



Syllabus van de Baancommissaris



1. De Koninklijke Automobielfclub van België en de commissie « RACB-Track-Marshals »

De Royal Automobile Club of Belgium (RACB) is de oudste automobielfclub ter wereld, na zijn Franse tegenhanger. Sinds haar oprichting op 7 januari 1896 is het hoofddoel van de Automobielfclub het bevorderen van de ontwikkeling en de verspreiding van automobilititeit. Om dit te bereiken werden twee actiemiddelen voorgesteld : de industrie helpen bij de perfectionering van het instrument en het gebruik van dit toekomstige instrument aanmoedigen.

De organisatie van wedstrijden, races en beurzen moest aan deze doelstellingen beantwoorden. In 1902 organiseerde de Automobielfclub de eerste race op gesloten wegen "Le circuit des Ardennes" en in 1924 werd de eerste "Grand Prix de Belgique 24-uurs snelheidsrace" gehouden. De eerste 24 uur van Francorchamps zijn geboren!

De RACB is nu opgesplitst in drie entiteiten: de RACB Academy, de RACB Experience en de RACB Sport. De " RACB Track Marshals " (hierna RACB TM) is de uitvoerende commissie van de RACB Sport die belast is met de organisatie van het werk van de baancommissarissen.. Het adres van het secretariaat is:

RACB Track Marshals
25, Avenue des Genets
1435 Mont Saint Guibert

De leden van de commissie RACB-TM en hun contactadressen staan vermeld in **bijlage 3**.

De RACB TM behandelt aanvragen voor licenties van baancommissarissen van de RACB Sport. Enkel baancommissarissen die houder zijn van een licentie van de RACB TM zijn bevoegd voor circuit- en kartingwedstrijden in België. Voor elke wedstrijd waar commissarissen worden aangesteld door de RACB TM, zal het Bureau van de RACB TM één van zijn leden afvaardigen. Deze « Chef de File » heeft tot taak de contacten te onderhouden tussen de organisator en de commissarissen.

De functie van een baancommissaris , hoewel vrijwillig, is die van een Official. In het kader van het evenement waarin hij optreedt, is hij verplicht tot doorgeven van elke gebeurtenis die verband houdt met de race zonder zijn eigen mening op te dringen.

De individuele verzekering, waarvan de premie door de organisator van het evenement* wordt betaald, wordt ten gunste van de commissarissen afgesloten. Deze verzekering treedt alleen in werking ter gelegenheid van de officiële RACB-Track-Marshals kalender en dekt alleen ongevallen met lichamelijk letsel.

De noodzakelijke pasjes worden door de Organisator via de RACB TM aan de commissarissen verstrekt.

2. Rol en functies van de baancommissarissen(BK's)

De rol van de **baancommissaris (BK)** bij een autosportwedstrijd op een circuit bestaat erin "ervoor te zorgen dat de wedstrijden in alle veiligheid verlopen, zonder hindernissen op de piste of op de klassementsproeven, en dat de deelnemers en de Officials in een zo veilig mogelijke omgeving kunnen deelnemen" (artikel 3.2.2 van Bijlage V van de FIA Sport Code).

Beschreven door artikel 2.3.5 van Bijlage H van de Sport Code, zijn dit de 5 fundamentele taken van de baancommissaris en deze zijn als volgt:

- **Signalen** geven aan de piloten over gevaren of moeilijkheden die zij misschien niet voorzien.
- Onmiddellijk de koersdirectie op de hoogte brengen van elk incident dat zich voordoet binnen de interventiegrenzen van de marshal post, en voorstellen de hulpdiensten in te schakelen indien dit nodig blijkt.
- **Interventies doen** op de baan in geval van een ongeluk of een andere gebeurtenis (stilstaand voertuig, dieren,.....).
- Het circuit schoon en vrij van obstakels houden, en eventueel oliesporen verwijderen - tenzij het nadrukkelijk wordt verzocht dit niet te doen - met absorberend materiaal, bezems.
- **Toe te zien** of de wedstrijd vanuit sportief oogpunt eerlijk verloopt en gevaarlijk of onsportief rijgedrag te melden aan de wedstrijdleiding.

Bovendien zal de baancommissaris op verzoek van de directeur Circuitveiligheid* rapporten moeten **schrijven** om schriftelijk te bevestigen wat mondeling is doorgegeven (**zie hoofdstuk 4**).

De baancommissarissen zijn **verdeeld** over verschillende **marshal posten** die zodanig langs het circuit zijn opgesteld dat :

- Geen enkele sector van het circuit ontsnapt aan observatie.
- Elke marshals' post moet visueel kunnen communiceren met de marshal post stroomopwaarts en stroomafwaarts.(Artikel 2.3.2 van Bijlage H van de FIA Sport Code).



Het is de baancommissaris, ongeacht zijn of haar functie als commissaris, verboden informatie aan onbevoegden te verstrekken!

2.1. Baancommissaris worden

2.1.1 Eerste contact

Elke persoon die baancommissaris wenst te worden, kan door de RACB TM contact op te nemen met een ploegoverste die hij kent² (zie de website van de RACB TM voor contactadressen) en zich zo rechtstreeks bij het gewenste team aan te sluiten, ofwel contact op te nemen met de RACB TM via het e-mailadres : info@racb-track-marshals.be. De RACB TM zal de nieuwkomer dan een team aanraden dat overeenstemt met zijn taalgebruik en zijn persoonlijk adres.

De nieuwe baancommissaris moet de RACB TM-statuten goedkeuren en het ingevulde aanvraagformulier voor een SM- of S-licentie opsturen naar een lid van de commissie RACB TM alvorens zijn functie op te nemen (zie Bijlage 3 voor contactadressen).

De **minderjarige commissaris** moet naast het aanvraagformulier, voor een door het gemeentebestuur van zijn woonplaats gelegaliseerde ouderlijke machtiging zorgen.

2.1.2. Licenties

De RACB TM is de commissie die belast is met de afgifte van baancommissarissen³-vergunningen, die jaarlijks kunnen worden verlengd. Er zijn **4 soorten vergunningen** voor baancommissarissen⁴:



- **SM (Stagiair Minderjarig)**: deze licentie kan worden verleend vanaf de leeftijd van 16 jaar met toestemming van de wettelijke voogd(en) die door de gemeente is (zijn) gelegaliseerd. De stagair die houder is van een SM-licentie mag niet deelnemen aan wedstrijden in het buitenland of aan Formule 1-evenementen, tenzij hem door de RACB TM ontheffing is verleend.
- **S-Licentie (Stagiair)**: de licentie kan worden verleend vanaf de leeftijd van 18 jaar. De houder ervan mag niet deelnemen aan evenementen in het buitenland. Een stagair kan maar **2 jaar** in opleiding zijn.
- **C-Licentie (Baancommissaris)**: De C-licentie kan worden toegekend aan elke houder van een S-licentie die heeft deelgenomen aan minstens 20% van de wedstrijden op de officiële RACB TM-kalender. Hij zal evenwel tot het kalenderjaar volgend op de afgifte van zijn S-licentie moeten wachten om de C-licentie te verkrijgen.
- **B-Licentie (adjunct-postoverste)**: de vereiste minimumleeftijd voor het verkrijgen van een B-licentie is 25 jaar, dus 24 jaar op 1/1 van het jaar en de leeftijdsgrens is 60 jaar..
- **A-Licentie (postoverste)**: de minimumleeftijd voor het behalen van een A-licentie is 30 jaar (29 jaar op 1/1) en de leeftijdsgrens is 60 jaar. Bovendien moet de kandidaat-commissaris 3 volledige jaren ervaring hebben als houder van een B-licentie.

² De lijst van ploegoversten is beschikbaar op de website van de RACB Track Marshals: www.racb-track-marshals.be

³ Voor meer precieze informatie over de voorwaarden voor het verkrijgen van de licenties wordt verwezen naar het RACB TM-statuut dat beschikbaar is op de website.

⁴ Kartingwedstrijden zijn onderworpen aan ander soort licentie die specifiek is voor de discipline. Neem contact op met de RACB TM voor meer informatie over dit onderwerp.

Indien een voormalige licentiehouder een licentie wenst te hernemen, zal de RACB TM een S-licentie afgeven voor het lopende kalenderjaar.

Voor de start van een wedstrijd of training (en zelfs tijdens de wedstrijd, als een baancommissaris te laat komt) controleert de postoverste of alle baancommissarissen die op zijn post zullen werken in het bezit zijn van een A-, B-, C-, S-, of SM-licentie zodat een baancommissaris, die het slachtoffer zou worden van een ongeval, effectief vergoed zal worden door de RACB Sportverzekering. De postoverste verbiedt de aanwezigheid van minderjarigen op zijn post (met uitzondering van houders van een SM-vergunning).

2.1.3 Voortdurende opleiding en licentie-upgrades

Licentie-upgrade

Elke race op de RACB TM kalender krijgt een **coëfficiënt die omgekeerd evenredig is met het belang** van het evenement (bv. een F1 race zal minder waard zijn dan een VW Fun Cup race). Elke commissaris krijgt een aantal punten toegekend naar gelang van het aantal gewerkte dagen en het belang van het evenement. Hij moet **20% van de punten** (aanwezigheid) behalen op de evenementen die geregistreerd zijn op de officiële kalender van de RACB TM om **een upgrade van de licentie te kunnen aanvragen**.

Zo moet een commissaris die houder is van een **licentie type "S"** en die een **licentie "C"** wenst te verkrijgen, **20% van de punten** over een jaar behalen, om de **jaarlijkse conferentie bij** te wonen die aan het begin van het kalenderjaar wordt gehouden.

Een **commissaris** met een **licentie "C" of "B"** die een licentie van een hogere rang (B of A) wenst te verkrijgen, moet een **praktisch en mondeling examen** afleggen ten overstaan van de leden van de raad van bestuur van de RACB TM, tijdens hetwelk zijn **theoretische kennis** zal worden beoordeeld. Indien hij een slagingspercentage **van 65% behaalt**, wordt hij toegelaten en loopt hij **een verplichte stage van een jaar** waarbij hij onder toezicht staat van de verantwoordelijke personen. De stage wordt alleen gevalideerd als de commissaris tijdens het jaar minimaal **20% aanwezigheidspunten** behaalt.

Het duurt 2 jaar in de vorige licentie om het examen te halen, dus 3 jaar voor het verkrijgen van de nieuwe licentie. Leeftijd voor de B minimum 25 jaar oud dus voor het examen 24 jaar oud op 1/1/ van het jaar. Leeftijd voor het A minimum van 30 jaar oud dus voor het examen 29 jaar oud op 1/1 van het jaar.

2.2 Uitrusting van de baancommissaris

Om de aan hem opgedragen taken zo goed mogelijk te kunnen uitvoeren, moet de baancommissaris over de volgende uitrusting beschikken:

- ✓ een **fluitje**, een **mes** en een **zaklamp**.
- ✓ een **documenthouder** voor het maken van aantekeningen / schrijfgierief.

Het wordt ook aanbevolen dat de baancommissaris de volgende outfit draagt :

een oranje overall en regenjas om gezien te worden door de piloten op de piste en zo voorbereid te zijn op alle weersveranderingen van het Belgische klimaat.



Kleding in dezelfde kleur als de vlaggen moet worden vermeden, omdat de piloten die van een afstand met een vlag zouden kunnen verwarren. Het is ook ten strengste verboden nylonhoudende kleding te dragen om problemen in geval van brand te voorkomen.

- ✓ Een comfortabel **paar schoenen en een hoed of pet**.
- ✓ Een **paar handschoenen**, bij voorkeur brandveilig.

3. De Marshal post(MP)

De **marshals'posten** "waarborgen het toezicht op het circuit en de onmiddellijke omgeving ervan . Deze bevinden zich op een afstand die niet meer dan 500 m mag bedragen". (Artikel 2.4.2 van Bijlage H van de FIA Sport Code). Ideaal bestaat een team van commissarissen uit een postoverste , een adjunct postoverste, meerdere commissarissen voor : de vlaggen , de interventie's, de radio en een juge de fact (waarnemer).

