

De organisatie structuur van de autosport in België.....	2
RACB TRACK MARSHALS.....	2
Leden van het bureau RACB TRACK MARSHALS	2
Hoofdstuk I - Opdracht	3
Hoofdstuk II - Middelen	4
Hoofdstuk III - Voorafgaandelijke activiteiten	5
Hoofdstuk IV - De postoverste (PO).....	6
Hoofdstuk V - De adjunct-postoverste (APO).	6
Hoofdstuk VI - De seingeverers.....	7
A. Algemene instructies.....	7
B. Het gebruik van de vlaggen	8
1.De gele vlag	8
2. De olie vlag (verandering van de toestand van het wegdek).....	9
3.De witte vlag	10
4.De blauwe vlag.....	10
5.De groene vlag	11
6.De rode vlag	11
C. Verdeling van de vlaggen	12
D. SC paneel.	12
E. Andere opdrachten van de vlagmarshals	12
Hoofdstuk VII - Interventieploeg.....	13
A. Opdrachten	13
B. De brandbestrijding	14
C. Hulp aan de piloot	14
D. Ontruiming van de piste	14
E. Behandeling van olie / koelvloeistoffen	14
F. Defecte wagen.....	15
G. Bewaking van het publiek	15
H. Anderen opdrachten	15
I. Staanplaatsen	15
Hoofdstuk VIII - De telefoon en radiobediening	16
Hoofdstuk IX - De observer.	16
Hoofdstuk X - Conventionele tekens	16
Hoofdstuk XI - Einde van de wedstrijd.....	16

De organisatie structuur van de autosport in België.

Voor elk land aangesloten bij de FIA, is er een erkende nationale sport vereniging; deze is de enige toegestaan om de auto sport te organiseren en haar gezag op organiserend clubs te vestigen. In België, is de RACB (Royal Automobile Club of Belgium) die in het bezit is van deze autoriteit.

RACB TRACK MARSHALS

De RACB Track Marshals (hier benoemd RACB TM) is een uitvoerende commissie van de RACB Sport

NATIONALE EN INTERNATIONALE VOORWAARDEN

Enkel de baancommissarissen (BK) in het bezit van een licentie afgeleverd door de RACB Track Marshals (RACB TM) mogen werken bij de wedstrijden op circuit en karting.

Voor elk wedstrijd op de kalender wordt er ook een afgevaardigde van de RACB TM aangeduid. Deze afgevaardigde (genaamd «chef de file») heeft als taak de communicatie te verzorgen tussen wedstrijdleiding (organisator) en BK's.

Een individuele verzekering is afgesloten voor elke BK. De premie voor deze verzekering is ten laste van de organisator (**dekt niet de volgende schade: brillen, kleding, voertuigen, enz...**)

Een BK WORDT NIET VERGOED voor zijn werk. Via de afgevaardigde van de RACB TM krijgt hij wel de nodige doorlaatbewijzen om zijn taak te kunnen uitvoeren

Leden van het bureau RACB TRACK MARSHALS

<u>Voorzitter</u> :	Georges Heynen
<u>Ondervoorzitter NL</u> :	Johan Aerts
<u>Ondervoorzitter FR</u> :	Jean-Louis Ligot
<u>Secretaris/trésorier</u> :	Roland Lemoine
<u>Adjunkt secretaris</u> :	Benoit Lejeune
<u>Leden NL</u> :	Jean Swennen en Eric Verbruggen
<u>Leden FR</u> :	Jean-Claude Nerinckx en Christian Monballin

Hoofdstuk I - Opdracht

De BK zijn de commissarissen van de wedstrijden waarvan hun taken worden beschreven in de internationale sportieve code van de FIA.

A. Hun missie is:

WAKEN over de veiligheid en de signalisatie in Uw sector.

INFO aan PILOTEN : Elke situatie en eveneens plotse gewijzigde situatie melden aan de piloten.

INTERVENIËREN : op de baan wegens een ongeval of opruim na het ongeval.

DOOR MELDEN : Mondeling informaties doorgeven betreffende ongevallen of andere gebeurtenissen.

SCHRIJVEN van rapporten, spontaan of op verzoek van de veiligheid om te bevestigen wat er modeling is doorgegeven. Deze taak kan gegeven worden aan de «observer» wiens taak het is om het gedrag van de piloten te beschrijven.

Opmerkingen :

De BK's moeten :

1. Onmiddellijk incidenten of ongevallen die in de werksector gebeurd zijn, aan de «veiligheid» doormelden.
2. De gevolgen van een ongeval beperken: vergewissen van de toestand van de piloten, positie van het wrak, mogelijks brandbestrijding met een interventiewagen aanvragen, evenals een ambulance of de brandweer vragen aan de «veiligheid».
3. Aan «de veiligheid» de tussenkomst van de sleepdienst, een ambulance of ander reddingsvoertuig vragen.
4. Waken over de sportiviteit op de piste tussen de deelnemers.
5. De piloten beschermen en waarschuwen d.m.v. signalisatietekens (vlaggen) voor alles wat ze niet kunnen voorzien.
6. De piste zuiver houden door regelmatig de sector te borstelen.
7. Onmiddellijk inlichtingen inwinnen bij een piloot die halt houdt in je sector en de betrokken wagen dadelijk veilig plaatsen.
8. De «niet toegelaten» personen verwijderen.
9. De veiligheid op de hoogte brengen van de weersomstandigheden.

B. De positie van de posten moeten zo geplaatst zijn

1. dat geen deel van uw observatiesector aan uw aandacht ontsnapt
2. dat iedere post zichtbaar kan communiceren met de vlaggen

De posten worden strategisch en correct geplaatst zodat er steeds oogcontact is met de post voor en achter u.

