Er zijn verschillende soorten verkrijgbaar en rijders moeten hun keuze baseren op factoren als postuur, klasse enzovoort.

## 7. Officials

7.1 De volgende officials moeten bij elke wedstrijd aanwezig zijn:

- wedstrijdleader (of gelijkwaardig);
- hoofdbaancommissaris (of gelijkwaardig);
- startmarshal;
- baancommissarissen – minimaal 4 In combinatie met vier verkeerslichten
- baancommissarissen – minimaal 6 Zonder verkeerslichten
- keurmeester(s);
- commentator;
- pitmarshal(s).

Bedoeld voor wedstrijdorganisatoren en handhavings functionarissen

7.2 Tijdens trainings- en testbijeenkomsten voor de wedstrijd moeten eveneens geschikte officials aanwezig zijn, onder wie een official die de algehele leiding heeft.

7.3 De taken van de verschillende officials zijn doorgaans als volgt:

7.4 Wedstrijdleiding (of gelijkwaardig): de wedstrijdleider moet tijdens wedstrijden te allen tijde aanwezig zijn. Hij/zij is verantwoordelijk voor het handhaven van de wedstrijdvoorschriften, en met name de wedstrijdprocedures

7.5 Hoofdbaancommissaris (of gelijkwaardig): moet tijdens wedstrijden te allen tijde aanwezig zijn op het middenveld of een andere geschikte plek. Verantwoordelijk voor het toezicht op de baancommissarissen en het nemen van passende maatregelen met betrekking tot wedstrijdprocedures en de veiligheid in het algemeen.

7.6 Startmarshal: bevindt zich op een geschikt podium achter de veiligheidsomheining of op een vergelijkbare geschikte plek. Verantwoordelijk voor het nemen van passende maatregelen met betrekking tot wedstrijdprocedures en met name voor het in opdracht van de wedstrijdleider geven van vlagsignalen aan deelnemers en andere officials, behalve bij de start van een wedstrijd.

7.7 Baancommissarissen: de baancommissarissen staan strategisch opgesteld langs de rand van de baan of op het middenveld op plekken waar hun veiligheid gewaarborgd is. Erkend wordt echter dat zij om effectief te zijn op een plek moeten staan waar hun vlagsignalen duidelijk zichtbaar zijn voor deelnemers. Hun andere belangrijke rol is de wedstrijdleider (of gelijkwaardig) te informeren over gevaarlijke situaties door middel van vlagsignalen (of radioberichten waar mogelijk). Bijvoorbeeld wanneer een rijder gewond is geraakt of wanneer er een wiel of brokstuk op de baan ligt.

7.8 Keurmeester(s): de keurmeesters inspecteren raceauto's en hun veiligheidsvoorzieningen om te bepalen of deze voldoen aan de geldende voorschriften. Onderkend wordt dat deze inspectie niet uitputtend kan zijn en alle rijders moeten beseffen dat het hun eigen verantwoordelijkheid is om een auto ter keuring aan te bieden die voldoet aan alle technische en veiligheidsvoorschriften. Wanneer de keurmeesters een auto ongeschikt achten, zorgen zij dat deze niet gebruikt wordt voor de wedstrijd of de daaraan voorafgaande training en informeren de wedstrijdleider hierover. Voor elke wedstrijd moeten zij, of een baancommissaris, controleren of de helm en veiligheidsgordel van elke rijder op de juiste manier zijn vastgemaakt. Bij elke wedstrijd moet een passend aantal gekwalificeerde en ervaren keurmeesters aanwezig zijn.

7.9 Commentator: de commentator moet zo nodig veiligheidsmededelingen doen aan het publiek.

7.10 Alle wedstrijdofficials moeten ervaring hebben met de sport en geoefend zijn in hun rol. En moeten ten minste één keer per jaar een opleiding/briefing krijgen omtrent de veiligheidsvoorschriften van het circuit en de NAB.

## 8. Uitrusting

8.1 De hoofdbaancommissaris (of gelijkwaardig) en de baancommissarissen moeten geschikte hoge-zichtbaarheidsoveralls dragen die minimaal gemaakt zijn van een vlamvertragend materiaal. Eventuele regenkleiding voor gebruik bij nat weer moet eveneens felgekleurd zijn en even vlamvertragend.

8.2 Wanneer er andere personen zoals fotografen of eerstehulpverleners aanwezig zijn op het middenveld, moet de wedstrijdorganisator zorgen dat zij geschikte hoge-zichtbaarheidskleding dragen.

8.3 Dit extra personeel moet tot een minimum worden beperkt, waarbij maximaal 4 fotografen tegelijk op het middenveld aanwezig mogen zijn. Alle medewerkers moeten zich hebben ingetekend en voorgelicht zijn over veiligheidskwesties voordat zij tot het middenveld worden toegelaten.