De leden van elk team baancommissarissen worden zodanig opgesteld dat zij vanuit elk deel van het hun toegewezen sector snel kunnen ingrijpen. Elke functie zal in de volgende hoofdstukken worden omschreven.



Tenzij anders beslist door RACB TM⁵, zal elke baancommissarissenpost bestaan uit 3 tot 9 commissarissen voor de dagwedstrijden (9h00 tot 18h00); 6 tot 12 commissarissen voor de lange wedstrijd dagen (9h00 tot 00h00) en 9 tot 18 commissarissen voor de wedstrijd dagen van 24u en meer. De uren van de wedstrijd dagen kunnen overschreden worden.

De op de verschillende posten aanwezige baancommissarissen zien toe op de bewaking van de baan en de onmiddellijke omgeving daarvan". (artikel 2.4.5 van Bijlage H van de FIA Sport Code) en moeten :

- onmiddellijk verslag uitbrengen aan de directeur Veiligheid over alle incidenten of ongevallen die zich binnen het actie- en gezichtsveld van een commissaris voordoen.
- de gevolgen van een ongeluk beperken, toestand van de piloot, positie van de gechrashte wagen(s), brandbestrijding doorgeven.
- de directeur Veiligheid oproepen voor versterking van een interventiewagen, een ziekenwagen of de brandweer.
- het correcte verloop van de race vanuit sportief oogpunt controleren.
- piloten beschermen door elk gevaar of probleem te signaleren dat zij niet kunnen voorzien.

⁵ Zie de RACB TM-statuten voor meer informatie.

- het opruimen en schoonmaken van de baan na een ongeluk of olievlies.
- Onmiddellijk informeren naar de redenen voor het stoppen van een auto, deze van de baan verwijderen en het verlaten van de baan melden aan de Directeur Veiligheid indien nodig.
- onbevoegden uit de buurt van de marshalspost te houden.

Indien nodig kan een postoverste besluiten de sector onder zijn controle in twee delen te splitsen. Hij kan dit slechts doen indien en slechts indien hij over voldoende commissarissen beschikt.

3.1 Uitrusting van de marshalsposten (MP)

Teneinde de uitvoering van de taken , waarvoor de teams van baancommissarissen verantwoordelijk zijn , mogelijk te maken moet elke post volledig zijn uitgerust met de volgende voorzieningen :

- ✓ Een **set vlaggen**, d.w.z.: 1 witte, 1 groene, 1 blauwe, 1 rode, 1 rood-gele, 2 gele, een "SC"-paneel en een "pijl"-teken. Een FCY paneel en een code 60 vlag of paneel
- ✓ Een **walkie-talkie(radio)** en een **mobiele/vaste telefoon** om te communiceren met de veiligheidsdirecteur.
- ✓ Een **set om de piste proper te maken** die bestaat uit:
 - absorberend materiaal.
 - één of meerdere borstels.
- ✓ Een of meerdere **deks**.
- ✓ **brandblussers** (water of poeder, afhankelijk van het circuit).
- ✓ **1 incidentenrapport**.
- ✓ **1 Dagrapport van de postoverste**.
- ✓ **Rapporten voorbij steken onder gele vlag**.
- ✓ **Rapporten track-limits (Juge de Fact)**.



4. De Postoverste (PO)

De **postoverste** vertegenwoordigt, in de sector die aan hem is toevertrouwd, de directeur Veiligheid, en via deze laatste de koersdirecteur. De rol van de postoverste is veelvuldig (zie artikel 3.2.4 van Bijlage V van de FIA Sport Code).

Zijn belangrijkste functie is de **sector van het circuit onder zijn verantwoordelijkheid te beheren en te controleren** en ervoor te zorgen dat zijn teamleden zich niet aan meer risico's blootstellen dan nodig is voor de doeltreffende uitvoering van de opdrachten van het team. Hij vermijdt bijvoorbeeld onnodige interventies en het ontijdig oversteken van de piste door leden van zijn interventieteam.

De postoverste neemt een positie in waar hij zijn team het best kan controleren en bewaken. Indien mogelijk, blijft hij in mondeling contact met de radio operator. Indien zijn sector in tweeën is gesplitst, kan hij zijn bevoegdheden en de leiding van de operaties toevertrouwen aan zijn adjunct postoverste in één van deze twee sectors.

Het is ook de taak van de postoverste om **toezicht te houden op het werk van** zijn teamleden, met name van de vlagmarshals, om te streven naar verbetering van hun kennis en om hun fouten tactvol en welwillend te corrigeren. Hij moet de **teamgeest bevorderen en stagiairs opleiden** door hen in de buurt van de meest ervaren baancommissaris(-sen) te plaatsen.

Bij een ongeval in zijn sector gaat de postoverste naar de plaats waar zijn aanwezigheid het meest vereist is. Hij of zij leidt de activiteiten van de interventiecommissarissen en zorgt ervoor dat de vlagmarshals de juiste vlaggen gebruiken. Hij verschaft de radio-operator de nodige informatie om deze aan de Directeur Veiligheid door te geven en hem op de hoogte te houden van de evolutie van de situatie. De postoverste **coördineert** de werkzaamheden en zorgt voor de veiligheid van de baancommissarissen door hen met **korte en herhaalde fluitsignalen te** waarschuwen voor de aankomende wagens en met **een lang fluitsignaal** wanneer het team het werk op de piste kan hervatten.



Alleen de postoverste **beslist** of het nodig is de directeur Veiligheid te vragen een **interventievoertuig ter plaatse te** sturen. In het algemeen is het niet nodig dat de postoverste zelf deelneemt aan de te verlenen verzorging, het vrijmaken van de baan of het blussen van een brand.

Bij een ongeval **stelt** de postoverste de **gebeurtenissen vast** en wanneer een piloot de voorschriften overtreedt, is de postoverste verplicht de directeur Veiligheid in te lichten en een incidentenrapport op te stellen (**zie hoofdstuk 10.1**).

5. De adjunct-postoverste

De **adjunct-postoverste staat de postoverste bij in de uitvoering van de opdrachten** die hem worden toevertrouwd. Tijdens een lange wedstrijd mag de postoverste zich gedurende een deel van de wedstrijd laten vervangen door zijn adjunct-postoverste.

Een adjunct- postoverste kan, door zijn postoverste , ingezet worden als :

- verantwoordelijke voor een deel van de sector en de begeleiding van een deel van het team.
- aangeduid worden als vlagmarshal of leider van het interventieteam.
- Aangeduid worden als waarnemer (judge de fact).

6.De Vlagmarshal

De Vlagmarshal, is toegewezen aan een marshals' post rond het circuit om **voertuigen op de baan te informeren over de toestand van het circuit en de wedstrijdreglementen door middel van de daarvoor bestemde vlaggen**. Op bepaalde circuits mogen naast vlaggen ook lichtborden worden gebruikt"

De verantwoordelijkheid van de vlagmarshal is:

- om te allen tijde zijn eigen veiligheid en die van de andere commissarissen te waarborgen.
- een duidelijk inzicht te hebben in de regels en voorschriften met betrekking tot zijn / haar functie.
- Zo snel mogelijk reageren om ongevallen en de toestand van het circuit te melden met het juiste signaal.
- om zo snel mogelijk te reageren op de instructies van de Postoverste.

(Artikel 3.2.5.1 van Bijlage V van de FIA Sport Code).

De taak van de Vlagmarshal bestaat er dus in de **piloten informatie over de staat van het circuit** door te **geven waarmee zij nog niet vertrouwd zijn**. Indien een abnormale situatie aanhoudt, zal het bijgevolg niet nodig zijn deze na de vastgestelde tijd te blijven melden. Dit omdat de piloten de informatie zullen hebben geïntegreerd. Op die manier kunnen de vlaggen indien nodig terug worden getoond.



Om na te gaan of de info, gegeven via de vlaggen, nodig lijkt om aan de piloten door te geven, moet u zich in de plaats van de piloot stellen en zich afvragen of de info nodig zou geweest zijn.

De ideale positie is dat de vlagmarshals **tegenover elkaar staan en met hun aangezicht naar elkaar** .



Vlagmarshals met gezicht naar elkaar

6.1 Signalisering: algemeen

De signalering kan op **drie manieren** gebeuren: **met vlaggen, met lichtpanelen of met tekens** die door de commissarissen aan de piloten worden gegeven.

Vlaggen en andere signalen zijn het communicatiemiddel tussen commissarissen en piloten. Geen enkele autorace zou kunnen plaatsvinden zonder de aanwezigheid van signalen bij elke post, aangezien vlaggen, indien correct gebruikt, **de belangrijkste veiligheidsfactor zijn** tijdens trainingen en wedstrijden.

Duidelijk en nauwkeurig gepresenteerd kan een vlag een ongeluk voorkomen, terwijl een slecht gepresenteerde vlag twijfel en aarzeling oproept.

's Nachts kunnen de vlaggen worden vervangen of ondersteund worden door panelen.



Voorbeelden van reflecterende panelen

6.2 De vlaggen

6.2.1 Algemene instructies

De vlagmarshal moet in staat zijn de vlaggen binnen een fractie van een seconde te presenteren aan de piloot.

- Wanneer een **vlag gestrekt** wordt gepresenteerd, moet hij loodrecht op de baan worden gestrekt, waarbij de ene hand het handvat vasthoudt en de andere de onderste hoek van de vlag. Alleen de rood-gele vlag wordt nog in deze vorm aan de piloten getoond.



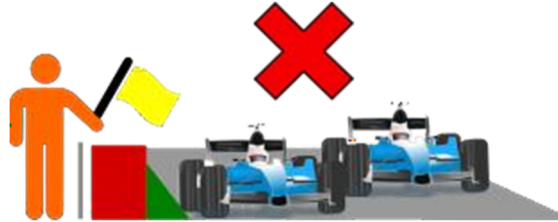
- Wanneer een **vlag zwaaiend** wordt gepresenteerd, moet deze ook **loodrecht op** de baan worden getoond en constant worden gezwaaid **in de vorm van een 8**, om te voorkomen dat de vlag oprolt.



- Vlaggen moeten op een **neutrale achtergrond** worden getoond. Op die manier komt er geen gele vlag voor een geel reclamebord. Op dezelfde manier zorgt de vlagmarshal ervoor dat er zich geen obstakels tussen de vlaggen en de baan bevinden, zoals bijvoorbeeld struiken.
- Tijdens trainingen en wedstrijden moeten de **vlaggen** worden **uitgerold**, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat zij niet wegwaaien door de wind of door de verplaatsing van lucht veroorzaakt door het passeren van auto's.
- De blauwe en gele vlag moet te allen tijde in de hand worden gehouden.
- **Indien** de omstandigheden van het terrein en andere omstandigheden **niet** toelaten dat de vlagmarshals van de verschillende marshals'posten elkaar kunnen **zien**, is het noodzakelijk dat een **tussenpost wordt** geplaatst met als enige taak de signalen van de gevestigde vlagmarshals van de benedenstreams gelegen marshals' post door te geven.
- Aan het begin van de meeting gebruiken sommige piloten een vlagmarshal als referentiepunt om hun traject te bepalen. Daarom is het aangeraden dat de vlagmarshals een vaste plaats kiezen vanaf de eerste trainingen (wedstrijden) en in ieder geval **niet van plaats te veranderen**, dit voor ganse duur van het raceweekend.
- Evenzo heeft de piloot in zijn auto een beperkt gezichtsveld en slechts enkele seconden om de informatie op te pikken, zodat **de signalering** moet worden **aangepast aan het type auto**.
- Een vlag moet **aan de piloot worden getoond zodra hij de sector nadert** en voordat hij zijn manoeuvre begint om de bocht te nemen. De piloot moet de tijd krijgen om te reageren en zijn gedrag aan te passen aan de doorgegeven informatie, want eenmaal in de remzone kan de piloot weinig meer doen.