Teamleden moeten worden geplaatst op zodanige wijze dat de veiligheid aan de twee zijden van de piste kan gegarandeerd worden.

Hoofdstuk II - Middelen

Om het vorige hoofdstuk aan te vullen kan je stellen dat elke organisator op zijn circuit voor de BK's een post moet voorzien.

A. Elke post wordt in een ideale positie als volgt bemand:

1. een post overste (A licentie).
2. een adjunct postoverste (B licentie).
3. enkele signaalgevers (flagmarshals) (A-B-C- S of SM licentie).
4. enkele interventiemarshals (A-B-C of S licentie).
5. een radio-operator (A-B-C of S licentie).
6. Een observator (A-B-C licentie).

B. Om zijn taak goed te kunnen uitvoeren beschikt elke ploeg over:

1. een set vlaggen of ander materiaal om de piloten in te lichten.
2. eventueel enkele zaklampen voor nachtsignalisatie.
3. een of meer communicatiemiddelen (radio en/of telefoon).
4. enkele borstels om de piste zuiver te houden.
5. een lint om wagens uit de grintbak te verwijderen.
6. een of twee dekens.
7. meerdere brandblusapparaten.
8. een dagrapport te vervolledigen door de postoverste en af te geven aan de verantwoordelijke van RACB Track Marshals.
9. Een set klein rapporten (liefst in drie exemplaren).

C. Persoonlijke uitrusting gewenst :

1. Kleding : een overall, liefst in een oranje kleur om goed zichtbaar te zijn.
2. Goede kousen en stevige schoenen.
3. Handschoenen.
4. Regenkleidij (indien mogelijk, geen nylon en zeker geen rode of gele jas).

Belangrijk:

1. een fluitje, een mes, een zaklamp (bij nachtproeven).
2. eventueel een brandvrije muts en een helm.
3. een map om te kunnen noteren, schrijfmateriaal.

Hoofdstuk III - Voorafgaandelijke activiteiten

Nadat de uitnodiging voor een wedstrijd bij je postoverste (PO) is aangekomen, zal hij U contacteren. Hij dient zijn «deelnameformulier» te vervolledigen en terug te sturen naar de afgevaardigde van de betrokken wedstrijd met inachtneming van de termijn, zelfs als het antwoord negatief is.

Hij dient ervoor te zorgen dat hij met het aantal ingeschreven mensen zeker aanwezig zal zijn. Indien, door een geval van overmacht, er geen aanwezigheid kan zijn, dan dient de PO zo snel mogelijk de afgevaardigde van de RACB TM hiervan op de hoogte te brengen.

Vandaar dat het belangrijk is om enkel die mensen door te geven die daadwerkelijk aanwezig zijn.

Iemand die later komt, meld het bij zijn aankomst. Alvorens te vertrekken naar het circuit dien je je als BK ervan te vergewissen dat je zeker je licentie en je persoonlijke uitrusting mee hebt.

Elke BK moet zich op tijd aanmelden op de pointage! Anders zou een wedstrijd wel eens te laat kunnen aangevat worden.

Indien je als BK naar je post rijdt met je eigen wagen, dan neem je steeds de rijrichting van het circuit.

Bij het plaatsen van een wagen op post, dan mag die voor de piloten NIET zichtbaar zijn. VOORTS DIENT JE TE WETEN DAT JE WAGEN DAAR OP EIGEN RISICO STAAT! De reden waarom de RACB TM aan de BK vraagt om zijn wagen te parkeren op een veilige plaats is om geen schade te krijgen door externe elementen.

Indien een BK te laat aankomt op circuit, dan dient hij hiervan zijn afgevaardigde op de hoogte te brengen zodat hij zeker als aanwezig op de pointagelijst komt. Na het sluiten van de piste met de rode vlag mag niemand meer de piste oprijden.

Bij aankomst van de PO in zijn sector moet hij het volgende doen :

1. Controle van de communicatieverbindingen (in de twee richtingen).
2. Controle van zijn sector is de piste zuiver van zand en/of olie liggen er nog stukken op de baan.
3. Contact nemen met de PO van de post voor en achter je positie. Afspraken maken met deze betrokken PO i.v.m. sector, interventie, olie vlag, enz...
4. Eventueel contact nemen met het interventieteam op je post. Controle van de uitloopstroken naast de piste (putten, molshopen, enz...)
5. Zorgen dat de dienstwagens op en af de piste kunnen.
6. Ervoor zorgen dat de veiligheid (vangrails, hekken), langs het parcours in perfecte staat is.
7. Controle van de uitloopstroken naast de piste (putten, molshopen, enz...)
8. Ervoor zorgen dat er geen loslopende dieren zijn binnen de omheining van het circuit. Huisdieren zijn niet toegelaten op post!
9. Zorgen dat de brandblussers op minstens 30 cm van de vangrails (projectiel) staan.
10. Controleren of iedereen de werking kent van een brandblusser.

Indien dit allemaal gebeurd is, dan is zijn post klaar. Indien er iets niet in orde is, dan brengt de PO de veiligheid hiervan op de hoogte. **Dat moet minstens 20 minuten voor aanvang van de wedstrijd/training gebeuren.**

Belangrijk is dat de PO zijn **mensen voor de aanvang nog brieft** en dat hij zeer goed met zijn BK's afspreekt waar de brandblussers zich bevinden en waar de interventieplaatsen zijn.