## 9. Opleiding

9.1 Alle officials en Marshalls moeten een passende opleiding krijgen voor hun functie. Dit moet ten minste een keer per jaar gebeuren, ofwel via een 'opfris'-bijeenkomst gedurende het seizoen, ofwel via regelmatige officialbriefings voorafgaand aan wedstrijden. De opleiding moet worden gegeven door hiertoe ervaren personen.

9.2 Alle officials en Marshalls moeten, waar relevant voor hun functie, op de hoogte zijn van de geldende regels en voorschriften, persoonlijke bescherming, brandveiligheids training, elementaire eerste hulp en procedures met betrekking tot het calamiteitenplan.

9.3 De NAB moet opleidingsgegevens bijhouden van alle officials en Marshalls en deze op verzoek ter beschikking stellen aan handhavingsfunctionarissen.

9.4 De bestuursorganen van de sport moeten voorzien in een train-de-trainer programma om te zorgen dat alle trainers op de hoogte zijn van de actuele regelgeving en beste praktijken.

## 10. Jaarlijkse en routine-inspecties

10.1 De NAB moet zorgen dat ten minste één keer per jaar een volledige en uitgebreide inspectie van het circuit, de veiligheidsomheining, het vangnet, het materiaal en de in deze code beschreven procedures wordt uitgevoerd door een bevoegde persoon. Het

resulterende rapport moet ten minste twaalf maanden worden bewaard en op verzoek ter beoordeling worden voorgelegd aan handhavingsfunctionarissen.

10.2 Een soortgelijke inspectie moet worden uitgevoerd voor het eerste gebruik van een nieuw circuit of wanneer ingrijpende wijzingen zijn doorgevoerd aan een bestaand circuit of bestaand materiaal, bijvoorbeeld wanneer er een nieuwe veiligheidsomheining of een nieuw vangnet is geplaatst.

10.3 De wedstrijdorganisator moet zorgen dat voor iedere wedstrijd een uitgebreide inspectie van het circuit, de veiligheidsomheining, het materiaal enzovoort wordt uitgevoerd door een bevoegde persoon en dat aan de voorschriften in deze code is voldaan. Er moeten relevante gegevens worden bijgehouden voor inspectie door een handhavingsfunctionaris. Deze kunnen de vorm hebben van een checklist, zoals het voorbeeld in bijlage D.

## **11. Technische keuring**

11.1 Voor deelname aan wedstrijden of trainingen moet elke auto geïnspecteerd zijn door een keurmeester om te zorgen dat de auto en de veiligheidsuitrusting van de rijder voldoen aan de geldende voorschriften. Wanneer dit niet het geval is, mag de auto niet gebruikt worden tot de afwijking(en) is/zijn verholpen.

11.2 Opdat de keurmeester(s) voldoende tijd heeft/hebben om alle auto's naar behoren te inspecteren, moeten rijders hun auto een redelijke tijd voor de eerste wedstrijd ter keuring aanbieden. Zie ook paragraaf 8.9.

11.3 Voor aanvang van elke wedstrijd of training moet een keurmeester (of waarnemer) controleren of de helm en veiligheidsgordel van de rijder op de juiste manier zijn vastgemaakt.

## **12. Controlesysteem**

12.1 De wedstrijdorganisator moet een effectief controlesysteem vaststellen en passende wedstrijdvoorschriften uitvaardigen aan alle officials en deelnemers. Hiertoe behoort de toegestane mate van contact tussen auto's in de verschillende soorten wedstrijden.

12.2 De wedstrijdorganisator moet zorgen dat alle benodigde officials en Marshalls bij elke wedstrijd aanwezig zijn en dat zij de juiste opleiding hebben gehad.

12.3 Er moet een passend communicatiesysteem via portofoons, telefoons, vlagsignalen enzovoort worden vastgesteld.

12.4 Er moet een effectief systeem worden vastgesteld voor het omgaan met rijders die

zich niet aan de wedstrijdvoorschriften houden. Alle NAB clubs kunnen hiervoor terecht bij de NOSF.

12.5 De volgende vlag-/lichtsignalen worden doorgaans gebruikt:

- Groene vlag/groene lichten: circuit vrijgegeven.
- Gele vlag, stilgehouden door een Marshall: waarschuwing voor andere deelnemers dat er een auto met rijder stilstaat op de baan.
- Gele vlag, ontvouwen stilgehouden boven het hoofd van de Marshall: wordt gebruikt als aanwijzing voor de wedstrijdleader (of gelijkwaardig) om te beslissen of de wedstrijd moet worden onderbroken.
- Gezwaaide gele vlag/knipperende gele lichten – wedstrijdonderbreking: alle deelnemers moeten onmiddellijk snelheid minderen en stapvoets achter elkaar blijven rijden tot het probleem is verholpen.
- Rode vlag/rode lichten: alle rijders moeten onmiddellijk snelheid minderen en zo snel mogelijk stoppen.
- Zwart-wit geblokte vlag: de winnaar is over de finish.
- Zwarte vlag: rijder gediskwalificeerd of in gevaarlijke staat verkerende auto die de baan onmiddellijk moet verlaten.
- Anders gekleurde vlaggen worden gebruikt om rijders aanwijzingen te geven over verschillende dingen. De betekenis van deze vlaggen moet in de reglementen voor rijders of de wedstrijd informatie beschreven staan.