6.2.2 De Gele Vlag

De gele vlag kan enkel of dubbel worden gegeven, maar altijd **gezwaaid**. Het geeft de piloot aan dat er **gevaar dreigt** en dat het **ten strengste verboden is in te halen**. Daarom **kan de gele vlag nooit tegelijkertijd met een blauwe vlag worden gezwaaid**.



A. Een Gele Vlag

Wanneer **een gele vlag gezwaaid** wordt, betekent dit voor de piloten: "verminder uw snelheid, haal niet in en wees klaar om van richting te veranderen. Er is een **gevaar op de rand of een deel van de piste**". Het aangekondigde gevaar kan zijn :

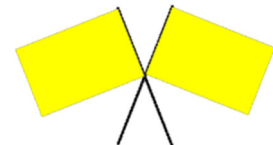


- een voertuig dat betrokken is geweest bij een ongeluk of in nood verkeert.
- rook van een brandende wagen, nevel van een brandblusser(poeder) of houtvuur(toeschouwers) dat de piloten kan hinderen met een goed zicht op de piste.

De **gele vlag** moet **gezwaaid blijven op de plaats van het ongeval**, zelfs als de rode vlag uit is.

B. De dubbele gele vlag

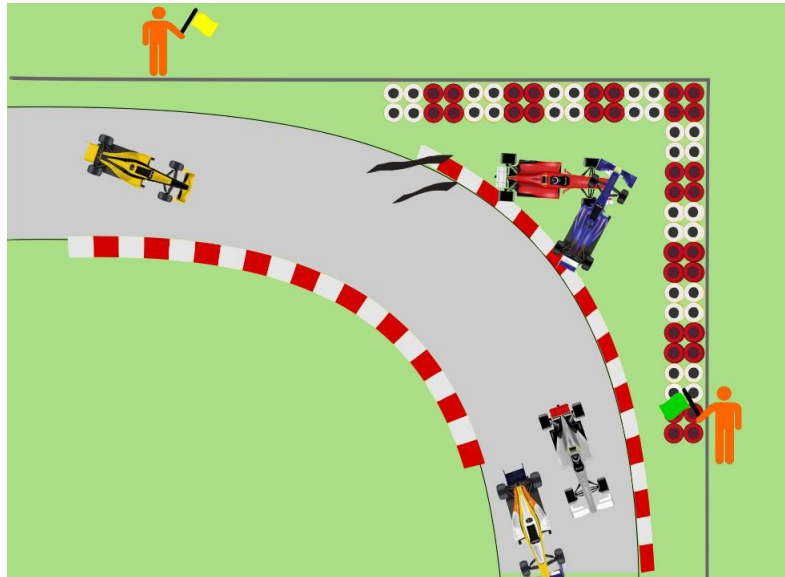
Wanneer een Vlagmarshal **met twee gele vlaggen zwaait**, betekent dit voor de piloten: "verminder uw snelheid, haal niet in en wees klaar om van richting te veranderen of te stoppen. Een **gevaar is het geheel of gedeeltelijk versperren van de piste**". De dubbele gele vlag, die gezwaaid wordt, wordt ook gebruikt wanneer de baan wordt betreden door het publiek of wanneer er een dier aanwezig is.



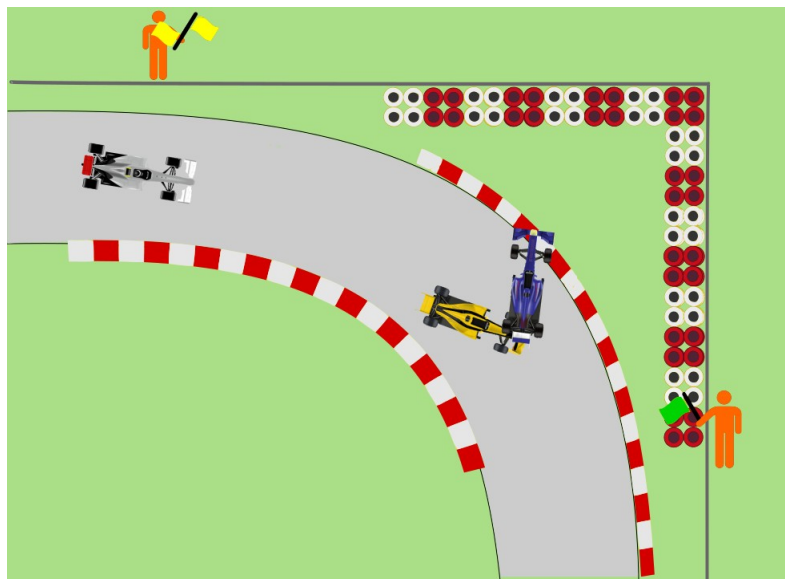
De Vlagmarshal geeft met een dubbel geel gezwaaide vlag



Inhalen is verboden in de sector **tussen de eerste gele vlag** en de **groene vlag** die na het incident wordt getoond. In dit geval spreken we van "geneutraliseerde sector".



Het ongeluk gebeurde tijdens de nadering van de bocht. De stroomopwaartse marshals' post geeft een geel gezwaaide vlag; de stroomafwaartse marshals' post geeft een groen gezwaaide vlag.



Het ongeval heeft de piste geheel of gedeeltelijk geblokkeerd. De stroomopwaartse marshals' post geeft een dubbel geel gezwaaide vlag. De stroomafwaartse marshals' post geeft een groen gezwaaide vlag.



Als een auto begint te spinnen, hoef je niet te wachten tot de spin voorbij is om met de gele vlag te zwaaien om de andere piloten te waarschuwen. De paar fracties van een seconde zullen hen in staat stellen een ongeluk te vermijden. Zelfs als de spinnende piloot erin slaagt zijn wagen terug onder controle te krijgen, blijft de situatie gevaarlijk tijdens deze spin.

C. Hoe een Gele vlag gebruiken

De gele vlag moet onmiddellijk **voor de gevaarlijke plaats** door de marshals' post worden getoond. In bepaalde gevallen kan de wedstrijddirecteur echter opdracht geven aan de voorafgaande marshals' post(en) van een incident, om de gele vlag te tonen.

De gele vlag moet gezwaaid blijven :

- zolang er een auto in nood op de baan is.
- wanneer een auto stilstaat en zich in de nabijheid van de ideale lijn bevindt.
- wanneer commissarissen op de piste of in de onmiddellijke nabijheid van de piste aan het werk zijn.

Elke **Vlagmarshal met gele vlag** moet in staat zijn de piste **te overzien** vanaf zijn plaats tot de plaats van de **Vlagmarshal met gele vlag stroomafwaarts** en moet het gedrag van de **Vlagmarshal met de gele vlag in het oog houden**. Dit om snel te kunnen reageren door zijn gele vlag te zwaaien als de Directeur Veiligheid of de postoverste hem daartoe opdracht geeft. Op dezelfde wijze moet de bk met gele vlag zichtbaar zijn voor de stroomopwaarts en stroomafwaarts van zijn post geplaatste collega's.



De rol van de **Vlagmarshal met de gele vlag** is om de baan stroomafwaarts te bewaken. Het gevaar bestaat dus dat hij een **auto in problemen niet ziet** aankomen op zijn post. Over zijn veiligheid waakt de vlagmarshal met blauwe vlag , die **hem waarschuwt in** geval van gevaar. Als het niet mogelijk is om oog in oog te staan, zal een andere BK voor hem gaan staan om hem te waarschuwen.

Het reglement voorziet dat een piloot een sanctie krijgt indien hij ongedisciplineerd optreedt in een sector waar de gele vlag getoond wordt. Bij de toepassing van dit punt zullen de postoversten echter voorzichtig moeten zijn. Het is voor zeer snelle auto's vaak onmogelijk om sterk af te remmen bij een gele vlagsituatie zonder zichzelf in een gevaarlijke situatie te brengen.

6.2.3 De rood-gele vlag

De rood-gele vlag wordt altijd **gestrekt** getoond. Het wordt gebruikt om "**te waarschuwen voor een verandering van de toestand van de piste** als gevolg van de aanwezigheid van olie of water op de baan in de sector stroomafwaarts van de vlag. Deze vlag moet gedurende tenminste (afhankelijk van de omstandigheden) **4 ronden getoond** worden tenzij het wegdek voor die tijd weer normaal wordt. Het **is niet nodig** om in de sector **stroomafwaarts van de sector**, waar de vlag wordt getoond, de **groene vlag te tonen**". (Artikel 2.5.5.d van Bijlage H van de FIA Sport Code). De rood-gele vlag kan ook worden gebruikt om regen, zand of stenen op de baan aan te geven.



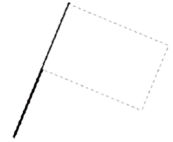
Zodra een auto slipt of dikke blauwe rook afgeeft, moeten de BK's de toestand van de baan visueel controleren. Om zo snel mogelijk de geel-rode vlag te kunnen tonen, moet eerst worden nagegaan **of het olie, water of benzine** is die uit bepaalde auto's ontsnapt. In geval van twijfel zal een BK een controle uitvoeren zodra de baan vrij is.

De middelen die op elke marshals'post ter beschikking worden gesteld (bezems en absorberend materiaal) zullen volstaan om het risico uit te schakelen. Anders wordt de geel-rode vlag gedurende **4** ronden getoond, zoals bepaald in de FIA Sport Code. **Indien er echter een groot gevaar blijft bestaan**, kan de postoverste besluiten de vlag nog een **aantal ronden** te **handhaven**.

Het kan gebeuren dat de **olievlek** of **het oliespoor** zich in de nabijheid van de stroomopwaartse sector bevindt; in dat geval moet de vorige marshals'post dit melden. Indien de olievlék zich over **meerdere sectoren heeft verspreid**, moet **elk** van deze sector **dit melden** aan de Directeur Veiligheid.

6.2.4 De witte vlag

De witte vlag wordt **gezwaaid** gepresenteerd en wordt gebruikt om "de piloot aan te geven dat er zich een veel langzamer voertuig bevindt op het door deze marshals'post gecontroleerde gedeelte van de baan" (artikel 2.5.5.f van Bijlage H van de FIA Sport Code). Dit kan een racewagen of een interventievoertuig zijn. **Indien het voertuig stopt**, moet de witte vlag onmiddellijk worden **vervangen door een geel gezwaaide vlag**.



De witte vlag mag **samen** met alle andere vlaggen door de Vlagmarshals worden **gebruikt**, aangezien zij nuttige informatie toevoegt bij de andere vlaggen.

Interventiewagen



Alvorens een interventiewagen vertrekt op de piste, moet men zich ervan vergewissen dat de sector stroomopwaarts waar het voertuig de piste zal oprijden, op de hoogte is van de situatie.

In de meeste gevallen zal de Directeur Veiligheid het interventievoertuig verwittigen wanneer het klaar is om de baan op te gaan. Indien de taak aan de BK's toekomt, is het noodzakelijk om voor de aanvang van de meeting met de **bestuurders van** deze voertuigen overeenstemming te bereiken over de **signalisatie**. **Signalen moeten** ook worden overeengekomen **met de stroomopwaarts gelegen marshal posten**. In het algemeen is men het erover eens dat een groene vlag die in een driehoek door de BK aan het interventievoertuig wordt getoond, betekent dat dit voertuig opnieuw op de baan mag komen.

6.2.5 De Blauwe Vlag

De blauwe vlag wordt **gezwaaid** getoond en wordt gebruikt om "een **piloot aan te** geven dat hij op het punt staat te worden **ingehaald**". Hij zal op elk moment tijdens de wedstrijd **gestrekt** worden gepresenteerd aan "een **piloot die de pits verlaat** als één of meer auto's op de baan hem naderen". Deze vlag kan echter vervangen door een verkeerslicht bij het verlaten van de pitlane.



Tijdens **de trainingen wordt** hij **gezwaaid gegeven aan** een piloot om hem te laten weten dat "een **snellere auto** vlak achter [hem-haar] zit **EN** op het punt staat [hem-haar] in te halen".

