



Att arrangera en Rallytävling



Funktionärsutbildningsmaterial
Steg 1-3

Utgåva: September 2005

Funktionärsutbildning Steg 1-3

Denna sida är avsiktligt lämnad blank.



Innehållsförteckning

Sid.

1	Innehållsförteckning
2	Förteckning över bilagor
3	Innan Ni startar utbildning av funktionärer
4	SISUs idé om utbildning av funktionärer
5	Första träffen
	INLEDNING
7	Rallytävling
	MILJÖ
9	Miljöpolicy
	ORGANISATIONSKOMMITTÉ
10	Organisationskommitté
13	FUNKTIONÄRER
14	Tävlingsledare
15	Tävlingssekreterare
16	Banchef
17	Miljöansvarig
18	Säkerhetschef
19	Publiksäkerhetschef
20	Teknisk chef
20	Faktadomare
21	Sträckchef
24	TK-chef/Målchef/Tidtagare
25	Väg/Publikvakt
26	Radiopost/Speaker
27	Föråkare
28	Efteråkare
29	TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE
30	Inbjudan/PM/Annons
	Idealtid/Respittid/Maxtid
31	Anmälningssekretariat
32	Förbesiktning/Serviceplats
33	Huvudstart
34	Start specialsträcka
37	Mål specialsträcka
39	Slutmål/Etappmål
40	Resultaträkning/Resultatlista/Prisutdelning
41	Instruktion för specialprov (SP)
43	SÄKERHET PÅ EN RALLYTÄVLING
44	Säkerhet
46	Säkerhetsinformation
47	När en olycka händer
49	KVALITETSBLAD

**Funktionärsutbildning Steg 1-3**

Sid.	Bilaga
51	1 Checklista för Arbets- och Tidsplan
53	2 Checklista Inbjudan
54	3 Tävlingsansökan
55	4 Ansökan Länsstyrelsen
56	5 Avtal om upplåtelse
57	6 Väghållare/vägnyttjare
58	7 Information till markägare/vägnyttjare
59	8 Funktionärsförteckning
60	9-1 Hastighetstabeller (30- och 40 km/h)
61	9-2 Hastighetstabeller (45- och 50 km/h)
62	9-3 Hastighetstabeller (70- och 90 km/h)
63	9-4 Hastighetstabeller (110- och 121 km/h)
64	10 Tidsplan/Tidsschema
65	11 Mall för uträkning av 121 km/h
66	12 Tidkort
67	13 Start specialsträcka
68	14 Mål specialsträcka
69	15 Vägbyte
70	16 Avprickningslista
71	17 Skiss SP
72	18 Chikan
73-74	Egna anteckningar

INNAN NI STARTAR UTBILDNING AV FUNKTIONÄRER

Kontakta SISU i ert distrikt och ta reda på vad som gäller när man använder cirkeln som metod vid utbildning av funktionärer.

Det kan vara t.ex.

material
kostnader
gruppstorlek
tid
redovisning
m.m.



Du har valt cirkeln som metod därför att du vill hjälpa till i klubben som funktionär. Tänk på att en studiecirkel bygger på delat ansvar i gruppen.

Som cirkelledare fungerar du mer som samordnare inspiratör, mindre som traditionell lärare. Betona att alla ska hjälpas åt!

Det kan gälla att förbereda sig, läsa på hemma eller själv bidra med något.

Ta gärna med expertmedverkan vid något tillfälle. Det kan ge gruppen lite extra stimulans.

SISU kan hjälpa Dig med förslag.

Gör gärna ett studiebesök på en tävling i grannklubben eller i något annat distrikt.

För att alla ska trivas är det viktigt att visa hänsyn till varandra och ha respekt för varandras åsikter. Alla har inte riktigt samma förmåga och kunskaper och inte heller samma tid att satsa på studiearbetet.

Även om de flesta kanske känner varandra sedan tidigare bör ni börja med en presentation.

Fundera enskilt under ett par minuter på hur du vill presentera dig inför gruppen.

Förutom namn kan du – om du vill – ta upp personliga saker såsom familj, jobb, andra hobbyer etc. Berätta också kort om dina förväntningar på den här cirkeln.

När alla är förberedda presenterar sig samtliga – även cirkelledaren – under några minuter.