## 13. Documentatie

13.1 Calamiteitenplan – dit moet worden opgesteld in overleg met de hulpdiensten en de lokale autoriteit. Het beschrijft de te volgen procedure bij een incident dat niet kan worden afgehandeld door de op het terrein aanwezige eerstehulp- en reddingsdiensten.

## **Bijlage A. Advies voor wedstrijdorganisatoren**

### **Wat moet u doen wanneer u bezoek krijgt van een handhavingsfunctionaris?**

- Vraag of u zijn/haar legitimatiebewijs mag zien. Alle bevoegde functionarissen hebben dit bij zich.
- Noteer naam, kantooradres en telefoonnummer van de functionaris.
- Wanneer de functionaris een volledige inspectie wil uitvoeren, beschrijf dan kort de indeling van het terrein. Wordt die dag een wedstrijd gehouden, beschrijf dan eveneens het programma. Beschrijf de autotypen die deelnemen.
- Begeleid de functionaris indien mogelijk tijdens de inspectie. Is dit niet mogelijk, vraag dan een waarnemer dit te doen.
- Spreek af om na de inspectie een kort overleg te houden.
- Laat de functionaris een exemplaar zien van uw constructie- en wedstrijdvoorschriften, jaarlijks inspectierapport, rapporten van controles die voor elke wedstrijd worden uitgevoerd en opleidingsgegevens van uw officials.
- Wanneer de inspectie plaatsvindt op een wedstrijddag, probeer dan een afspraak te maken om op een voor beiden geschikt tijdstip binnen enkele dagen na de inspectie eventuele probleemgebieden te bespreken.
- Probeer een werkschema, inclusief data, overeen te komen voor eventuele zaken die aandacht behoeven.
- Vraag de functionaris om alles zo snel mogelijk schriftelijk te bevestigen.
- Wanneer u niet kunt voldoen aan een eis, bevel of werkschema, neem dan zo snel mogelijk contact op met de functionaris, maar in ieder geval voor een eventueel gestelde deadline.



## **Bijlage B. Checklist voor wedstrijdorganisatoren**

Deze checklist biedt een handleiding voor promotors die zij voor elke wedstrijd kunnen gebruiken om te zorgen dat ze ten genoeg van de relevante autoriteiten kunnen aantonen dat ze alle noodzakelijke maatregelen hebben getroffen om het evenement op een veilige en verantwoordelijke manier te laten verlopen. De verschillende onderdelen hebben betrekking op het voorgaande deel van dit document.

### **Circuit en middenveld**

#### **Algemeen**

- a. Controleer of het baanoppervlak en de randen in goede staat verkeren.
- b. Zorg dat er ten minste vier sets verkeerslichten (of soortgelijke lichten) zijn die goed werken en indien nodig gedraaid kunnen worden zodat ze in alle wedstrijden zichtbaar zijn voor de rijders.
- c. Zorg dat de marshalposten op het middenveld en daarbuiten vrij zijn van obstakels.
- d. Controleer of alle verboden-te-roken-borden op duidelijk zichtbare plaatsen op het middenveld zijn geplaatst.
- e. Inspecteer de veiligheidsomheining grondig. Zorg dat deze voldoet aan de voorschriften in de gedragscode.
- f. Controleer het vangnet grondig. g. Inspecteer de toeschouwerbarrière en controleer deze op beschadigingen.

#### **Rennerskwartier**

- a. Controleer of het rennerskwartier groot genoeg is voor het verwachte aantal wedstrijdauto's. Zorg daarnaast dat het vrij is van obstakels en een goede afwatering heeft.
- b. Wanneer het rennerskwartier toegankelijk is voor publiek, controleer dan of de waarschuwingsborden op duidelijk zichtbare plekken geplaatst zijn en in goede staat verkeren.

- c. Zorg dat de stapvoets borden geplaatst zijn en in goede staat verkeren.
- d. Controleer of de locatie van brandblusmiddelen duidelijk aangegeven is en dat de vereiste brandblussers aanwezig zijn.

### **Verlichting**

- a. Wanneer het circuit bij schemer of in het donker gebruikt wordt, zorg dan dat de verlichting voor de baan, het middenveld en het rennerskwartier goed werkt.