Tijdens de **race moet** hij « normaliter » **gegeven worden aan een auto die op het punt staat** te worden **ingehaald door een** auto die ten **minste één ronde voorligt op** die auto, indien de piloot

niet ten volle gebruik lijkt te maken van zijn spiegels. Als de blauwe vlag wordt getoond , moet de betrokken piloot de snellere auto doorgang geven om bij de eerstvolgende gelegenheid in te halen" (artikel 2.5.5.e van Bijlage H van de FIA Sporting Code).



Een blauwe vlag kan **nooit tegelijkertijd met een gele vlag** worden **gegeven**.

De Blauwe Vlag is een **preventief signaal** dat, indien correct gebruikt, ongevallen kan voorkomen.

A. Hoe een Blauwe Vlag gebruiken

De Blauwe Vlag wordt aanbevolen dat de BK's hem alleen gebruiken in de hierboven beschreven gevallen. Het oordeelkundig gebruik ervan vereist :

- constante **concentratie**, een goed **observatievermogen** en een **goed geheugen** om auto's en piloten te herkennen en onderscheid te maken tussen de snelste en de langzaamste auto .
- Om **de auto's en de gewoontes van de piloten in de race te kennen**. Indien op dezelfde dag verschillende wedstrijden worden gehouden, is het aanbevolen dat de BK die tijdens de training de blauwe vlag hanteerde, ook tijdens de wedstrijd de blauwe vlag hanteert.
- Probeer **een ronde vooruit te werken** om te anticiperen met de blauwe vlag de volgende ronde.
- **Gebruik de blauwe vlag op een sportieve manier** om het respect van de piloot te winnen.

Indien een auto zich ver van de marshals' post bevindt, is het aangeraden om met **de blauwe vlag boven het hoofd te zwaaien** en tot normale hoogte te laten zakken wanneer de piloot nadert.

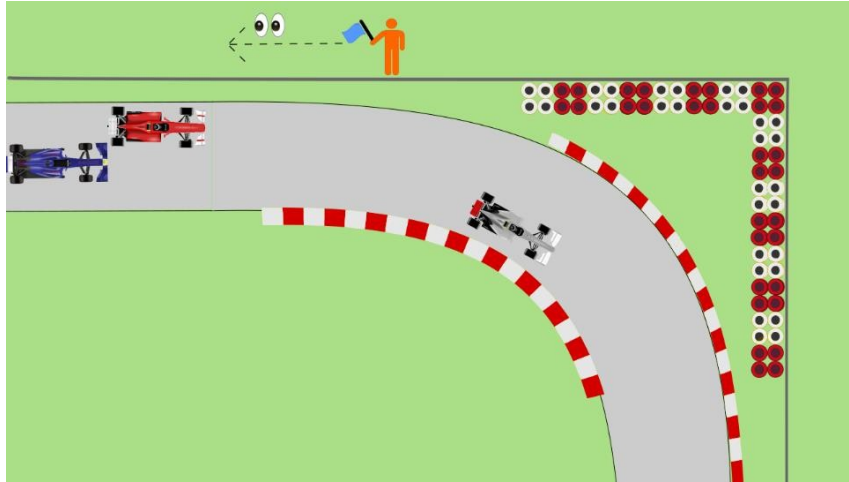


Aangezien **inhalen** meestal **vóór een bocht** gebeurt, is het zeer belangrijk de blauwe **vlag te tonen wanneer** de **tweede** wagen begint in te halen, anders kan de eerste piloot zijn traject niet veranderen.

B. Plaats van de Vlagmarshal met de Blauwe Vlag

De **plaats van** de vlagmarshal met de blauwe vlag is zeer **belangrijk**, hij moet :

- **in het verlengde staan met detraject van de wagens** om een goed zicht te krijgen.
- bij voorkeur op **een goed zichtbare plaats staan** en niet in de schaduw, zodat de vlag goed zichtbaar is.
- **de baan zo ver mogelijk stroomopwaarts kunnen zien om de** positie en de snelheid van de verschillende wagens te kunnen inschatten en bijgevolg de blauwe vlag oordeelkundig te kunnen gebruiken.



De Vlagmarshal met de blauwe vlag seint naar de rode auto dat een snellere auto (de blauwe) hem gaat inhalen. Hij kijkt zo ver mogelijk stroomopwaarts om te anticiperen op het inhalen en de piloot te waarschuwen.

C. Andere functie's van de Vlagmarshal met de blauwe Vlag

De Vlagmarshal met de blauwe vlag mag, in geval van een interventie op de baan, de volgende functie's vervullen :

- het « pijl »- teken tonen aan de piloten dat aangeeft in welke richting van de piste ze moeten rijden na ongeval,interventie op de piste....
- optreden als toezichter bv. bij een gele vlagsituatie.
- de groene vlag geven na een gele vlag.
- observeren dat er niet ingehaald wordt onder de gele vlag.

6.2.6 De Groene Vlag

De groene vlag wordt gebruikt om aan te geven dat de baan vrij is en moet worden gezwaaid op de marshals' post onmiddellijk na het incident dat het gebruik van een of meer gele vlaggen vereist. Het kan ook het begin van een opwarmronde of het begin van een oefensessie aanduiden, indien de koersdirecteur dat nodig acht" (artikel 2.5.5 van Bijlage H van de FIA Sport Code).



De groene vlag wordt 'savonds getoond wanneer de koersdirecteur het circuit terug opent voor het publiek

Wanneer de race wordt hervat na een neutralisatie, wordt de groene vlag gezwaaid voor maximaal één ronde.Dit gebeurt op aangeven van de Wedstrijd Directeur in cascade of groen op elke MP tergelijktijd.

6.2.7 De Rode Vlag ????????????

De rode vlag wordt "alleen getoond op instructie van de koersdirecteur wanneer het noodzakelijk wordt **een training of de wedstrijd te stoppen**" (artikel 2.5.5.a en 2.4.4.1.b van Bijlage H van de FIA Sport Code). Van zodra de rode vlag wordt gegeven , **moeten alle piloten onmiddellijk vertragen en terugkeren naar de pitlane tijdens de oefensessies of stoppen op de plaats welke de koersdiricteur doorgegeven heeft tijdens de wedstrijden . Inhalen is verboden.**



De gezwaaide rode vlag zal **door elke marshals'post** op het circuit worden gegeven tot er melding komt van de Directeur Veiligheid dat de vlag mag **worden ingetrokken**.

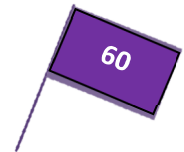


De gele vlag moet **gezwaaid blijven op de plaats van het ongeval**, zelfs als de rode vlag uit is.

De rode vlag wordt smorgens getoond om het circuit te sluiten voor het puliek. Dit wordt gedaan als alle marshalsposten in orde zijn.

6.2.8 Vlag « Code 60»

DE vlag "Code 60" aan de deelnemers wordt getoond, betekent dat **op het gehele parcours** een **snelheidsbeperking** geldt. Het zal **vergezeld gaan van een paarse vlag** die gezwaaid wordt aan de marshals'posten, behalve aan de post waar het onheil zich bevindt, die een dubbele gele vlag zal zwaaien". (Artikel 2.4.5.1 b van Bijlage H van de FIA Sport Code).



Het is de **koersdirecteur** die beslist over de toepassing van de « Code 60 » procedure en dit via **de radio zal medelen aan** de BK's en de piloten . De aankondiging « einde code 60-procedure »zal op dezelfde wijze worden gedaan. Op dat ogenblik zullen de marshals'posten de paarse vlag intrekken en vervangen door een **groen gezwaaide vlag** en dit gedurende **één ronde**.

6.2.9 Verdeling van de vlaggen binnen een marshals' post

Het is niet mogelijk een strikte regel vast te stellen voor de verdeling van de vlaggen onder de BK's van een Marshals' post. Niettemin zal bij de verdeling rekening worden gehouden met de volgende factoren:

- het aantal commissarissen.
- plaats van de vlaggen (geel, blauw)
- de plaatsbepaling van de marshalpost.
- de waardering van de Postoverste.

Ervan uitgaande dat **2 leden verantwoordelijk** zijn voor het hanteren van de **vlaggen**, bestaat een oplossing erin de blauwe, witte en roodgele vlaggen toe te vertrouwen aan één Vlagmarshal. Het is **nooit toegestaan het rood-geel toe te vertrouwen aan de persoon die verantwoordelijk is voor het geel**, aangezien een olievlek op de baan dikwijls een slippartij veroorzaakt en de twee vlaggen dan gelijktijdig en duidelijk moeten worden gepresenteerd.

6.3 Lichtsignalisering

Lichtsignalisatie kan worden gebruikt "als aanvulling op rode, gele, groene, blauwe of witte gezwaaide vlaggen. Wanneer tijdens een wedstrijd lichtpanelen zullen worden gebruikt, moet de beschrijving daarvan worden opgenomen in de aanvullende reglementen" (artikel 2.4.3 van Bijlage H van de FIA Sport Code). Deze lichten worden bediend vanuit de racedirectie en met een tablet op de marshal'sposten.



6.2.10 Paneel « SC » (Safety Car)

Het "SC" (Safety-Car) teken is **een aanvulling op de geel gezwaaide vlag** en wordt door de BK's alleen aan de piloten getoond wanneer de **Safety-Car op de baan** is. Het informeert de piloten ook dat zij zich weldra in strakke formatie (achter elkaar) en met verminderde snelheid achter de Safety-Car zullen bevinden.



De "Safety Car"-procedure **verbiedt elke inhaalbeweging, behalve** in geval van **toestemming** van de **safety car** of wanneer een piloot een **ernstig mechanisch probleem** heeft (artikel 2.10 van Bijlage H van de FIA Sport Code). Dit teken wordt gelijktijdig aan alle marshals' posten aangeboden.

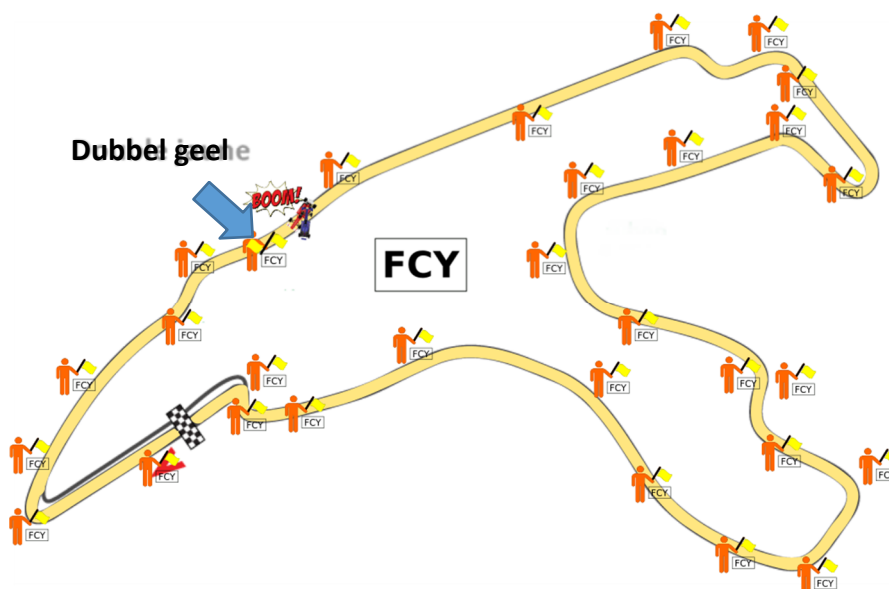
Na **afloop van de "Safety Car" procedure zullen de groene vlaggen** gedurende **één ronde** getoond worden door alle marshals' posten.