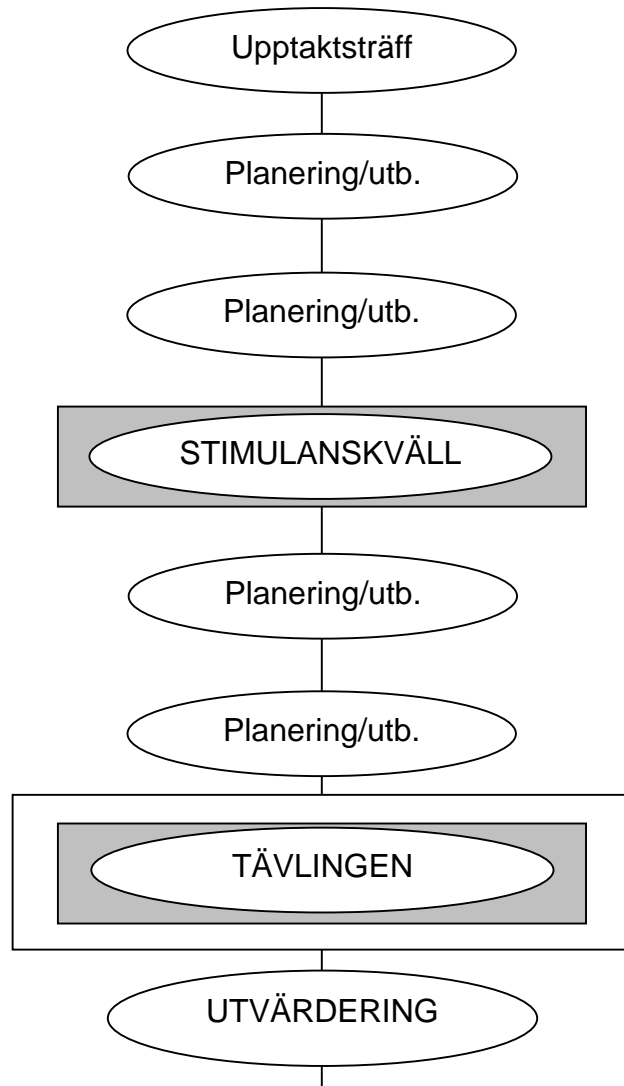
OCH HÄR ÄR MINIMIKRAVEN



- Deltagarantalet vid varje sammankomst måste vara minst 3, (cirkelledaren inräknad).
- Varje studietillfälle ska vara 3 studietimmar, (3 x 45 minuter).
- Cirkeln måste fördelas på minst 3 studieveckor.
- Varje deltagare ska ha tillgång till studiematerialet.
- Cirkeln kan ta till hjälp av fackman, studiebesök, eller annan cirkel.

SISU:s IDÉ om utbildning av funktionärer

Så här är det tänkt:



Funktionärsutbildning, allmänt

Funktionärsutbildningen i rally är uppdelad i fyra steg. Detta utbildningsmaterial vänder sig först och främst till steg 1 – 3. Omfattningen och upplägget i stora drag för dessa tre stegen enligt nedan.

Steg 1

Målgrupp för detta steg är funktionär som ej innehar chefsbefattning. T.ex. sekretariatspersonal, tidtagare, tidskrivare, vägvakt, publikvakt m.m.

Den teoretiska utbildningen bör omfatta ca. 3 timmar och genomföres på klubbnivå. Kravet på kursledaren är att denna måste inneha lägst C-licens, funktionär. Genomförd teoriutbildning berättigar till D-licens som funktionär. Denna utfärdas av din klubb som en interimlicens. Godkänd ansökningsblankett skickas till Svenska Bilsportförbundet för utfärdande av licens följande år. Lägsta ålder är att man under kalenderåret fyller 15 år. Teoriutbildningen kan med fördel genomföras som en funktionärs genomgång inför en tävling, men kan givetvis anordnas separat. Utöver tävlingshandlingar för den specifika tävlingen användes lämpligen respektive instruktioner, skisser, blanketter m.m. ur kompendiet ”Att arrangera en rallytävling” som kan rekvireras från SBF eller laddas ner från SBF hemsida www.sbf.se.



Steg 2

Målgruppen för detta steg är chefsfunktionär på specialsträcka (motsv.), faktadomare samt säkerhetschef och tävlingssekreterare. Den teoretiska utbildningen bör omfatta ca. 8 timmar och kan genomföras i en följd eller uppdelat på t.ex. tre kvällar. Teoridelen bör avslutas med en praktisk del omfattande anordnande av en SS/SP samt genomförande av praktiska övningar med hjälp av tävlingsfordon.

Kursen anordnas på klubbnivå där kravet är att kursledaren ska inneha lägst B-licens, funktionär. Efter genomförd teoridel kompletterat med två praktiska meriter som funktionär eller genomfört två tävlingar som förare skickas ansökan godkänd av klubben till Svenska Bilsportförbundet som utfärdar en C-licens som funktionär. Lägsta ålder är att man under kalenderåret fyller 15 år.

Som kursmateriel används lämpligen kompendiet ”Att arrangera en rallytävling” som kan rekvireras från SBF eller laddas ner från SBF hemsida www.sbf.se, kompletterat med egna exempel på tävlingshandlingar.



Steg 3

Denna utbildning vänder sig till funktionärer på tävlingsledningsnivå och i organisationskommitté. Teoridelen omfattar ca. 14 timmar och kan genomföras i en följd som en veckoslutskurs alternativt uppdelat på flera kvällar.

Kursledaren ska inneha minst A-licens och vara godkänd av respektive SDF. Genomförd teoridel kompletterat med fem praktiska meriter som funktionär, varav tre som chefsfunktionär inom avsedd kategori berättigar till att ansöka om B-licens som funktionär hos Svenska Bilsportförbundet. Lägsta ålder är att man under kalenderåret fyller 18 år. Som kursmateriel används lämpligen kompendiet ”Att arrangera en rallytävling” som kan rekvireras från SBF eller laddas ner från SBF hemsida www.sbf.se, kompletterat med olika övningsexempel.



FÖRSTA TRÄFFEN

Det är viktigt att vid första träffen titta på studiematerialet.



Alla som deltar i den här utbildningen ska ha tillgång till detta studiehäfte + att varje grupp ska ha tillgång till ”Nationella tävlingsregler rally” (= ”Regelboken”), ”Säkerhetsmanual rally” samt häftet ”Beredskap vid olycka”. Samtliga finns att hämta på Svenska Bilsportförbundets hemsida:

www.sbf.se, Rally → Regler eller Verksamhet → Utbildning → Rally



Komplettera också med utvärderingar från tidigare tävlingar.