Wanneer de wedstrijdleader voorbij komt met de rode vlag, dan kan de PO een teken doen dat alles OK is door de groene vlag te tonen. Enkel ter uitzonderlijke titel kan de wedstrijdleader tot stoppen aangemaand worden omdat er iets nog niet in orde zou zijn.

Hoofdstuk IV - De postoverste (PO).

Alvorens het begin van de trainingen of wedstrijden (en zelfs tijdens indien een BK laattijdig aankomt) zal de PO er steeds zeker van zijn dat al zijn leden gelicentieerd zijn (A-B-C-S of SM). Hierdoor is het eventuele slachtoffer –BK steeds gedekt door een verzekering afgesloten door RACB Sport.

In zijn sector is de PO de afgevaardigde van de veiligheid en onrechtstreeks die van de wedstrijdleader. Hij staat in voor het goede verloop zoals beschreven in hoofdstuk I.

Hij is verantwoordelijk voor zijn mensen en dient ze zonedig bij te sturen. Voorts zorgt de PO voor de opleiding van de stagiaires (S) die bij hem in de ploeg staan. Hij zal ook de afgevaardigde van de RACB TM op de hoogte brengen van eventuele aanmerkingen op andere BK's of op bemerkingen op mensen in zijn eigen ploeg.

Tijdens de trainingen/wedstrijden, dient de PO te waken over de goede gang van zaken in zijn sector. Belangrijk is hierbij de taak van de «vlaggenmensen». Als PO kan hij suggesties doen en eventuele correcties met tact doorgeven.

Vorst is hij de motor voor een goede geest in zijn ploeg!

Bij een eventueel ongeval zal de PO de werkzaamheden leiden; en zien of de vlaggenmarshals het juiste sein geven, waken over de mensen die op interventie gaan, ervoor zorgen dat de veiligheid de noodzakelijke informatie krijgt.

Verder zal hij d.m.v. korte / lange fluitsignalen aan zijn mensen te kennen geven of de baan al dan niet veilig is. Het is ENKEL de PO die beslist als er een interventiewagen nodig is. Het is niet echt de taak van de PO om mee op «interventie te gaan», maar wel om de hele operatie te coördineren en te leiden.

ZIJN TAAK IS COÖRDINEREN EN WAKEN

Bij onsportief rijgedrag zal de PO steeds een «klein» incident rapport maken en zal hij hiervan ook de veiligheid op de hoogte brengen. Hiervoor kan hij ten rade gaan bij zijn «observer» wiens taak het is om de onsportieve feiten te noteren.

De PO zal op zijn post gaan staan op die plaats die hem het beste overzicht geeft om zijn ploeg of team te leiden. Indien mogelijk, blijft hij steeds in verbaal contact met zijn radioman / vrouw. Indien hij over een grote of lange sector moet waken, dan kan hij steeds een deel hiervan toewijzen aan zijn adjunct.

De PO zal zorgen dat er ALLEEN mensen boven de 16 jaar met toelating op post zijn. (Met de SM licentie)

Hoofdstuk V - De adjunct-postoverste (APO).

De adjunct-postoverste helpt de PO bij het uitvoeren van zijn taken.

De PO mag zich laten vervangen door zijn adjunct-postoverste tijdens een endurancewedstrijd.

De PO mag:

1. een aantal taken toewijzen aan zijn adjunct postoverste.
2. Een deel van de sector toewijzen aan zijn adjunct-postoverste en aan de leiding van de ploeg.
3. Een adjunct-postoverste aanduiden als seingever of als baas van de interventieploeg.
4. Zijn adjunct-postoverste aanduiden als «observer».

Hoofdstuk VI - De seingever

A. Algemene instructies

De vlaggen en andere signalen zijn de communicatiemiddelen tussen BK en piloten. Een juist gebruik van deze middelen, zorgt voor een veilig gevoel tijdens de trainingen en/of wedstrijden. Een vlag, éénduidig en duidelijk getoond, kan een ongeval vermijden. Slecht gepresenteerd zal een vlag twijfel en aarzeling voortbrengen; als dit meerdere malen zou gebeuren dan zal dit signaal niet meer «au sérieux» worden genomen. De piloten zouden dan geen respect meer hebben

Een piloot die op race snelheid rijdt, ziet dikwijls maar in een fractie een bepaald signaal of bepaalde vlag; daarom dienen we met het volgende rekening te houden :

1. Indien een vlag GESTREKT getoond wordt (wat nog zelden gebeurt), dan moet dat HAAKS met de rijweg gebeuren; met een hand wordt de steel vastgehouden, met de andere hand de onderhoek van de vlag zelf.
2. Indien een vlag GEZWAAID getoond wordt, dan moet deze ook constant gezwaid blijven in «8» vorm om te vermijden dat de vlag zich oprolt.
3. Indien mogelijk, moeten de vlaggen tegen een contrasterende achtergrond getoond worden; bv. Een gele vlag voor een geel publiciteitsbord zal niet opvallen.
4. Je kunt best geen kledij dragen die de kleur van een vlag heeft, dit om misverstanden bij de piloten te vermijden. Gele en rode kledingstukken zijn verboden!
5. Je dient ervoor te zorgen dat er geen hindernis het zicht van de vlag wegneemt (bijv. Struik of laaghangende tak).
6. Indien je door omstandigheden gelijktijdig twee vlaggen moet gebruiken (bijv. wit en geel), zorg dan ervoor dat ze steeds afzonderlijk zichtbaar blijven.
7. Tijdens de training/wedstrijd, moeten de vlaggen ontrolt en binnen handbereik klaar staan. Zorg ervoor dat ze niet omwaaien en zo door elkaar vallen. De gele en blauwe vlag **dienen altijd in de hand en met onderling oogcontact** te worden gehouden.
8. Hou er rekening mee dat bepaalde piloten uw standplaats met de vlaggen als referentie of repunt nemen; verander dus uw standplaats niet.
9. Hij zal zijn positie laten zien, zo gevraagd van de koersdirecteur en volgens de omstandigheden.