6.2.11 Paneel « FCY » (Full Course Yellow)

Het bord "FCY" (Full Course Yellow), wanneer het aan de deelnemers wordt getoond, betekent dat **op het gehele parcours een snelheidsbeperking** geldt. Het zal **vergezeld gaan van een gele vlag** die gezwaaid wordt aan de marshals' posten, behalve aan de post waar het onheil zich bevindt, die een dubbele gele vlag zal zwaaien". (Artikel 2.4.5.1 b van Bijlage H van de FIA Sport Code).



Het is de **koersdirecteur** die beslist over de toepassing van de « Full Course Yellow » procedure en dit via **de radio zal meedelen aan** de BK's en de piloten . De aankondiging « einde FCY-procedure » zal op dezelfde wijze worden gedaan. Op dat ogenblik zullen de marshals' posten de gele vlag en het "FCY" teken intrekken en vervangen door een **groen gezwaaide vlag**.



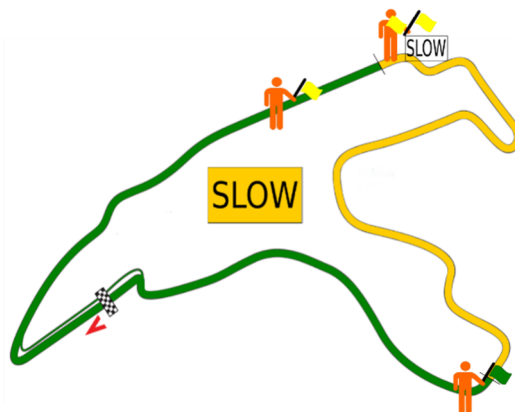
Het "FCY" paneel wordt nu gebruikt in de meeste kampioenschappen.

6.4.4 Paneel « SLOW Zone »

Het bord "SLOW" betekent voor de piloten "dat er een snelheidsbeperking is opgelegd op een specifiek gedeelte van de baan. Het begin en het einde van deze sector zullen duidelijk worden aangegeven aan de zijkant van de baan met twee gele vlaggen en een bord met "SLOW". Deze moeten worden **gepresenteerd op elke MP van die sector**. Slechts één gele gezwaaide vlag zal op de vorige MP gepresenteerd worden. ...] Het **einde van de opgelegde** snelheidsbeperking wordt aangeduid met een **groene vlag** aan de volgende of indien nodig aan elke marshal's post " (artikel 2.4.5.1 b van Bijlage H van de FIA Sport Code).



Het " SLOW " paneel wordt gebruikt in het **WEC kampioenschap**.



6.4.5 Paneel « VSC » (Virtual Safety Car)

Het "VSC" (Virtual Safety Car) paneel wordt aan de piloten getoond :
"Wanneer een variabele snelheidsbeperking [wordt] opgelegd op het volledige parcours, en dit zal worden aangegeven met een enkele gele vlag en een bord met VSC ("Virtual Safety Car)". " (Artikel 2.4.5.1 b van Bijlage H van de FIA Sport Code).



Het "VSC" paneel wordt gebruikt in de F1.

6.4.6 Pijl

De pijlen worden gebruikt als aanvulling op de gele vlag en worden gepresenteerd vanaf de marshals' post. Zij worden gebruikt om aan de concurrenten de vrije zijde van de baan aan te geven wanneer na een aanrijding de baan of de toegangswegen worden versperd. De BK's kunnen ook de te volgen richting aangeven.

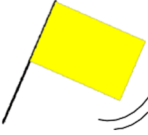
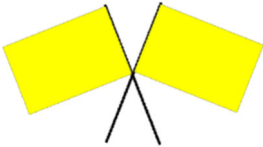

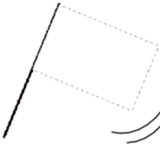
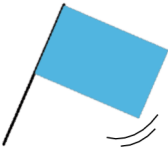
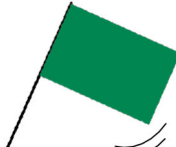
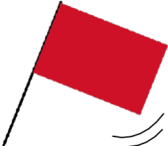







6.4.7 Paneel « Grid »

Het paneel "grid" bij een marshals' post geeft aan de piloten het teken dat zij de startgrid moeten vormen voor de vliegende start.



6.5 Samenvattende tabel van de signalisering

Signaleringsmiddelen	Betekenis(sen)	Pilootactie(s)
	Gevaar op de rand of een deel van de piste.	<ul style="list-style-type: none"> - Moet snelheid verminderen. - Verbod op inhalen. - Mogelijke trajectwijziging.(pijl)
	Een gevaar blokkeert de baan geheel of gedeeltelijk.	<ul style="list-style-type: none"> - Moet snelheid verminderen. - Verbod op inhalen . - Mogelijke trajectwijziging.(pijl)
	Verandering van de toestand van de piste (max 4 ronden).	Voorzichtig op een gedeelte van de piste.
	Langzamer voertuig in de sector dat gecontroleerd wordt door de marshals' post.	Kijk uit voor een langzaam voertuig in de sector van de piste waar de witte vlag gegeven wordt.
	<p>Signaal aan een piloot dat hij op het punt staat te worden ingehaald.</p> <p>Wordt gegeven aan een piloot die de pits verlaat als één of meer auto's op de baan naderen.</p>	Moet de snellere piloot laten passeren door van de ideale lijn af te wijken indien nodig.
	De piste wordt vrijgegeven .	/
	Stop van de race of training.	Moet onmiddellijk vertragen en terugkeren naar de pitlane bij de oefensessies of stoppen op de plaats aangewezen door de koers directeur bij een wedstrijd. Inhalen verboden.

	Safety Car op de baan.	/
	« Full course yellow » procedure gestart.	Mag een bepaalde snelheid over het hele circuit niet overschrijden.
	Geeft het begin van een langzame zone aan.	Moet vertragen en zijn snelheid aanpassen op een specifiek deel van het circuit.
	Virtual Safety Car" procedure actief op het circuit.	Mag een bepaalde snelheid over het hele circuit niet overschrijden.
	Opstelling van de startgrid voor een vliegende start*	Begin van de opstelling van de startgrid voor de vliegende start.

7. De radio- of telefoonoperator

Tijdens trainingen, kwalificatietrainingen of wedstrijden kunnen zich incidenten voordoen die het goede verloop van het evenement of de veiligheid kunnen belemmeren (track limits, incidenten op het circuit, onsportief gedrag, enz). De "**radio operator**" is de BK die belast is met het **doorgeven van alle informatie** die nodig is **aan de Directeur Veiligheid** van deze incidenten.

Hij moet **altijd** zijn radio bij zich hebben en om een oproep van de Directeur veiligheid te kunnen beantwoorden.



Voor een optimale communicatie moet de radio-operator op een rustige, duidelijke, precieze en beknopte manier informatie geven. Hij zal de veiligheid oproepen samen met het nummer van de marshals'post en daarna het/de **nummer(s)** van de **betrokken auto('s)** of het incident doorgeven.

Voorbeeld van CORRECTE radiocommunicatie :

- Radio-operator: "**Veiligheid voor post 4**".
- Directeur : "**Veiligheid: ik luister**"
- Radio-operator: "**Wagen 25 raakt de banden aan de linkerkant tussen post 3 en post 4. Piloot OK. Wagen in de grindbak en terug vertrokken.**

Voorbeeld van een SLECHTE radiocommunicatie :

- Radio-operator: "**Post 4 voor veiligheid**".
- "Directeur Veiligheid : ik luister"
- Radio-operator: "**Wagen 25 in de banden gegaan tussen post 3 en post 4, beginnend met een spin voor hij de banden raakte . De piloot is in orde en zal opnieuw proberen te starten, als hij erin slaagt de grindbak te verlaten**".
- **DEZE COMMUNICATIE IS TE LANG**

De missie van de radio-operator is het zo nauwkeurig en **gedetailleerd** mogelijk doorgeven van de omstandigheden van een **ongeval of een ander probleem** met het oog op het invullen van het **incidentenrapport EN het dagrapport**(zie hoofdstuk 10) .

8. De feitenrechter (Judge de Facts)

De taak van de Judge de Facts bestaat erin "zo goed mogelijk verslag uit te brengen aan de wedstrijdleider over alle overtredingen van de regels door de piloten of over elk ander feit dat hij dient vast te stellen". (Artikel 3.5.1 van Bijlage V van de FIA Sport Code).

9. De interventiecommissarissen of BK's

9.1 Rol en opdrachten van het interventieteam

De voornaamste taak van interventiecommissarissen is "de veilige doorgang van concurrerende voertuigen te verzekeren en alle andere personen in het gebied onder hun gezag te controleren" (artikel 2.3.1 van Bijlage V van de FIA Sport Code).

Geen marshal of interventievoertuig mag op het circuit zonder toestemming de race-director

De 10 missies van de interventiecommissaris zijn:

1. Bij het stoppen van een auto, onmiddellijk ter plaatse gaan om inlichtingen in **te winnen en verslag uit te brengen aan** de Directeur Veiligheid.
2. Te weten of een stilstaande auto kan worden weggesleept of door een 4X4 / takelwagen moet worden verwijderd.
3. Indien nodig, **takelwagenpersoneel helpen** bij het slepen of optillen van een auto, alsmede het opruimen of goedplaatsen van de bandenmuur.

4. **De wagens,betrokken bij een ongeval,van de baan evacueren.**
5. **Verwijder al de brokstukken** van het circuit van de auto('s) betrokken bij een ongeval.
6. **Verwijder oliesporen zo** snel mogelijk.
7. **Gekwetste piloten bijstaan na een ongeval (praten,enz). ZEKER NIET HELM VERWIJDEREN !!!)**
8. **Het personeel van de medische interventiewagens bijstaan** en, indien nodig, een scherm rond het wrak/slachtoffer('s) maken met dekens.
9. **Controleer je sector en borstel indien nodig** (zand, grind, rubber, enz.) na elke sessie.
10. **Het publiek weg houden** van de gevarenczones, indien nodig.



9.1.1 Basisaanbevelingen

Hier zijn een paar aanbevelingen om in acht te nemen tijdens een baaninterventie:

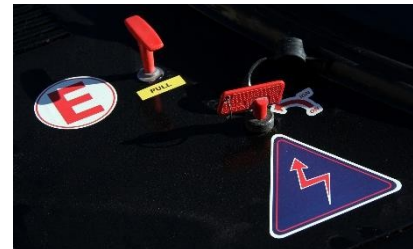
- Het **ongeval** vooraf **analyseren** om de ernst van de situatie zo goed mogelijk in te schatten. De te nemen maatregelen en in te zetten middelen bepalen, en vervolgens met de interventie beginnen.
- **Breng de Directeur Veiligheid via de radio(telefoon)kort op de hoogte van het ongeval en het nummer van de betrokken auto('s).**
- **Nagaan** of de **interventie zonder gevaar** kan plaatsvinden (bescherming van de sector door de gele vlag(gen), enz.).
- **Neem altijd een brandblusser mee op interventie.**
- **GEEN foto's nemen:** maximale aandacht is vereist tijdens de interventie op de baan, of het nu gaat om het evacueren van een auto of om te controleren of er geen olie op de baan ligt.
- **Leun of zit niet op de veiligheidsrails ,bandenmuur of beschermingswanden.**

9.1.2 Voorzorgsmaatregelen tijdens de interventie

- **Als het nodig is om op interventie te gaan**, probeer dan zo **lang mogelijk achter de muur of FIA-draad te gaan/lopen**, nooit aan de kant van de baan. Als je op de plaats van het ongeluk bent, spring dan op de baan en **let op de aankomende auto's**.
- **Werk nooit met uw rug naar de auto's**, tenzij de sessie of de race onderbroken is.
- **Blijf niet in groep staan**. (bij een tweede ongeval, kan het hele team gekwetst raken).
- **Blijf niet staan op plaatsen van waaruit je jezelf niet in veiligheid kan brengen of terugtrekken**.
- Steek **nooit het circuit over**, tenzij het absoluut noodzakelijk is **of** na toelating van de veiligheid.
- **Begeleid de piloot, betrokken bij een ongeval, naar een veilige zone achter de vangrail indien mogelijk**. Door een ongeluk of een val kunnen ze hun oriëntatiegevoel kwijt zijn en richting circuit gaan. Ondersteun de piloot als je denkt dat hij dreigt te vallen.
- **Ga zo snel mogelijk terug achter de veiligheidsmuur na de interventie**.