Materialet innehåller många olika avsnitt. Varje grupp har möjlighet att lägga tyngdpunkten på det avsnitt som just den gruppen ansvarar för.

MEN samtliga bör få chans att ta del av hela tävlingsorganisationen för att lära känna helheten och kunna ge bästa möjliga service till alla såsom tävlande, publik, sponsorer etc.

Det är alltid en del praktiska saker som måste klaras upp innan själva arbetet kan börja.

Diskutera: →

Hur arbetet ska läggas upp.

Hur olika uppgifter och ansvarsområden ska fördelas.

Gör gärna en tidplan där ni redan nu fastställer datum för eventuella ”storträffar”.

Gör upp ett tidsschema, så långt ni kan överblicka, försök åtminstone pricka in två eller tre sammankomster framåt – redan nu!

- Informera om skälen varför klubben arrangerar tävlingar. Diskutera motiven.
- Vad kan vi göra för att ”förnya” tävlingsutbudet?

INLEDNING

Rallytävling

Definition

En rallytävling består av ett antal specialsträckor och mellan dessa transportsträckor. I en rallytävling deltar dels förare, dels kartläsare som håller ordning på vägbeskrivning och tider. När man använder arrangörsnoter ska kartläsaren, som då kallas Co-driver, ”läsa” vägen för föraren som då får upplysningar om hur vägen ser ut.

Tävlingsbilarna är indelade i olika klasser med olika trimningsgrad.

Specialsträcka

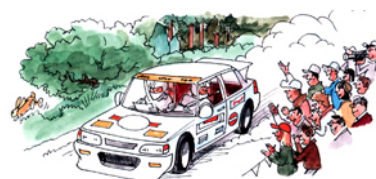
En specialsträcka är en väg som är avstängd för allmän trafik.

Det är mycket viktigt att alla anslutande vägar är ordentligt avspärrade så att inget utomstående fordon kan komma in på sträckan, då det gäller för den tävlande att ta sig från starten på sträckan till målet på kortast möjliga tid. Tiden tas i

minuter och sekunder. Allt mer förekommer även tiondelar som redovisning av en sträcktid.

I starten på en specialsträcka finns en tidskontroll (ankomst-TK) där den tävlande får sin ankomsttid samt avgångstid (starttid) på sträckan angiven i sitt tidkort/tidbok. Startmellanrummet är en minut. Vid målet tas tiden på mållinjen. Framme vid målexpeditionen får den tävlande angivet sin måltid i tidkortet/boken. Om sträcktiden räknas ut direkt efter sträckan ska detta ske i en separat passerkontroll (PC) bakom målexpeditionen.

En specialsträcka får som längst vara 30 km lång. Snitthastigheten får inte överskrida 110 +10% km/h.



Transportsträcka

På dessa har de tävlande en idealtid att följa. Den tiden brukar ge en snitthastighet av 40-50 km/h. Skulle den tävlande underskrida idealtiden medför det ett högre straff än om idealtiden överskrids.



Serviceplats

En mer och mer viktig del i en rallytävling är serviceplatsen. Fördelen med ett fåtal serviceplatser är många. Framförallt slipper trafiken belastas av ett antal servicebilar som måste följa med de tävlande. Som arrangör har man också ett fast ställe att nå de tävlande under tävlingen. Serviceplatsen kan ha en tidskontroll för in och utpassering vilket gör att tillåten tid för service är given. Vid varje serviceplats kan det förekomma en separat tankzon.



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Miljö



Det är av största vikt för rallysportens fortlevnad att arrangör såsom tävlande värnar om vår miljö. Svenska Bilsportförbundet har en egen miljöpolicy (se sida 11). Dessutom finns det miljöföreskrifter (RY 0.2T) på rallytävlingar som måste följas. Överträdelser bestraffas.

Säkerhet

Säkerheten är en självklarhet i all motorsport. En rallytävling ska vara så säker som möjligt för såväl tävlande, publik som funktionärer. Varje arrangör ska före tävlingen utarbeta en säkerhetsplan. I denna ska det finnas en beredskapsplan med åtgärder vid svårare olycka inklusive förfarande om tävlingen måste stoppas. Omfattningen och detaljeringsgrad av planen anpassas efter tävlingen storlek och risker.

Samband

För att garantera en hög säkerhet måste det finnas ett fungerande samband på tävlingen genom radio eller fast telefon. Som säkerhets samband tillåts inte mobiltelefon.



Organisationskommitté

Varje rallytävling ska ha en organisationskommitté. Antalet kommitté medlemmar anpassas efter tävlingen storlek, dock minst tre personer. Tävlingsledaren och chefsteknikern ska ingå i organisationskommittén.



Funktionärer

Till en rallytävling åtgår det en hel del personer för att besätta alla olika funktionärsposter som finns. Det är mycket viktigt att varje funktionär har utbildning och information för sitt uppdrag.



MILJÖ

Miljöpolicy

Medlem i till Svenska Bilsportförbundet ansluten klubb förbinder sig att följa Svenska Bilsportförbundets miljöpolicy och sprida kännedom om denna.