B. Het gebruik van de vlaggen

1. De gele vlag

Gevaar! Verboden in te halen.

- a) Geel altijd GEZWAAID : vlag betekent «gevaar» en «verboden in te halen».
- b) EEN en ENIGE GEZWAAIDE vlag : «Snelheid verlagen, niet inhalen, en bereid zijn om van richting te veranderen! Er is een gevaar op de rand of een gedeelte van de piste».
- c) TWEE GEZWAAIDE vlaggen : «Snelheid verlagen, niet inhalen, en bereid zijn om van richting te veranderen of om te stoppen! Een gevaar belemmert het geheel of een gedeelte van de piste».
- d) Normaal gesproken, moeten de gele vlaggen alleen getoond worden op de post van de commissarissen die zich juist vóór de gevaarlijke plaats bevinden.

Opmerkingen:

-Echter, in sommige gevallen, kan de Race Directeur vragen om de vlaggen op meer dan een post van commissarissen te tonen, en dit stroomopwaarts van een incident. Inhalen is verboden tussen de eerste gele vlag en de groene vlag dat zich na het incident bevindt. 's Nachts, wanneer lichten vlaggen vervangen, zegt de FIA bijbel dat als een situatie gelijk aan dat van dag ontstaat en twee gele vlaggen vereist, moeten twee gele vlaggen aan de gele lichten toegevoegd zijn.

-Wanneer een auto een spin maakt, wacht niet tot deze voltooid is om met de gele vlag te zwaaien om de andere piloten te verwittigen. Een fractie van een seconde kan een ongeval voorkomen; zelfs als de eerste piloot in staat was om zijn auto terug in de goede richting te brengen, zal de situatie gevaarlijk blijven tijdens deze spin. Echter, wanneer een auto een wiel verliest en naast de piste stopt op een veilige plaats en er geen BK vereist is om deze veilig te plaatsen, ZAL ER GEEN VLAG GEPRESENTEERD WORDEN.

Aangekondigd gevaar moet niet noodzakelijkerwijs een verongelukte of wagen «in nood» zijn.

De gele vlag zal ook bewogen worden wanneer :

- een interventieploeg op of in de omgeving van de piste werkt.
- rook van een brand, een brandblusapparaat of zelfs een houtvuur de deelnemers hindert om een duidelijk zicht op de piste te hebben.
- Publiek of een dier op de piste is.

De geelgezwaaide vlag informeert concurrenten van een reëel gevaar. De marshal blijft de gele vlag zwaaien:

- zolang dat er een wagen in nood op de piste is.
- wanneer een auto stil of in de onmiddellijke nabijheid van het ideale traject staat.
- marshals of interventie ploegen op of in de omgeving van de piste werken.

De geelgezwaaide vlag moet niet worden gepresenteerd tijdens meerdere ronden. Niet alleen beperkt het de wedstrijd van de piloten die ondertussen de locatie van het ongeval al kennen, maar het maakt ook de signalering van een nieuw incident moeilijker. Dit is de reden waarom de gele vlag niet meer dan twee ronden moet worden gezwaaid, zelfs als auto's nog steeds op de piste gestopt zijn, tenzij marshals op de baan werken.

Reeds enkele jaren is de geelgestrekte vlag niet meer nodig voor een geelgezwaaide vlag. Echter, moet elke vlagmarshal zijn ogen niet alleen richten op wat zich op de piste van de post gebeurt tot aan het punt waar de volgende gele vlag geleverd staat maar ook over het gedrag van deze; dit om snel te reageren door zijn geelgezwaaide vlag te tonen als het Veiligheid of zijn PO hem het bevel geven.

Locatie van de vlagmarshal :

Hij moet in staat zijn om, van zijn locatie, de ganse piste te controleren tot aan het punt waar de gele vlagmarshal stroomafwaarts zich bevindt.

We mogen het volgend element zeker niet verwaarlozen :

Als de geelvlagmarshal stroomafwaarts moet kijken (en zeker niet achter hem) kan hij onmogelijk het gevaar dat achter hem is zien. Voor zijn veiligheid zal hij zich voor de blauwvlagmarshal bevinden; deze laatste zal de wagens die in nood zijn, zien aankomen, en dus de gele vlagmarshal verwittigen. Als dit voor verschillende omstandigheden niet mogelijk is, zal een andere marshal naast de geelvlagmarshal blijven staan om hem te verwittigen van het gevaar. De eigenaars van de circuits hebben het noodzakelijk gedaan om de BK's te beveiligen met het installeren van een beschermingsdraad. Het is dus normaal dat de geelvlagmarshal achter deze draad zal plaatsnemen.

Het gebruik van de blauwe vlag is verboden tijdens het gebruik van de gele vlag.

Als de vlagmarshals van twee verschillende posten geen oogcontact met elkaar kunnen hebben, dan moet de PO een tussensignaleur plaatsen om de instructies van de vorige post te HERHALEN.

Als de piste VOLLEDIG geblokkeerd is, zullen twee geelgezwaaide vlaggen gelijktijdig door één BK getoond worden, door een dubbel «8» te vormen met de gele vlaggen; de vorige post zal in dit geval twee geelgestrekte vlaggen tonen ALLEEN op bevel van de veiligheid. Het reglement voorziet dat een piloot gestraft wordt als hij de instructies van de BK's niet volgt. Maar de PO moet ook met zijn bekwaamheid oordelen daar het niet altijd gemakkelijk is voor een snelle wagen om te remmen voor een noodsituatie.