### **Controlekamer**

- a. Wanneer de controlekamer in het donker gebruikt wordt, zorg dan dat alle lichten goed werken.
- b. Controleer of de portofoons of telefoons voor het communiceren met andere officials goed werken.
- c. Controleer of de buitenlijn goed werkt.
- d. Zorg dat alle ingangen en uitgangen veilig en vrij van obstakels zijn.
- e. Controleer of de bedieningsknoppen van de verkeerslichten goed werken.

### **Brandveiligheid**

- a. Controleer of alle brandblussers aanwezig zijn op het middenveld, langs de baan en in het rennerskwartier. Controleer ook of er vervangende blussers zijn.
- b. Zorg dat alle Marshalls hun verantwoordelijkheden met betrekking tot de brandbestrijdingsmiddelen kennen.

### **Eerste hulp**

- a. Controleer voor aanvang van iedere training of wedstrijd of alle noodzakelijke medische zorg aanwezig is.
- b. Controleer waar nodig of er een vervangende ambulance beschikbaar is voor het geval de ambulance het terrein tijdens een bijeenkomst moet verlaten.
- c. Zorg dat het medisch personeel over alle benodigde eerste hulpmiddelen en

- materialen beschikt.

### **Reddings-/bergingsmateriaal**

- a. Controleer of de apparatuur voor het doorsnijden van rolkooien aanwezig is.
- b. Zorg dat alle bergingsvoertuigen uitgevoerd zijn met een rolkooi of een deugdelijke cabine en dat alle bewegende delen zijn afgeschermd.
- c. Alle machines die gebruikt worden voor hijs- en hefdoeleinden moeten daarvoor geschikt zijn en volledig voldoen aan de Lifting Operations and Lifting Equipment Regulations wat betreft veilige werklust, wettelijke inspectie enzovoort.

### **Raceauto's**

- a. Zorg dat voor alle op die dag deelnemende autoklassen passende constructievoorschriften gelden die voldoen aan de minimumveiligheidsnormen zoals beschreven in de betreffende reglementen.

### **Rijders**

- a. Controleer of alle deelnemende rijders ingeschreven staan bij een erkende organisatie en of hun volledige naam, adres en overige gegevens geregistreerd zijn.
- b. Controleer of alle deelnemende rijders in bezit van een geldige NAB pas zijn.

### **Organisatie**

- a. Zorg dat alle vereiste officials voor aanvang van de wedstrijd op hun post zijn: wedstrijdleider, hoofdbaancommissaris, startmarshal, baancommissarissen, keurmeesters, pitmarshal(s) en commentator.
- b. Controleer of alle officials langs de baan kleding dragen die voldoet aan de voorschriften in de gedragscode.
- c. Zorg dat er hoge-zichtbaarheidskleding aanwezig is voor fotografen enzovoort die tot beperkt toegankelijke gebieden worden toegelaten.
- d. Controleer of de opleidingsgegevens van officials en Marshalls beschikbaar zijn voor inspectie.

### **Circuitinspectie**

- a. Zorg dat er een exemplaar van het jaarlijks inspectierapport aanwezig is en eveneens documentatie van de routine-inspecties bij voorgaande wedstrijden.

### **Auto's en keuring**

- a. Zorg dat alle auto's gekeurd zijn voordat zij worden toegelaten op de baan voor een training of wedstrijd. b. Zorg dat rijders pas mogen starten nadat gecontroleerd is of hun overalls, helmen en veiligheidsgordels voldoen aan de wedstrijdvoorschriften en op de juiste manier zijn vastgemaakt.

### **Wedstrijdprocedures**

- a. Zorg dat alle rijders bekend zijn met de procedures voor het indienen van een protest bij de wedstrijdleiding c.q. NOSP.

## **Bijlage C. Contactgegevens van controlerende organen en wedstrijdorganisatoren**

NAB (Nederlandse Autosport Bond)

Maarten Rossaartpad 35

3813 CV Amersfoort

Telefoon : \*\*31(0)33-4331125

Fax : \*\*31(0)33-2584610

Bankrelatie : ABNAMro Bank 62.73.04.931

K.v.K. : 39068118 te Lelystad

1. Blauwhuis, FAC (Friese Autocross Club)
2. Emmen, ASE (AutoSpeedway Emmen)
3. Kollum, NAC (Noordelijke Autocross Club)
4. Lelystad, NOV (Nederlandse Ovalracing Vereniging)
5. Texel, MAB (Motor, Auto en Bromfiets club)
6. Sint Maarten ACON (AutoCross Organisatie Noord Holland)
7. Ter Apel N.N.O (Noord Nederlandse Ovalracing)

NB: Op de website van de NAB (<http://www.autosportbond.nl>) staat een overzicht met alle gegevens van de bovengenoemde circuits.