Reviderad och Antagen / 2004

Bilsportens tävlande och ledare förbinder sig

- att vid all verksamhet visa respekt för vår miljö
- att om möjligt använda bränslen som uppfyller kretsloppsprincipen
- att starkt begränsa bullerstörningar och tomgångskörning
- att välja utrustning och reservdelar med hänsyn till miljöpåverkan
- att handskas miljöriktigt med bränsle, oljor och andra vätskor liksom batterier och uttjänta bildelar
- att efter tävling lämna förbrukat materiel vid kommunala miljöstationer eller arrangörens miljöstation
- att vid arbete på och med tävlingsbilar se till att miljöpåverkan ej kan uppstå

Svenska Bilsportförbundet förbinder sig att

- att vid framtida regelskrivningar väga in miljömässiga aspekter såsom miljöbränslen, HA-oljefria däck, begränsning av bränsleförbrukning, skadligt/störande ljud etc.
- att genom utbildning och miljöcertifiering öka miljöengagemanget för såväl tävlande/föreningar som administrationen
- att aktivt arbeta med frågor inom miljöområden som kan ha betydelse för bilsportens utövare samt delta i samhällets miljödebatt



Diskutera: →

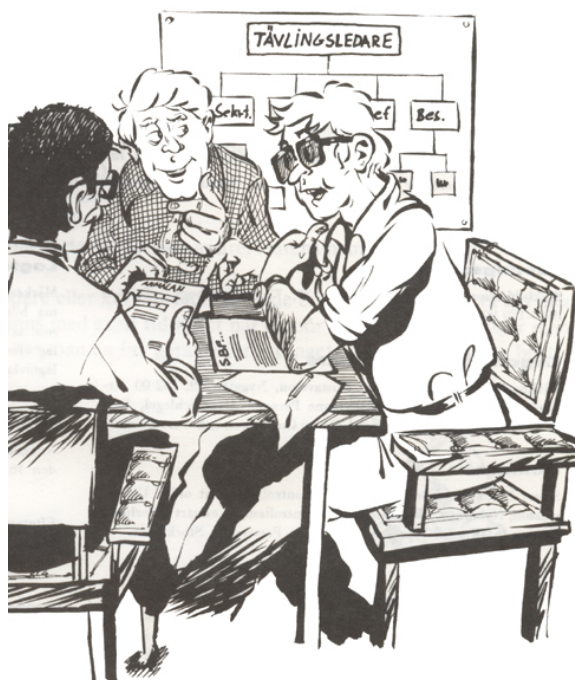
Varför är det viktigt att bilsporten värnar om miljön?

Organisationskommitté

Till varje tävling ska det finnas en organisationskommitté om minst tre personer. Tävlingsledaren och chefsteknikern ska ingå i kommittén. Organisationen uppgift är som namnet antyder att organisera själva tävlingsupplägget. Organisationskommittén är inte ansvarig för tävlingens genomförande. Detta ligger på tävlingsledaren. På större tävlingar typ mästerskapstävlingar kan det ingå personer i organisationskommitté som är viktiga för själva arrangemanget, typ kommunalråd, polischef, chefredaktör osv. Inom kommittén ska det finnas en ordförande. Vid beslut gäller ordförandens röst som utslagsgivande.

Då det är en massa saker som måste fixas inför en rallytävling är det bra att göra upp en så detaljerad tidsplan som möjligt. Här följer olika saker som bör behandlas inom organisationskommittén. Det finns förslag på en "att göra lista" bland bilagorna (bilaga 1).

Tävlingstillstånd (bilaga 3)
 Tillstånd Länsstyrelsen (bilaga 4)
 Domare
 Speaker och ljudanläggning
 Sponsorer och kringarrangemang
 Annonshemsida, tidning
 Inbjudan skickad till domare (bilaga 2)
 Beställning av tävlingsnummer
 Läkare och ambulans
 Utse funktionärschefer
 Boka toavagn
 Beställ priser
 Boka lastmaskiner och bärgare
 Beställ varor för försäljning
 Annonser i lokalpress, affischering
 Boka brandsläckare
 Lottning, utskick till förare
 Tryckning av program/startlistor
 Möte, avstämning
 Banan prepareras
 Resultatlistor



Diskutera:

Vilka organisationskrav ställs på arrangören för olika typer av tävlingar?

Hur är beslutsvägarna i organisationen?