2. De olie vlag (verandering van de toestand van het wegdek)

De GEEL-RODE VLAG (altijd gestrekt) moet altijd aan de piloten getoond worden wanneer de piste van toestand veranderd (wegens een verschillende staat van piste). Deze vlag zal meestal gedurende twee rondes getoond worden. Het kan minder zijn als de situatie vroeger terug ok is.

Na deze vlag moet er GEEN groene vlag getoond zijn.

Opmerking : *Deze vlag toont aan de piloten dat de piste zich niet meer in de normale toestand bevindt (door olie, regen, zand, grond of stenen).*

Elke keer dat er een wagen slipt of een blauwe rook laat zien, moeten de BK's een controle doen van de piste.

Het moet worden benadrukt dat deze vlag zo vroeg mogelijk moet getoond worden en het is ook noodzakelijk dat de BK's, in het begin van de wedstrijd, controleren of het olie is dat verloren was door een wagen (en niet water of benzine).

Naargelang de lengte van het spoor kunnen meerdere posten deze vlag tonen. De radiomarshal zal de veiligheid op de hoogte brengen van de situatie.

Als er zulke actie genomen werd op een vorige wedstrijd en de BK's cement (of andere middelen) gebruikt hebben, moet de vlagmarshal deze vlag tonen aan het hele veld tijdens de eerste ronde.

In geval van plotse regen mag deze vlag getoond worden met de strepen vertikaal.

Deze vlag verbiedt niet het inhalen.

3.De witte vlag

Deze vlag (altijd GEZWAAID) toont dat er een veel langzamer voertuig op de baan is.

Opmerking : *Alvorens een interventiewagen op de baan te sturen, moet de BK klaar zijn om de witte vlag te tonen bij het vertrek van deze reddingswagen. In de sectoren waar deze wagens zich bevinden, kan de PO best even met de bestuurder een sein afspreken om veilig het circuit op te rijden.*

Als deze wagen stopt zal de witte vlag vervangen worden door een gele vlag.

Als deze wagen buiten de piste is, zal er GEEN witte of gele vlag getoond worden.

4.De blauwe vlag

(om in te halen.)

Bijna altijd GEZWAAID; er is maar één uitzondering waar de vlag gestrekt is!

GESTREKT - wanneer een wagen de standen verlaat.

GEZWAAID - gedurende de oefeningen (wanneer een snellere wagen een andere inhaalt)

gedurende de oefeningen (wanneer een snellere wagen een andere inhaalt).

Deze vlag mag nooit samen getoond zijn met een gele vlag op dezelfde post.

Het is een preventieve vlag. Als het op een correcte manier gebruikt wordt kan het ongevallen vermijden. Dit is de moeilijkste vlag om mee te werken. Zijn gebruik vereist een constante concentratie, een goede geest en een trouw geheugen om de wagens en de piloten te herkennen maar ook om het verschil tussen trage en snelle wagens te kunnen bepalen. In geval van meerdere wedstrijden op éénzelfde dag is het beter dat dezelfde BK dezelfde oefening en wedstrijd beheerd.

Gezien het feit dat, in het algemeen, inhalen voor een bocht gebeurt, is het belangrijk om deze vlag te tonen wanneer de tweede auto begint in te halen. Dit omdat de eerste wagen zijn ideale lijn niet meer kan veranderen. De locatie van de vlagmarshal is belangrijk; men moet dus rekening houden met de volgende bemerkings :

Meer als voor de andere vlagmarshals, is het belangrijk dat deze zich in de denkbeeldige verlenging van de ideale lijn staat om zichtbaar te blijven.

De vlagmarshal zal in de zon meer dan in de schaduw plaats nemen.

Om de snelheid en de positie van de wagens goed te kunnen bepalen moet de vlagmarshal zulk een positie innemen dat hij de volledige post stroomopwaarts kan zien.

5.De groene vlag

(situatie terug tot normaal; toelating om in te halen.)

ALTIJD GEZWAAID.

Wordt getoond onmiddellijk na een post waar één of meerdere gele vlaggen getoond zijn.

Tijdens de opwarmingsronde of bij het begin van de proeven (als de koersdirecteur het bevel geeft).

Tijdens de eerste ronde na de neutralisatie van de wedstrijd, na de «safetycar» (SC) procedure.

Opmerking :

Deze vlag zal getoond zijn :

Aan de koersdirecteur wanneer deze het circuit sluit. Alhoewel dit zal gebeuren ALLEEN als de post volledig in orde is.

Wanneer de koers terug start na een SC procedure (één ronde maximum).

Kan NOOIT tijdens een gele vlag getoond zijn.

6.De rode vlag

(ONMIDDELLIJK STOPPEN.)

ALTIJD GEZWAAID.

Alle piloten moeten onmiddellijk vertragen en terug naar de standen rijden.

Ze moeten gereed zijn om te stoppen in noodgeval. Inhalen is VERBODEN!

Opmerking :

Deze kan ALLEEN getoond zijn als de koersdirecteur de wedstrijd stopt met de rode vlag of als de veiligheid het beslist.

De rode vlag wordt GEZWAAID door de koersdirectie en deze actie wordt herhaald door alle posten eveneens stroomopwaarts als stroomafwaarts zolang als dat de koersdirectie het nodig vindt.