9.2 Veiligheidsvoorzieningen op een racewagen

Naast de "passieve" veiligheidsvoorzieningen, zoals de voorruit, de rolbeugel, het veiligheidsharnas, enz. hebben de auto's drie belangrijke veiligheidsvoorzieningen. ??



9.2.1 De stroomonderbreker.

De stroomonderbreker is een systeem dat "**alle elektrische circuits** (accu, dynamo, lichten, claxons, ontsteking, elektrische regelsystemen, enz.) **uitschakelt en ook de motor doet stilvallen**. De stroomonderbreker kan zowel aan de binnen- als buitenkant van de auto kunnen worden bediend. (Artikel 13 van aanhangsel J van de FIA Sporting Code).



Het kenteken van de stroomonderbreker is **een blauwe driehoek met een rode bliksemschicht** en geeft de plaats van de bedieningsknop aan.

De stroomonderbreker bevindt zich :

- aan de onderkant van de voorruit voor Toerisme-wagens.
- bij de rolbeugel voor prototypes.
- aan de basis van de rolbeugel (gewoonlijk) voor éénzitters.

9.2.2 De brandblusser

Elk voertuig heeft een brandblusser. Deze bevindt zich meestal **in de buurt van de stroomonderbreker aan de voorruit**. De automatische brandblusser wordt bediend met een knop. Het kenteken van de brandblusser is een **rode E in een witte cirkel**.



9.2.3 De versnelling in neutraal zetten

De meeste voertuigen hebben een knop om de versnellingsbak van buitenaf in neutraal te zetten. De plaats wordt aangegeven met een rode of blauwe N met daaromheen een cirkel van dezelfde kleur.



9.3 Andere voorzieningen

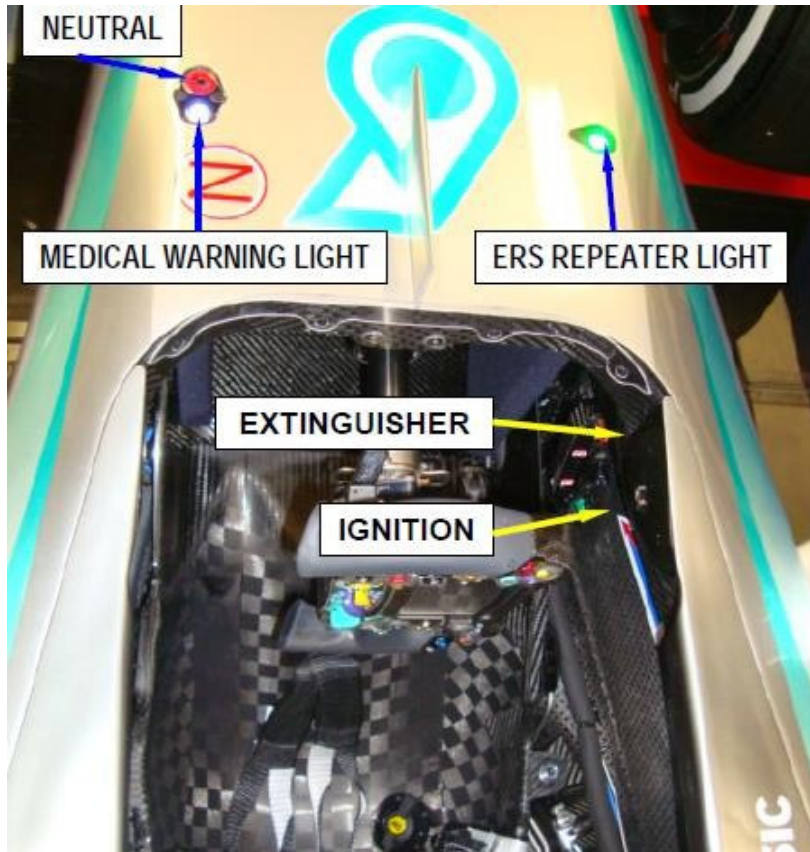
9.3.1 Medische waarschuwingslichten

Medische waarschuwingslichten" zijn **waarschuwingslichten** in de cockpit van een auto die alleen worden geactiveerd wanneer **na een ongeval de toelaatbare G-krachtdrempel wordt overschreden**.

Het werkingsprincipe is eenvoudig: een sensor in de cockpit registreert alle ontvangen krachten en zendt deze naar een zwarte doos. Als de toelaatbare G-krachtdrempel wordt overschreden, geeft de zwarte doos aan beide zijden van de auto een waarschuwingslampje. In dat geval moet de piloot zonder enige twijfel door de medische dienst van het evenement worden onderzocht.



Medische waarschuwingslichten type "LMP" et GT)



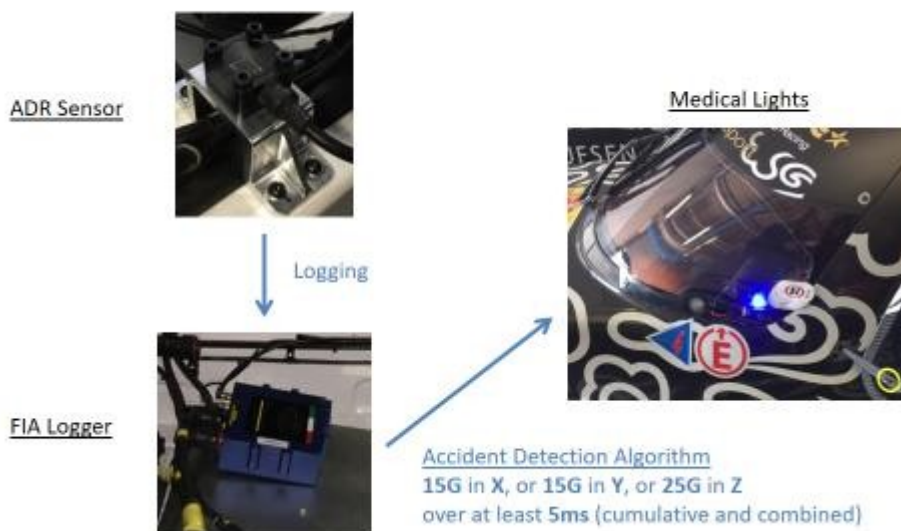
Medische waarschuwingslichten (F1)



Als na een ongeval de medische lampjes branden, waarschuw onmiddellijk de veiligheidsdirecteur. Hij zal de medische teams ter plaatse sturen om voor de pilo(o)t(en) te zorgen.

Schema werkingsprincipe van medische waarschuwingslichten :

Accident Detection and Medical Lights



Medisch waarschuwingslicht uit (links) en aan (rechts)



Vanaf 2018 zullen de "Medical Warning Lights" aanwezig zijn in de kampioenschappen **WEC, F1 en ELMS**. Waarschijnlijk zullen andere kampioenschappen in de toekomst volgen.



In de **F1** verandert de positie van veiligheidssystemen zoals de Medical Warning Lights enigszins bij elk F1-team. Voor elke Grand Prix wordt een bijlage met de plaats van de verschillende veiligheidssystemen van alle teams **voor alle** baanmarshals voorzien.

9.3.2 ERS (Energy-Recovery-System)

Het ERS (Energy Recovery System) of KERS is een systeem dat op bepaalde auto's aanwezig is en waarmee tijdens het remmen energie kan worden teruggewonnen en in elektrische energie kan worden omgezet. Het wordt opgeslagen in een batterij, zodat de piloot het kan gebruiken wanneer hij of zij dat wil. Het ERS is aanwezig in F1 en op de hybride prototypes in WEC (LMP1-Hyb).



Dit pictogram (pijl in een driehoek met een zwarte rand op een gele achtergrond) geeft de delen van de auto aan die onder hoogspanning staan.



Wanneer een auto op de baan tot stilstand komt en geëvacueerd moet worden, ongeacht de kleur van het waarschuwinglampje, draag dan ALTIJD de speciaal beschermende handschoenen.



+







=



A. Formule 1

De wagens zijn voorzien van een controlelampje met vier kleurcodes, dat zich boven de luchtinlaat bevindt:

-  Het ERS is inactief en de auto is veilig.
-  Het ERS is actief maar aanraken van de wagen is veilig.
-  Knipperend of brandt niet: het ERS is actief en de isolatie van elektrische energie kan niet worden gewaarborgd. **De auto is niet veilig !!!**
-  Technisch probleem met het systeem.



Vast groen: SRA inactief .



Vast oranje: SRA actief maar veilig.






Knippert rood: SRT actief.



Mauve: SRT technisch probleem.

B. LMP1 - Hybride

In het geval van de LMP1-Hybrides bevindt zich naast de "Medical"-knop een controlelampje met drie kleurcodes.

-  Het ERS is inactief en de auto is veilig.
-  Het ERS is actief maar aanraken van de wagen is veilig.
-  Knipperend of brandt niet: het ERS is actief en de isolatie van elektrische energie kan niet worden gewaarborgd. **De auto is niet veilig !!!**



ERS LMP1- Hybride indicator)

C. Vaak gestelde vragen

➤ Is de auto "veilig" bij een groen licht?

Ja. De verschillende elektrische onderdelen van de auto zijn goed geïsoleerd. De verplicht, beschermende handschoenen zijn er om u optimaal te beschermen.

➤ Wat gebeurt er als ik de auto met mijn knie raak als ik hem duw?

De auto is niet verbonden met de grond, dus je zou de auto op twee verschillende plaatsen moeten aanraken om een schok te krijgen, met de verplicht, beschermende handschoenen is dit onwaarschijnlijk.

➤ Wat gebeurt er als het regent?

Het ERS is waterdicht, maar mocht er toch vocht in de elektrische onderdelen komen, dan schakelt het ERS-systeem automatisch over op de veiligheidsmodus.

➤ Wat gebeurt er als de auto beschadigd is?

De batterijen hebben de crashtests doorstaan , maar als een kabel beschadigd zou raken, zouden de batterijen automatisch worden geïsoleerd en zou de MGU stoppen met het opwekken van elektriciteit.

9.4 Meest voorkomende incidenten en interventies

Geen marshal of interventievoertuig mag op het circuit zonder toestemming de race-director

9.4.1 Gestopt door mechanische problemen

- Beveilig de sector met de gepaste signalisatie(gele vlag,pijl,.....).
- Duw de auto snel naar een veilige plaats (bv. in een inham/sifflet*) of laat hem door een interventievoertuig evacueren, waarbij u er vooraf voor zorgt dat de gevarezone door gele vlaggen wordt afgeschermd.



Geen enkele piloot heeft het recht te weigeren dat zijn auto van de baan wordt gehaald. Hij zal zijn uiterste best doen om het manoeuvre te vergemakkelijken en de instructies van de commissarissen op te volgen. Zodra de wagen zich op een veilige plaats bevindt, heeft de piloot het recht, indien de bijzondere reglementen van de wedstrijd dit toelaten, **ZELF** te werken aan zijn wagen en herstarten.

9.4.2 Gespind en staat stil naast de baan

- Beveilig de sector met de gepaste signalisatie(gele vlag,pijl,...).
- Als de motor van de wagen niet meer draait, mag u de wagen **niet** in gang duwen. Duw de auto naar een veilige zone (b.v. in een inham/sifflet).
- Zorg ervoor dat de piloot in een dergelijk geval niet van de interventie gebruik maakt om de motor opnieuw te starten, breng de directeur veiligheid hiervan op de hoogte.