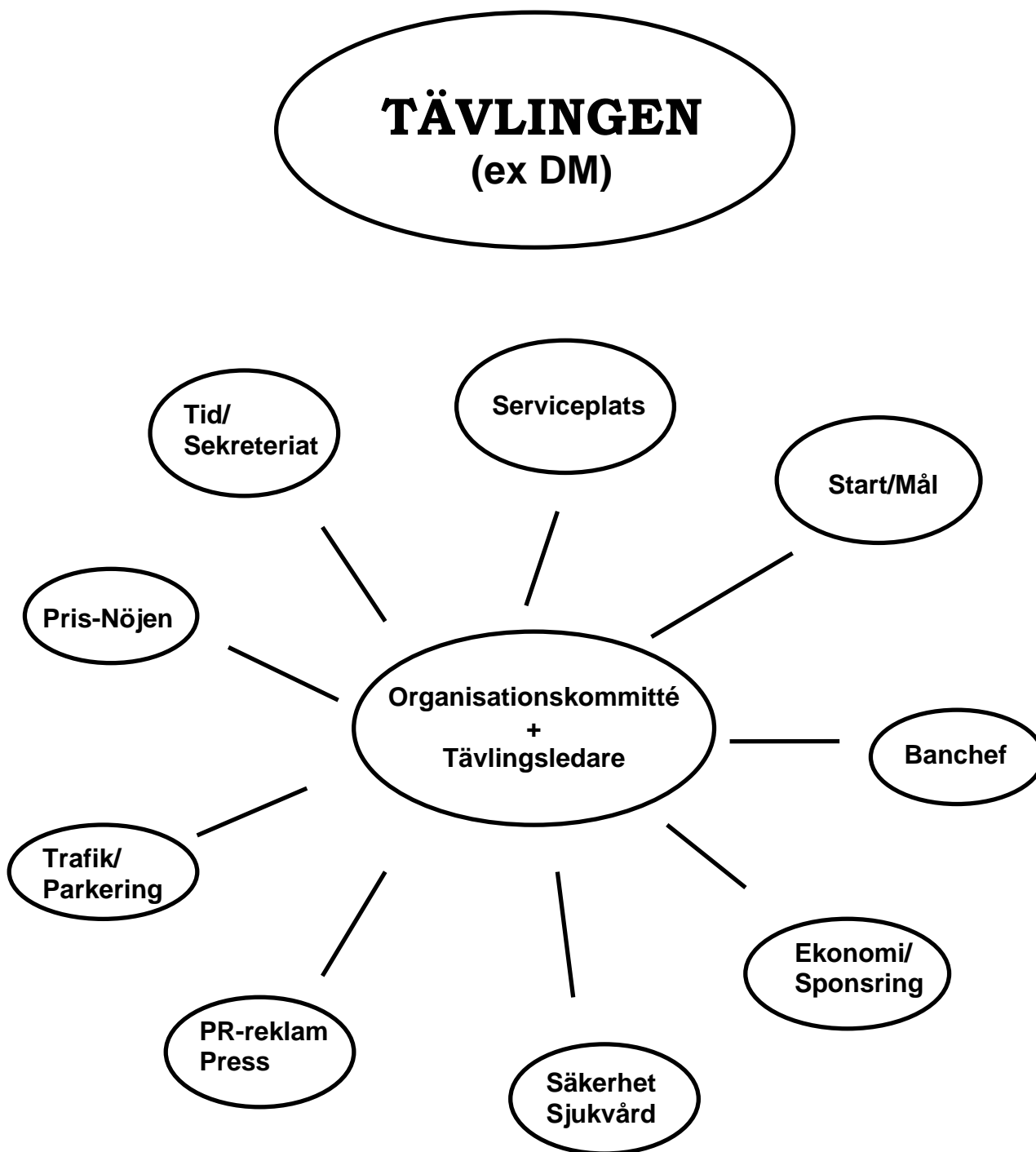
Uppgift:

Hur ska organisationskommittén för vår "kurstävling" vara sammansatt och hur ska den arbeta?

Gör en tidsplanering för vår kurstävling.

Funktionärsutbildning Steg 1-3

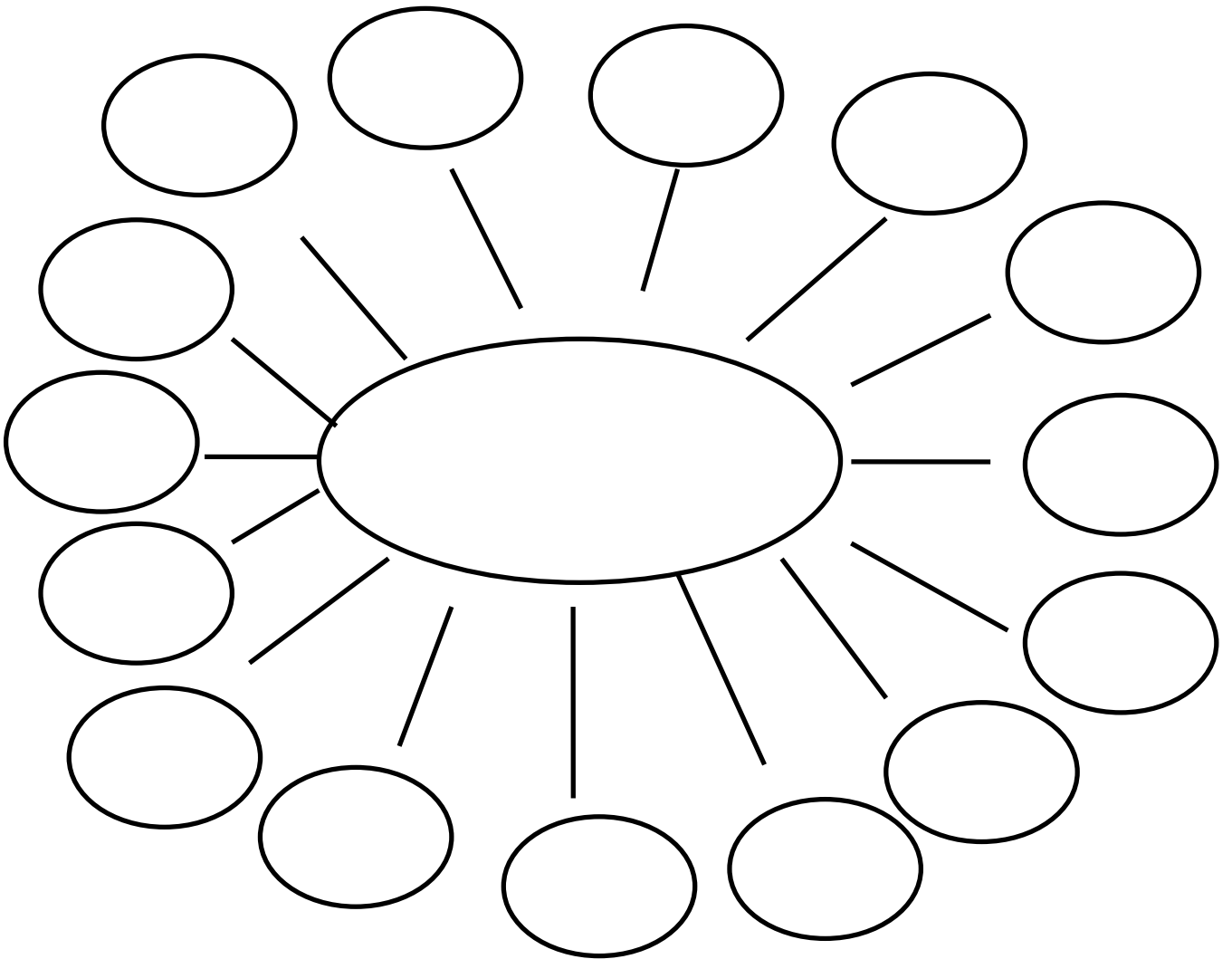
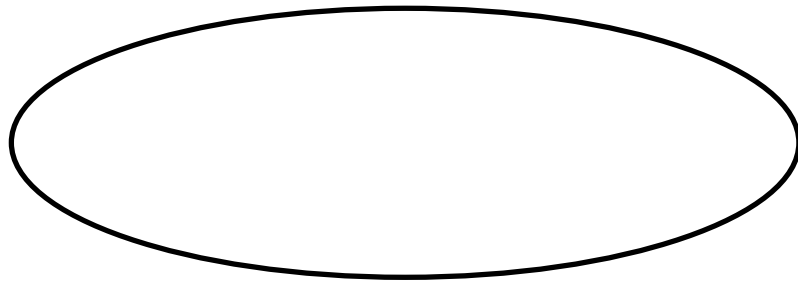
Så här kan en tävlingsorganisation se ut. Se skiss.