DE GELE VLAG BLIJFT GEZWAAID OP DE PLAATS VAN HET ONGEVAL ZELFS ALS DE RODE VLAG UIT IS

Details over het gebruik van vlaggen.

CIRCONSTANCES OMSTANDIGHEDEN	COULEUR DES DRAPEAUX KLEUR VAN DE VLAGGEN					
	JAUNE GEEL	VERT GROEN	BLEU BLAUW	ROUGE ROOD	Jaune-rouge Geel-rood	BLANC WIT
DANS LA ZONE IN DE ZONE	AGITE GEZWAAID	AGITE GEZWAAID	AGITE GEZWAAID	AGITE GEZWAAID	FIXE STIL	AGITE GEZWAAID
SI PREAVIS INDIEN PREAVIS	AGITE GEZWAAID					

C. Verdeling van de vlaggen

Het is onmogelijk om een rechte lijn te volgen om de vlaggen tussen de BK's te verdelen. Deze verdeling zal als volgend gebeuren : Het aantal BK's, het plaatsen van de vlaggen (geel en blauw), configuratie van het terrein, waardering van de PO.

Ervan uitgaande dat er slechts twee BK aanwezig zijn aan de vlaggen, zal een goede oplossing zijn om de witte vlag en de olie vlag aan de blauwe vlagmarshal te geven behalve als er gewonden zijn in hun sector. De olie vlag mag NOOIT gegeven worden aan de gele vlag marshal omdat een olievlek tot een spin kan leiden en omdat er twee vlaggen tegelijkertijd en onafhankelijk moeten getoond worden.

D. SC paneel.

(Safety Car).

Indien de melding SC komt, dan tonen alle posten het paneel SC en een geelgezwaaide vlag tot het einde van de interventie. Wanneer de koersdirecteur de SC wagen binnen roept, moet deze wagen zijn lichten uit doen en binnen in de pitlane terugkeren op het einde van de ronde. Wanneer de SC binnengereden is, zullen de gele vlaggen en de SC panelen ingetrokken worden. Na het geven van het groen licht op de startlijn zullen de groene vlaggen getoond worden gedurende één ronde.

Gedurende deze procedure zal inhalen verboden zijn zodra de wagens het groenlicht passeren behalve als een wagen vertraagd door een ernstig geval. De keuze van de procedure voor de vlag (groen overal of groen in cascade) wordt door de koersdirectie gegeven.

E. Andere opdrachten van de vlagmarshals

Van alle leden van een ploeg zijn het de vlagmarshals die het dichtste bij de baan staan. Ze worden het beste geplaatst om iets abnormaal of verdacht te zien in verband met de piloten en/of de wagens.

De vlagmarshals moeten onmiddellijk hun PO verwittigen als ze iets abnormaal vinden.

N.B.: 's Nachts worden er gele lichten geplaatst in plaats van gele vlaggen. Reflecterende metalen panelen zullen gebruikt worden in plaats van vlaggen.

Hoofdstuk VII - Interventieploeg

A. Opdrachten

- 1) De BK's van de interventieploeg zijn onder het bevel en de directie van de PO voor :
 - a) Het bieden van hulp aan piloten die het slachtoffer zijn van een ongeval.
 - b) Indien gevraagd, hulp bieden aan het personeel van ziekenwagens of interventiewagens.
 - c) Elke geaccidenteerde wagen van de piste verwijderen.
 - d) Zich altijd MET BRANDBLUSSER begeven naar een geaccidenteerde wagen teneinde een eventueel beginnende brand te blussen.
 - e) Alle brokstukken van de piste te verwijderen.
 - f) Het zo snel mogelijk verwijderen van een olievlek of oliespoor.
 - g) Indien nodig hulp verlenen aan de takelwagens bij het ophalen van een wagen, evenals hulp bij het eventueel terrugplaatsen van banden.
 - h) Het verwijderen van stukjes rubber, zand, grind, stenen, moeren, enz. welke op de baan liggen; dat kan best gebeuren na elke sessie.
 - i) Wanneer er in de sector een wagen stopt, ernaar toe lopen en inlichtingen vragen omtrent zijn halt houden, de reden dan doorgeven aan de veiligheid.
 - j) Nakijken of een wagen afgesleept al dan niet getakeld moet worden.
 - k) Het publiek beletten gevaarlijke zones te betreden.
 - l) Bij zwaar ongeval, voor afdekking zorgen met dekens.
- 2) Indien de PO oordeelt dat er één of meerdere opdrachten gedurende de trainingen of wedstrijden uitgevoerd worden op de piste, dan dient hij steeds de veiligheid van zijn interventieploeg te verzekeren. Hetzij door ze af te dekken met de gele vlag, hetzij d.m.v. fluitsignalen om zijn mensen te waarschuwen om de piste te verlaten. Fluitsignalen worden door een vooraf aangeduide persoon gegeven. Korte fluitstoten om van de baan te gaan, een lange fluitstoot indien er terug kan gewerkt worden.
- 3) Ingeval zich in een aanpalende sector een zwaar ongeval voordoet, dan mag de PO, indien hem dit gevraagd wordt, hulp verlenen door een gedeelte van zijn interventieploeg naar de plaats van het ongeval te sturen. Deze hulp mag alleen gegeven worden indien er voldoende ploegleden overblijven om de eigen sector te beveiligen.
- 4) In geval van een zeer zwaar ongeval, kan een rampenplan in werking treden :
 - a) De BK's van de twee ploegen voor en de twee ploegen na het ongeval zullen hulp bieden op de plaats van het ongeval, ze vormen een gordijn met dekens. Deze dekens brengen ze mee van hun post om zo pers en eventuele nieuwsgierigen het zicht te ontnemen. Voor de gewonden worden de richtlijnen van de medische staf gevolgd.
 - b) De ploegen op de posten rond het medisch centrum zullen de toegangswegen en de uitgaande weg vrijhouden. OPGELET. Het is mogelijk dat na het afbreken van de training/wedstrijd door de rode vlag de omloop in de TWEE richtingen opengesteld wordt.
- 5) In sommige gevallen kan een zekere technische kennis van pas komen. Het zou dus van belang kunnen zijn om even in tijdens de pauze in de stands de wagens te gaan bekijken. Bij de F1 is dat echter onmogelijk. Van belang zijn :
 - a) De plaats van de stroomonderbreker
 - b) De plaats van de batterij
 - c) De plaats van de hendel van de brandblusser (E)
 - d) De manier om de veiligheidsgordels te openen
 - e) Bij formulewagens, bijv. het stuur afnemen, het liftstelsel aan de rolbeugel kennen, het neutraalpunt van de versnellingsbak kennen.