9.4.3 Gespind en staat stil op de baan

- Beveilig de sector met passende signalisatie (gele vlag(gen), pijl-teken,...).
- De Directeur veiligheid zal een bericht geven wanneer u veilig op interventie kan gaan op de baan, zodat u de auto aan de kant en uit de mogelijke ongevallenzone kunt zetten. Probeer zo snel mogelijk het circuit vrij te maken.
- Laat de piloot weer vertrekken maar zorg ervoor dat hij de andere deelnemers niet hindert.
- Controleer of het spinnen niet veroorzaakt werd door olie/zand die op de baan is blijven liggen.

9.4.4 Auto op zijn dak

- Beveilig de sector met passende signalisatie (gele vlag(gen),pijl,...)en sta klaar met een brandblusser indien de auto vuur moest vatten.
- Vergeet niet de knop van de stroomonderbreker te gebruiken.
- **Als de piloot gekneld zit, help hem dan niet uit de auto en raak de auto niet aan** voordat het interventieteam/dokter ter plaatse is.
- Als de piloot uit de auto is, zet de auto dan weer op zijn wielen, zo nodig met de hulp van een interventievoertuig.
- Gebruik absorberende korrels en borstel indien nodig.

9.4.5 Ernstig ongeval tussen twee auto's of auto gaat in de muur

- Beveilig de sector met passende signalisatie(gele vlag(gen),pijl,...) en sta klaar met een brandblusser indien de auto vuur moest vatten.
- Vergeet niet de knop van de stroomonderbreker te gebruiken.
- **Als de bestuurder gekneld zit, help hem dan niet uit de auto en raak de auto niet aan** voordat het interventieteam/dokter ter plaatse is.
- Gebruik absorberende korrels en borstel indien nodig.

9.4.6 Ernstig ongeval zonder brand. Piloot gekwetst of bewusteloos.

- Beveilig het gebied met passende signalisatie(gele vlag(gen),pijl,...) en sta klaar met een brandblusser indien de auto vuur moest vatten.
- Vergeet niet de knop van de stroomonderbreker te gebruiken.
- **Help de piloot niet om** uit het voertuig te komen en **verplaats de auto niet aan** voordat het interventieteam /dokter ter plaatse is.
- Gebruik absorberende korrels en borstel indien nodig.

9.4.7 Ongeluk met brand.

- Beveilig de sector met passende signalisatie(gele vlag(gen),pijl,..).
- Trek de veiligheidspin uit de brandblusser en test het blustoestel terwijl u naar de plaats van de brand loopt om er zeker van te zijn dat het blustoestel goed werkt.
- Val de basis van de vlammen aan en stop regelmatig met spuiten om te zien hoe het blussen verloopt.
- **Opgepast !** Zorg tijdens het blussen **ervoor**,dat u de straal van het blusapparaat,niet in de richting van uw teamleden richt (de straal van het blusapparaat zal de vlammen in hun richting blazen).
- Als de brand onder de motorkap is begonnen, mag u de motorkap **niet volledig** openen. Buk door de knieën, zodat je gezicht onder het niveau van die opening is. Probeer de brand te blussen via een kleine opening (bijv.via gril, luchtinlaat,..).
- Als het vuur weer oplaait, gebruik dan een waterblusser om de onderdelen af te koelen.
- **Als de piloot vastzit in de cockpit, help hem dan om eruit te komen,ook al is hij zwaar gekwetst.**
- Gebruik absorberende korrels en borstel indien nodig.

9.4.8 Verlies van grip waardoor slippen ontstaat

- Indien meer dan één piloot op dezelfde plaats slipt, markeer dan het gebied met de "olie" vlag.
- Gebruik absorberend materiaal en borstel, enkel en alleen als het olie is en de baan droog is.



Met uitzondering van de piloot en de bevoegde officials (waaronder de stewards), mag niemand een stilstaande auto aanraken, op straffe van diskwalificatie uit de race.

9.5 De juiste interventie-acties

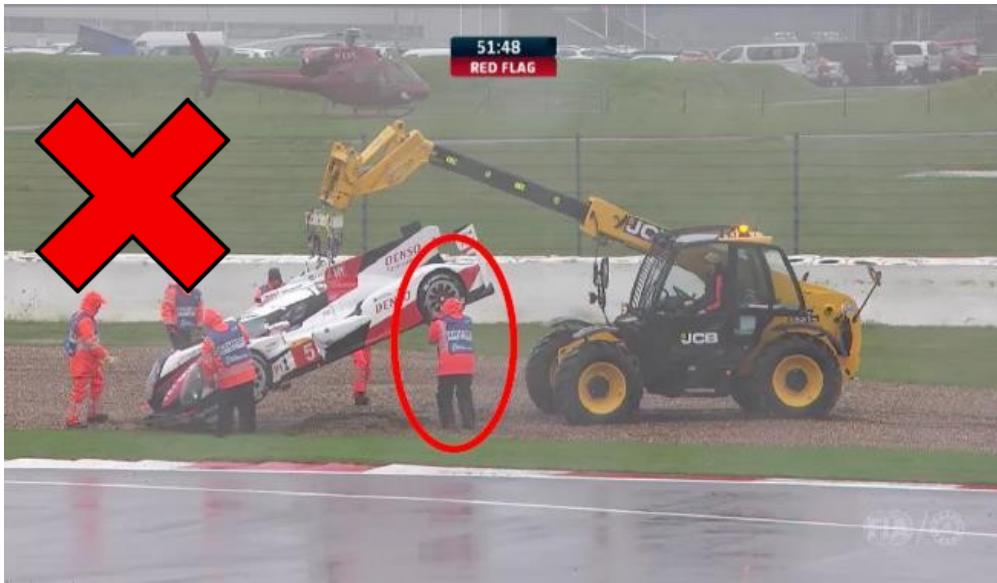
- OPGPAST bij het duwen van een éénzitter dat je de fragiele onderdelen niet beschadigd !!!(Spoiler,..)



- Zorg ervoor dat de versnellingsbak van de auto in neutraal staat.
- Wanneer een auto met behulp van een manitou of een takelwagen moet worden geëvacueerd en het gebruik van riemen vereist is, zorg ervoor dat **de auto wordt gestabiliseerd** door deze met beide handen te begeleiden en de bewegingen te controleren, waarbij de auto bij **de voor- of/en achtervleugels** wordt vastgehouden.



Juiste procedure voor het takelen/evacueren van het voertuig. De baancommissarissen stabiliseren de auto en dit door de auto op de voor- en achtervleugels vast te houden.



Verkeerde evacuatie-/takelprocedure van het voertuig. De baancommissarissen proberen het voertuig te stabiliseren door het bij de wielen vast te houden.

10. Rapporten

De rapporten moeten zo nauwkeurig mogelijk door de commissaris worden ingevuld. Deze laatste moet denken dat hij de ogen en oren van de veiligheidsdirecteur is en dat het zijn opdracht is om elk incident dat zich op de baan heeft voorgedaan zo nauwkeurig mogelijk te melden.



Een rapport is alleen geldig als het de naam, licentienummer en de handtekening van de baancommissaris bevat!

10.1 Incidentenrapport

Het incidentenrapport is het equivalent van een feitenrelaas: het geeft een nauwkeurige beschrijving van hoe een incident op de baan heeft plaatsgevonden. Als algemene regel geldt dat het incidentenrapport wordt ingevuld en ondertekend door de postoverste of de adjunct postoverste. Indien dit niet mogelijk is, kan een ervaren houder van een C-licentie dit doen. In geen geval mag een stagiair-baancommissaris een incidentenverslag invullen en ondertekenen.


Het volgende is een voorbeeld van een correct, ingevuld incidentenrapport:

INCIDENTENRAPPORT


DATUM/DAT	19/08/2018	Uur/uur	15:11	Post	MP5
REEKS/SERIE	FIESTA CUP				
S					
NAAM/LIC.NO:	HERMAN JEANNINE		C3516		
NAAM/LIC NR.					
TUSSEN POST	5 EN 6		UNOTIL BAR		
TUSSEN POSITIE			LINKS	RECHTS	
			LINKS	RECHTS	
WAGEN NO.	69		WAGEN NO.	13	
CAR NUMBER			CAR NUMBER		
WAGEN NO:			DUWT WAGEN NO:		
CAR NR.:	69		PUSH CAR #	13	
WAGEN NO:			HINDERT WAGEN NO:		
AUTO NR.:			PLUG UP AUTO NR:		
ANDERE GEBEURTENIS					
ANDERE FEITEN					
Na door de wagen met nr 69 te zijn geduwd, belandt de wagen met nr 13 in de grindbak rechts van de piste . Een 4x4 gevraagd en heeft wagen nr13 uit de grindbak getrokken, opgepikt door een takelwagen.					
HANDTEKENING					
HANDTEKENING HERMAN JEANNINE C3516					

10.2 Rapport 4-wielen(track-limits)

Hier een voorbeeld van een ingevuld rapport « 4-wielen ».



TRACK MARSHALS



MEETING : GP-F1

4 WIELEN OVER WITTE LIJN(track-limits)

Reeks: PORSCHE CUP

POST : 5

DATUM : 19/08/2018

Waarnemer HERMAN JEANNINE

Q1: X Q2: RACE 1: RACE 2: Andere:


Andere

Nr. C3516

Licentie:

NR/NO.	UUR/ UUR	NR/NO.	UUR/ UUR	NR/NO.	UUR/ UUR
69	15:09				
15	15:10				
35	15:12				
18	15:12				
64	15:18				
5	15:19				
22	15:22				
69	15:28				
3	15:30				
35	15:30				
58	15:35				

HANDTEKENING / HANDTEKENING HERMAN JEANNINE C3516



11. Marshals' post « operationeel »

Zodra hij aankomt op de MP , moet de postoverste :

- **controleren of de radioverbinding met de "Race Directie"** in beide richtingen (transmissie/ontvangst) naar behoren functioneert. Indien dit niet het geval is, moeten de mensen van de veiligheid onmiddellijk op de hoogte gebracht worden.
- **nagaan of de baan moet geborsteld worden en de omgeving ervan opgeruimd** (zand,brokstukken enz.). Hij moet de Veiligheidsdirecteur van elk gebrek aan de piste of omgeving in kennis stellen.
- **contact opnemen met de marshal'sposten stroomopwaarts en stroomafwaarts om afspraken te maken over conventionele signalen die in specifieke omstandigheden moeten worden gebruikt** (bv. het tonen van de olievlag, veilig oversteken van de baan, enz.)
- **contact opnemen met de bestuurders van de interventievoertuigen op zijn MP** om bepaalde interventieprocedures af te spreken.
- **de vrije doorgang tot en het verlaten van het circuit voor dienstvoertuigen te verzekeren .**
- **ervoor zorgen dat de toestand van rails, bandenstapels, FIA-draad, afspanning toeschouwers, enz. langs de baan in perfecte staat zijn.** Dit geldt ook voor de vlaggen, materiaal (borstels,...) en nagaan of er genoeg absorberende korrels aanwezig zijn.
- **controleren of de zone** naast de piste (gras) in goede staat is en geen diepe putten vertoont bij het uitkomen of het insturen van de bochten en deze zo nodig op vullen. Indien nodig melden aan veiligheid en vragen naar materiaaldienst om assistentie.
- zorg ervoor dat er geen **dieren vrij** rondlopen op het circuit.
- **ervoor zorgen dat de brandblussers zich op meer dan 30 cm van de rails bevinden, voorzien zijn van een verzegeling** en dat elke BK weet hoe ze moeten worden gebruikt.

Na controle van de bovengenoemde punten moet **verslag** worden uitgebracht aan de **directeur Veiligheid om** eventuele problemen en tekortkomingen bekend te maken. **Dit moet uiterlijk 20 minuten voor het begin van de eerste sessie gemeld worden.**

Er wordt een **briefing** gegeven door de postoverste om de info door te geven, die hij heeft meegekregen van de « Chef de File » van de meeting.

Bij het begin van de dag zal de wedstrijdleader met de rode vlag aan elke MP passeren en dit om het circuit te sluiten. De **groene vlag** zal getoond worden om aan te geven dat de MP en **het team « operationeel » zijn**. Indien er een probleem zich voordoet, zal de **rode vlag** getoond worden en dit om de wagen van de wedstrijdleader tot stilstand te brengen en het probleem mede te delen.