Diskutera:

Utifrån denna skiss om ytterligare personer behövs under förberedelsearbetet och hur vi rekryterar dem?

Funktionärsutbildning Steg 1-3



Uppgift:



Fyll i ringarna med funktioner som ska ingå i vår tävlingsorganisation.

Funktionärer



Som vi berättat i inledningen kräver en rallytävling en stor mängd funktionärer. Dessa har olika uppgifter och ansvarsgrad. Alla är minst lika viktiga för att en rallytävling ska gå att genomföra. Vi kommer under avsnittet funktionärer gå igenom de olika funktioner som ska finnas på en rallytävling.

Till funktionärerna på en specialsträcka finns det en funktionärsförteckning (bilaga 8). Förutom funktionärer för själva tävlingsmomentet krävs det ytterligare funktionärer för press/media, servering, parkering, försäljning mm mm.

Tävlingsledare

Tävlingsledaren ska leda och fördela arbetet. Det är han som är ansvarig för själva tävlingen och att den genomförs i enlighet med gällande bestämmelser och tävlingsprogram.

Det är viktigt att tävlingsledaren delegerar arbetsuppgifter. Det finns ingen möjlighet att en rallytävling kan ligga på en mans händer.

Tävlingsledaren ska hela tiden mycket nära samarbeta med biträdande tävlingsledare, tävlingssekreterare, ban- och säkerhetschef.

Tävlingsledaren ska helst kunna allt inom sin sportgren. Det är tävlingsledaren som ska dra upp riktlinjerna för organisationskommitténs arbete, hjälpa medarbetare som kört fast, och vara tillräckligt erfaren för att i varje situation kunna instruera tävlingsfunktionärerna, alla kategorier.

Överallt där motorsporten är beroende av en välvillig inställning från alla berörda parter, ska tävlingsledaren vara beredd att träda till för att frammana den samarbetsvilja som en tävlingsarrangör så väl behöver.

Allt detta kan tyckas vara svårt, men med inlevelse och känsla för vår sport kan en verkligt intresserad funktionär på kort tid bli en duglig tävlingsledare.



Tävlingsledarens särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.6.

Diskutera:



Vilka egenskaper är särskilt viktiga hos en tävlingsledare?

Ange lämpliga uppgifter för en biträdande tävlingsledare?

Tävlingssekreterare

Tävlingssekreteraren är tävlingsledarens högra hand.

Han/hon ska vara väl insatt i allt som gäller tävlingen, bör kunna det mesta i tävlingsreglementet och bör vara anträffbar på telefon även på arbetstid.

Tävlingssekreteraren bör ha god förmåga i att "ta" folk.

Tävlingssekreteraren organiserar och ombesörjer allt skrivarbete, tryckeri och distributionsverksamhet. Han/hon ansvarar för att anskaffa all material och personal som behövs till anmälnings- och tävlingssekreterariatet.