B. De brandbestrijding

Zolang men niet geconfronteerd is geweest met zulke situatie, is het moeilijk zicht voor te stellen welke warmte een brandend voertuig uitstraald.

Bestrijdingsmethode : indien mogelijk, zich in de richting van de wind plaatsen om niet in de rook en de hitte te blijven staan.

De veiligheidspal verwijderen, op de slagpin drukken, een paar seconden wachten om de druk in de brandblusser te laten stijgen, aanvallen op het vuur aan de basis van de vlammen, en van tijd tot tijd stoppen met het blussen en dit om de evolutie van het doven van het vuur te kunnen controleren. Als het vuur onder de motorkap is, niet voor de motorkap blijven staan en wel onder het niveau van deze opening blijven om het «backfire» te vermijden.

Na het doven van het vuur is het noodzakelijk om het oppervlak met een waterblusser te koelen.

Na interventie, de gebruikte brandblussers door de veiligheidsdienst laten vervangen.

C. Hulp aan de piloot

Wanneer een piloot ernstig gewond is, dan is het een gulden regel om hem alleen te verplaatsen als het echt nodig is.

Indien hij nog in zijn wagen zit, dan is het aangewezen om te wachten op medische hulp. Hierbij moet natuurlijk opgelet worden dat er geen brand kan ontstaan. Als de wagen zich nog op de piste bevindt, zal deze met de piloot aan boord naar de zijkant in veiligheid verplaatst worden.

DE HELM NOOIT VERWIJDEREN.

We dienen de piloot te overtuigen van te blijven zitten in zijn wagen totdat de dokter ter plaatse is.

Als hij uit eigen beweging het voertuig wenst te verlaten, hier hebben we geen probleem bij.

D. Ontruiming van de piste

Ingeval van ongeval, is de hoofdtak van de interventieploeg, na eventueel hulp te hebben geboden aan de piloot, het ontruimen van de piste.

Speciaal is het oog te houden punten bij ontruiming van de piste zijn:

1. Zich ervan overtuigen dat de stroom uitgeschakeld is.
2. Nazien of er geen benzine vrijkomt die brandgevaar kan opleveren.

E. Behandeling van olie / koelvloeistoffen

1. Zoals gezegd, is één der belangrijkste risico's wanneer een geaccidenteerde wagen stilvalt of terug de piste oprijdt, en ondertussen olie of koelvloeistof verliest. De interventieploeg zal erop letten dat de seingever met de roodgeelgestreepte vlag onmiddellijk gewaarschuwd wordt.
2. Enkel op verzoek van veiligheid of koersdirectie wordt de olie bestreden. Wij tonen enkel de olievlag. Voor alle wedstrijden, zal deze vlag getoond worden tot alles opnieuw in orde is (minstens 2 rondes). Er wordt nooit een groene vlag getoond na een olievlag.
3. Elke olievlek of oliespoor zal onmiddellijk bestreden worden **op bevel van de veiligheid** met de middelen die te beschikking zijn van de BK. De interventieploeg zal het «middel» over de olie uitstrooien en goed inborstelen zodat de andere deelnemers een beperkte hinder ondervinden.
4. Op een vochtige of natte piste wordt geen bestrijdingsmiddel gebruikt daar de piste anders vettig en glad kan worden.
5. Tijdens een sprintwedstrijd wordt het gladde wegdek gesignaleerd en enkel bestrijd indien dat op een veilige manier kan. Bij een endurancewedstrijd kan er een SC ingezet worden. Er kan eveneens de bescherming van een interventiewagen gevraagd worden. De PO zal ervoor zorgen dat de BK's beschermt zijn door de vlaggenploeg. Deze bescherming wordt gegeven door de gele vlag en de geel-rode vlag.

F. Defecte wagen

1. Wanneer een wagen in de sector defect raakt, hetzij door een slip, hetzij door motorpech, is het een vaste regel om de wagen zo snel mogelijk veilig te plaatsen, dit altijd onder de bescherming van een geelgezwaaide vlag.
2. Wanneer de wagen zich op een gevaarlijke plaats bevindt met afgeslagen motor, dan zal de interventieploeg trachten om deze wagen zo snel mogelijk in veilige positie te brengen. Mocht de piloot hiervan profiteren om terug weg te rijden, gelieve dan steeds de veiligheid hiervan op de hoogte te brengen.
3. Indien de wagen niet meer vertrekt, eveneens de veiligheid verwittigen en melden of de wagen weggetakeld of afgesleept kan worden. Dit om de veiligheid de mogelijkheid te geven zich te organiseren voor het ophalen van de gestrande wagens.
4. Teneinde zo weinig mogelijk te beschadigen bij de op te halen wagens, steeds aan de piloot vragen om bij zijn wagen te blijven.