Indien de postoverste of een groot deel van zijn team door overmacht niet in staat is zijn functie uit te voeren, stelt de postoverste de veiligheidsdirecteur zo spoedig mogelijk in kennis

12. Einde van de dag

Aan het einde van de trainings- of wedstrijddag:

- mogen de marshal's hun post **niet** verlaten voordat de officiële auto met **de groene vlag** is gepasseerd.
- bezorgt de postoverste zijn dagrapport en alle rapporten die nog niet opgehaald zijn uitsluitend aan een lid van de RACB TM. In het dagrapport zal ook worden aangegeven welke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd om de sector te verbeteren.
- wordt al het materiaal verzameld en op de afgesproken plaats gedeponerd.

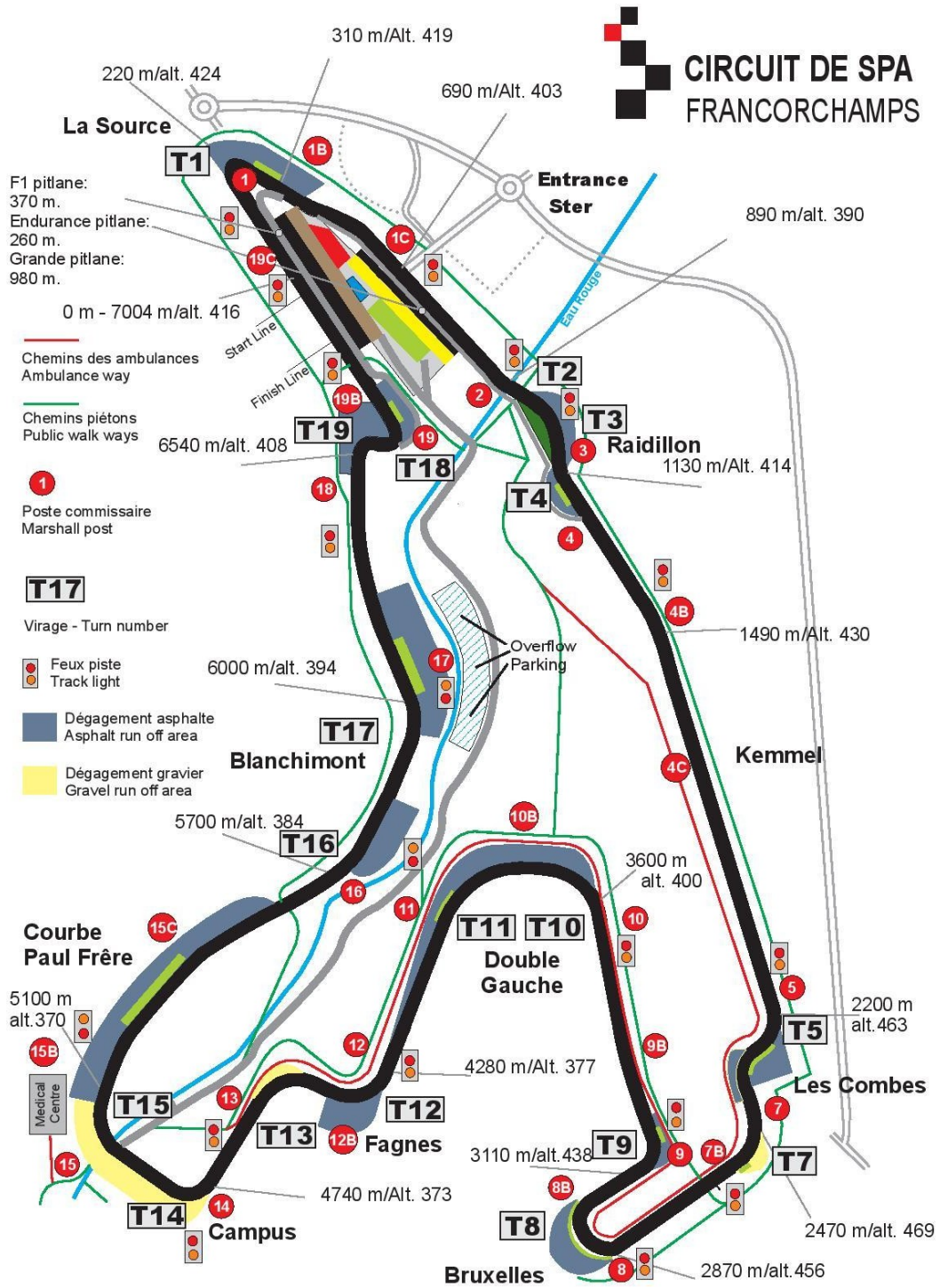
BIJLAGE 1 :INFO

Stroomopwaarts	Een deel van de piste <u>voor</u> de post van de commissaris
Stroomafwaarts	Gedeelte van de piste <u>na</u> de post van de commissaris
Koers Directie	Veiligheids- en controlecentrum waar de Race Directie, de Koersdirecteur, de Safety Director en diverse assistenten zich bevinden.
Koersdirecteur	De wedstrijdleider is verantwoordelijk voor het verloop van het evenement in overeenstemming met de toepasselijke reglementen (artikel 3.1.3 van aanhangsel V van de FIA Sporting Code).
Koersdirecteur van bepaalde reeks	De koersdirecteur van een bepaalde reeks heeft de volledige bevoegdheid om de training en de race te controleren. Hij werkt nauw samen met de Race Director en de marshal's. (Artikel 3.1.2 van aanhangsel V van de FIA Sporting Code).
Directeur Veiligheid	De directeur veiligheid is de persoon die verantwoordelijk is voor de ganse veiligheid van het circuit.
Evenement	Een evenement bestaat uit één of meer wedstrijden, optochten, demonstraties en VIP laps. (Artikel 20 van de FIA Sporting Code).
Organisator	Een ASN, automobielfclub of andere gekwalificeerde sportorganisatie die verantwoordelijk is voor de organisatie van een meeting. (Artikel 20 van de FIA Sporting Code).
Marshal's post (MP)	Een specifieke plaats op een circuit waar een team van baancommissarissen is verzameld om een sector van het circuit te controleren en te beheren.
Verslag	Een gedetailleerd geschreven document met betrekking tot het goede verloop van het evenement.
Sector geneutraliseerd	Gedeelte van een circuit onder gele vlag (zie 6.2.2)
Inham / sifflet	Een opening in een veiligheidsreling evenwijdig aan de piste die toegang geeft tot de piste vanaf de dienstbaan. Het wordt ook gebruikt om een voertuig te evacueren of veilig te zetten.

Formatieronde	Een ronde over het circuit van de raceauto's achter een safety car net voor de start van een race.
Verkenningronde	Ronde van het circuit die de piloten afleggen bij het verlaten van de pitlane om zich bij de startopstelling te voegen.
Warming-Up	Vrije training voorbehouden voor piloten die deelnemen aan een race.

Bijlage 2 : Plan Circuits

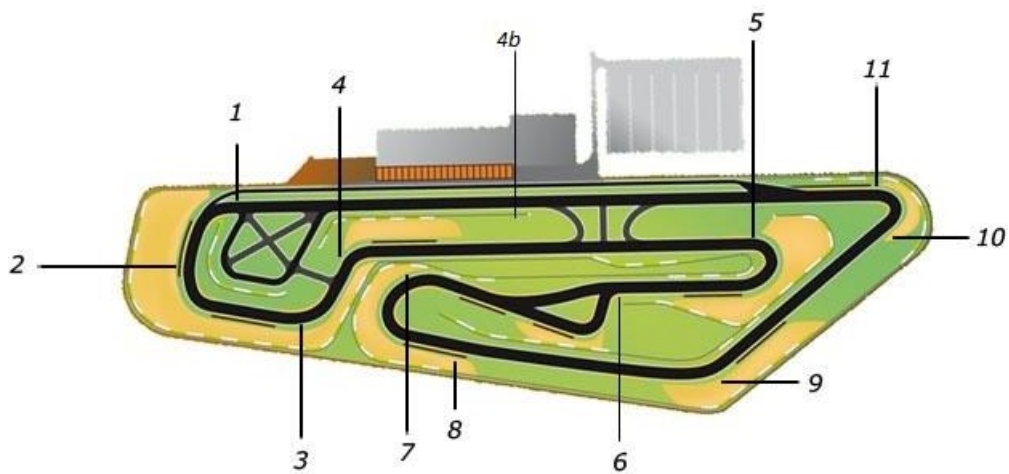
A. Circuit van Spa-Francorchamps



B. Circuit van Zolder



C. Circuit van Mettet



BIJLAGE 3 : Leden van de commissie « RACB-Track-Marshals »

Lijst van de leden "RACB Track Marshals"

plak hier de tabel met de leden van het bureau

INHOUDSTABEL

1. De Koninklijke Automobielfclub van België en de commissie « RACB-Track-Marshals »	1
2. Rol en functies van de baancommissaris(BK)	2
2.1. Baancommissaris worden	3
2.1.1 Eerste contact.....	3
2.1.2. Licenties	3
2.1.3 Voortdurende opleiding en licentie-upgrades.....	4
2.2. Uitrusting van de baancommissaris	4
3. De marshals' post	5
3.1 Uitrusting van de marshals' posten.....	6
4. De postoverste(P.O)	7
5. De adjunct-postoverste(Adj-Po)	8
6. De vlagmarshal	8
6.1 Signalisering: algemeen.....	9
6.2 De vlaggen	10
6.2.1 Algemene instructies	10
6.2.2 De Gele Vlag.....	11
6.2.3 De rood-gele vlag.....	13
6.2.4 De witte vlag	14
6.2.5 De Blauwe Vlag	14
6.2.6 De Groene Vlag.....	16
6.2.7 De Rode Vlag	16
6.2.8 Verdeling van de vlaggen binnen een marshals' post.....	17
6.3 Lichtsignalisering.....	17
6.4 De panelen	18
6.4.1 Paneel « SC » (Safety Car)	18
6.4.2 Paneel « FCY » (Full Course Yellow)	18
6.4.4 Paneel « SLOW Zone »	19
6.4.5 Paneel « VSC » (Virtual Safety Car)	19
6.4.6 Pijl.....	19
6.4.7 Paneel « GRID »	19
6.5 Samenvattende tabel van signalisering.....	20
7. De radio- of telefoonoperator.....	21
8. De feitenrechter	22

9. De interventiecommissarissen of interventie BK's	22
9.1 Rol en opdrachten van het interventieteam	22
9.1.1 Basisaanbevelingen	23
9.1.2 Voorzorgsmaatregelen tijdens de interventie.....	24
9.2 Veiligheidsvoorzieningen op een racewagen	24
9.2.1 De stroomonderbreker	24
9.2.2 De brandblusser	25
9.2.3 De versnelling in neutraal zetten	25
9.3 Andere voorzieningen	25
9.3.1 Medische waarschuwingslichten	25
9.3.2 ERS (energie-terugwinnings-systeem)	27
9.4 Meest voorkomende incidenten en interventies	30
9.4.1 Gestopt door mechanische problemen.....	30
9.4.2 Gespind en staat stil naast de baan	30
9.4.3 Gespind en staat stil op de baan.....	30
9.4.4 Auto op zijn dak.....	30
9.4.5 Ernstig ongeval tussen twee auto's of auto gaat in de muur.....	31
9.5 De juiste interventie-acties	32
10. Rapporten	33
10.1 Incidentenrapport.....	33
10.2 Rapport 4-wielen (track-limits)	35
11. Marshals' post « operationeel »	36
12. Einde van de dag	37
Bijlage 1 :INFO	38
Bijlage 2 : Plan Circuits	40
A. Circuit van Spa-Francorchamps	40
B. Circuit van Zolder	41
C. Circuit van Mettet	41
Bijlage 3 : Leden van het bureau « RACB-Track-Marshals »	42
INHOUDSTABEL	43