Tävlingssekreteraren upprättar ett tävlingssekreterariat. Detta ska vara rymligt och väl bemannat. Dit ska inte tävlande och utomstående tillåtas tillträde. All personal ska vara övad och väl insatt i sina respektive uppgifter. Instruktion/träning ska ske i mycket god tid före tävlingsdagen. Fullt tillräcklig maskinutrustning ska finnas.

Inkommande protokoll från banan ska särskild personal sortera och hållas tillgängliga för snabb kontroll.

Tävlingssekreteraren organiserar på tävlingsdagen ett anmälningssekreterariat där de tävlande anmäler sig före besiktning. Anmälningssekreterariat ska ha tillgång till telefon vars nummer meddelats i Inbjudan eller utsänt PM.

Tävlingssekreteraren ska inte vara låst utan vara disponibel för oförutsedda uppgifter.

Tävlingssekreteraren ansvarar för att "rättad" startlista blir upprättad och anslagen på den officiella anslagstavlan efter det att tävlingsledaren undertecknat densamma.

Resultatlistan ska skrivas och anslås på tid och plats som meddelats i Inbjudan.

Begäran om undersökning, tävlingssekreteraren ansvarar för att den handläggs på korrekt sätt och att den tävlande underrättas om taget beslut.

Protest: Skriftlig protest inkl. fastställd avgift (se www.sbf.se → Förbubndsinfo → Avgifter) mottages från den tävlande.

Inlämningstiden antecknas på protesten, kvitto på erlagd avgift lämnas till den tävlande varefter protesten omedelbart lämnas till domarordföranden.

Tävlingssekreteraren ansvarar för att resultatlistan inom tre (3) dagar efter tävlingen tillställas samtliga tävlande, anmälare, klubbar, domare och tillståndsgivande myndighet (SDF/SBF).

Tävlingssekreteraren ansvarar för att samtliga tävlingshandlingar arkiveras i minst ett (1) år.

Tävlingssekreterarens särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.8.

Diskutera:



Hur många personer behövs i en anmälan/tävlingssekreterariat?

Banchef

Som namnet antyder är det du som ansvarar för själva tävlingsbanan.

Självklart ska banchefen ingå i organisationskommittén och vara med redan vid den första planeringen av en tävling.



Vid alla kontakter med markägare, väghållare och boende utefter tävlingsbanan bör banchefen finnas med. Banchefen ska tillsammans med tävlingsledaren inhämta erforderliga markägaravtal (bilaga 5, 6, 7). Ett bra sätt att få en samstämmig uppfattning om vägnas beskaffenhet är att före tävlingen genomföra en vägöversyn tillsammans med väghållaren. Sådan vägsyn ska protokollföras.

För att få en så bra tävlingsbana som möjligt är det lämpligt att börja planeringen med serviceplatserna. Samtliga tävlingssträckor (SS/SP) ska planeras med utgångspunkt från gällande säkerhetsbestämmelser i synnerhet med avseende på ”110 km/tim +10%” (”121 km/h-regeln”).

Då bansträckningen definitivt fastställts ska banchefen göra sig bekant med alla vägar inom och i anslutning till tävlingsområdet. Lämpligen görs detta med den sträckchef som ska ansvara för sträckan.

Banchefen ska tillsammans med säkerhetschefen placera tidkontrollerna på ett för funktionärerna säkert sätt. De ska också tillsammans köra tävlingssträckorna och göra bedömningar ifall några särskilda platser bör varnas för såväl publik som tävlande.

Banchefen ansvarar för att varje enskild del av tävlingssträckan uppmätts noggrant och att en tidsplan och road-book finns upprättad i god tid före bankontrollen (minst i koncept).

Banchefen ansvarar så att kontrollplatserna och mållinjer utmärks i terrängen före bankontrollen.

Banchefen ska, se till att senast ett dygn före tävlingen, placera avlysningsskyltar på alla vägar som berörs av specialsträckor. Rekommenderas att dessa placeras ut betydligt tidigare. Detta gör att fler personer passerar dessa skyltar och kan på så sätt bli uppmärksammas på att tävlingen ska genomföras.

Banchefen ansvarar för att pilning av tävlingssträckan sker i enlighet med reglementet (se exempel bilaga 13-15). Eventuella varningsmärken ska också placeras enligt road-boken. Kontroll av pilningen ska ske under samma ljusförhållanden som tävlingen ska genomföras under. Om möjligt ska pilningen genomföras av samma grupp människor. Allt för att tävlingen ska få en så enhetlig pilning som möjligt.

Efter tävlingen ansvarar banchefen i samråd med SS-ansvarig att alla pilar, skyltar, anslag och avspärningar borttages liksom att kontroll- och publikplatser avstädas. Han ska även övervaka att återställandet av tävlingsvägarna påbörjas snarast och att dessa arbeten utförs på det sätt som avtalats.

Skulle tävlingen köras efter noter är det extra viktigt att banchefen har ett nära samarbete med notskrivaren.

Banchefens särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.11.

Funktionärsutbildning Steg 1-3

Diskutera:

Hur kan banchefen med sina särskilda kunskaper om bansträckningen påverka utvecklingen av tävlingen?

Vad är speciellt viktigt att tänka på när man pilar en specialsträcka?

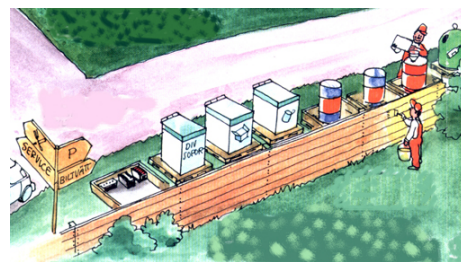
Vad bör man speciellt tänka på vid val av serviceplats?