Opmerking :

Een piloot moet zijn medewerking verlenen om zo snel mogelijk zijn wagen op een veilige plaats te zetten. Eenmaal dat de wagen in veiligheid staat, mag de piloot eventuele herstellingen uitvoeren of terug proberen te starten. De piloot mag enkel werken aan zijn wagen zonder hulp van buitenaf. Bijtanken langs de piste is niet toegestaan. De PO zal dit eventueel noteren op zijn verslag dat hij voor dit voorval zal moeten schrijven.

Om souvenirjagers de pas af te snijden, altijd een BK achterlaten bij een gestrande wagen in afwachting van ophaling. Elke auto verlaten, zelfs tijdelijk, door zijn piloot op het circuit, ongeacht de oorzaak en de duur wordt beschouwd als opgave in de race.

G. Bewaking van het publiek

1. Normaal gezien staan politiediensten of buitendiensten in voor de bewaking van het publiek, maar soms kan het verkeren. Daarom is het belangrijk dat de interventieploeg zich eveneens kan inzetten om het publiek te verhinderen plaats te nemen in verboden zones of binnen de omheining.
2. Het is ook de taak van de BK om onbevoegden te verhinderen de piste te betreden. Zelfs personen die wel het recht hebben mogen de BK niet hinderen bij het uitvoeren van zijn taak.
3. Personen onder achttien jaar ZIJN NIET TOEGELATEN, ook al beschikken ze eventueel over de juiste kaart. (Behalve SM licentie)

H. Anderen opdrachten

Wanneer bij een ongeval de vangrails zouden beschadigd zijn, dan moet hiervan melding gemaakt worden op de rapporten. Om iedereen in de mogelijkheid te stellen zich tijdig te organiseren, zal de PO het volgende doorgeven aan de veiligheid :

1. Aantal beschadigde steunen
2. Aantal beschadigde vangrail-elementen

Wanneer er tijdnoed is, dan is het wenselijk en opportuun dat elke BK ingeschakeld wordt om de piste terug in orde te krijgen voor de volgende wedstrijd.

I. Staanplaatsen

In verhouding met de aanwezige ploegleden en de topografie van de omgeving, zal de PO één of meerdere interventieploegen opstellen. Deze zullen uit twee tot drie personen bestaan. Deze ploegen zullen strategisch opgesteld worden, in de onmiddellijke omgeving waar ongevallen verwacht kunnen worden. Het is verboden om de piste over te steken tijdens de trainingen en wedstrijden behalve onder SC procedure.

Hoofdstuk VIII - De telefoon en radiobediening

1. De opdracht is om de veiligheid alle inlichtingen door te geven die nodig zijn voor een goed verloop van de trainingen/wedstrijden.
2. De gegevens dienen zo éénduidig mogelijk doorgegeven te worden, liefst op een kalme en rustige manier met precieze informatie. Het bericht zal altijd beginnen met de melding van het postnummer, wagennummer enz.
3. Op het verslag dienen de gegevens van het ongeval zo goed mogelijk genoteerd te worden.
4. Let erop dat bepaalde procedures van meldingen opgevolgd worden.
5. De radioman of telefonist zal altijd in de onmiddellijke omgeving van zijn toestel zijn, hij/zij moet steeds in de mogelijkheid zijn om een oproep van de veiligheid snel te beantwoorden.
6. Het is verboden om inlichtingen van een ongeval door te geven aan onbevoegden.

Hoofdstuk IX - De observer.

Voor het seizoen 2015, wenst RACB Sport dat deze functie herwaardeerd wordt. De taak van «de observer» is om met een kritisch, maar toch objectief oog het rijgedrag van de piloten te beoordelen. Enige vorm van anti-sportief rijgedrag wordt onmiddellijk genoteerd. Bij een eventueel ongeval zal hij/zij de feiten exact proberen weer te geven. Na de feiten wordt zijn rapport opgehaald en wordt het bezorgd aan de veiligheid.

Deze taak wordt het beste toebedeeld aan een licentie A of B met reeds een aantal jaren ervaring. In het andere geval kan een C-licentie met enkele jaren ervaring deze taak ook uitvoeren.

Hoofdstuk X - Conventionele tekens

1. De doelmatigheid van het werk van de ploeg en van de ter hulp geroepen diensten hangt af van de snelheid waarmee inlichtingen doorgegeven kunnen worden in de ploeg zelf.
2. Met het doel om zo snel mogelijk te laten weten wat er aan de hand is, zal men bepaalde tekens afspreken.
3. Teneinde alle misverstanden te vermijden, zal degene voor wie de tekens bestemd zijn, deze na ze verstaan te hebben, herhalen.
4. De posten onderling kunnen eveneens bepaalde tekens afspreken voor het verkrijgen van hulp, daartoe dient men 's morgens contact op te nemen met de posten stroom op –en afwaarts.

Hoofdstuk XI - Einde van de wedstrijd

1. Bij het einde van de training/wedstrijd mag de BK zijn post niet verlaten voor de officiële wagen met de groene vlag voorbij is gekomen.
2. De PO zal uitsluitend aan de afgevaardigde van de RACB TM zijn rapport meegeven, alsook een copy van de ongevalsverslagen.
3. Het rapport bevat ook de te herstellen zaken op post, werken die dringend dienen uitgevoerd te worden om een optimale veiligheid te garanderen.
4. Alle materiaal MOET verzameld en op de rand van de piste gezet worden.