Varför är det speciellt viktigt att notskrivaren och banchefen har kontakt före tävlingsdagen?

Miljöansvarig

Varje tävling ska utse en miljöansvarig. Denna person bör inte inneha någon annan funktion på tävlingen. Den miljöansvarige ska bevaka tävlingen ur miljösynpunkt och rapportera eventuella iakttagelser till tävlingsledaren. Personen ska ta fram en miljöplan, informera funktionärerna samt samordna eventuella saneringsinsatser.

Miljöansvarig särskilda åliggande framgår av regelboken G 2.2.



Uppgift:

Ta fram en lämplig miljöplan för vår kurstävling.

Säkerhetschef



Säkerhetschefen bör ingå i organisationskommittén och delta i arbetet redan vid den första planeringen av tävlingen.

Säkerhetschefen ska i detalj planera den säkerhet som behövs för tävlingen. Till detta ska han upprätta en säkerhetsplan. Han ska även ta fram handlingsplan för en eventuell olycka samt stoppande av tävling. Naturligtvis hoppas alla på att ingen olycka ska inträffa, men bara för att allt ska fungera vid ett eventuellt olyckstillfälle måste dessa saker vara noggrant genomarbetade.



Hur säkerhetsplanen ser ut beror naturligtvis på de omständigheter som finns runt tävlingen. T.ex. om det finns egen ambulans, rescuebil, läkare mm.

Viktigt är dock att insatstiden är minimal vid en eventuell olycka. Säkerhetsmanualen föreskriver en insatstid på 15 minuter.

Det är säkerhetschefen som ser till

- att informera berörda myndigheter (sjuktransporter, brandkår, polismyndighet, sjukhus) och se till att dessa får ta del av säkerhetsplanen;
- att tävlingen har ett fungerande säkerhets samband;
- att berörda funktionärer har fullständig information om gällande säkerhetsplan;
- att säkerhetsåtgärderna kontrolleras före tävling;
- att övervaka tävlingen ur säkerhetssynpunkt; och
- att till tävlingsledaren anmäla iakttagelser beträffande säkerheten

En bra hjälp i arbetet med säkerheten är "Säkerhetsmanual i Rally" och "Beredskap vid olycka". Båda dessa skrifter finns att hämta på SBF:s hemsida. www.sbf.se.

I god tid före tävlingen ska säkerhetschefen tillsammans med banchef åka tävlingssträckorna och göra en säkerhetsbedömning av dessa för såväl publik, tävlande som funktionärer. De ska tillsammans föreslå eventuella ställen som behöver varnas.



Under själva tävlingen ska säkerhetschefen finnas inne i tävlingscentrat. Kontroll av säkerheten ute på tävlingsbanan ska delegeras till någon/några andra personer.

Före start på respektive specialsträcka ska följande saker kontrolleras;

- att avlysningsskyltar och avspärrnings anordningar finns vid alla anslutande vägar och att dessa är bevakade där fordonstrafik kan ha möjlighet att komma in;
- att publikinformationsskyltarna är uppsatta där publik kan förväntas komma in;
- att vid infart till start respektive mål på SS finns förbudsskylt "Fordonstrafik förbjuden" försedd med tilläggstavla "Gäller ej tävlande och funktionär";
- att stoppskylt finns vid utfart på icke avlyst väg;

Funktionärsutbildning Steg 1-3

- att farliga publikplatser är avspärrade, försedda med anslag t.ex. "Förbjudet område" och ska bevakas;
- att kontrollerna är placerade enligt road-boken och avspärrade för åskådare;
- att uppbromsningssträckan vid målet är avspärrat och korrekt skyltat så att inte publik utsätts för fara;
- att kontrollerna och särskilt utsatta platser är utrustade med brandsläckningsmateriel;
- att sjukvårdsutbildad personal finns i varje start;
- att personalen vet hur eventuellt larmning sker och;
- att sambandet fungerar mellan start och mål, eventuella vägvakter och tävlingsledningen.

Tillåt inte start på sträckan förrän bestämmelserna uppfyllts.

Lämpligt är att det finns en speciell säkerhetsansvarig på varje specialsträcka. Allt för att avlasta sträckchefen dessa uppgifter.

Ett väl uppbyggt säkerhetssystem är ett villkor för sportens fortsatta existens!

Säkerhetschefens särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.7.

Diskutera:



Ifall en tävlande "försvinner" på en specialsträcka, hur får vi reda på detta?

Hur är beslutsvägarna i organisationen?

Uppgift:



Ta fram en lämplig säkerhetsplan för vår "kurstävling".

Publiksäkerhetschef

För att avlasta för säkerhetschefen kan man på tävlingen utse en speciell publiksäkerhetschef.

Som det hörs av namnet ska denna person tillsammans med säkerhetschefen planera lämpliga publikplatser. Och spärra av och skylta upp områden där inte publiken ska uppehålla sig.

Tävlingsdagen ska publiksäkerhetschefen åka banan i nära anslutning till första tävlande för att kunna tillse att avspärrade platser är fria från publik. Bilen som används bör vara utrustad med roterande varningsljus, högtalare eller dylikt för att kunna påkalla uppmärksamhet.



Publiksäkerhetschefens särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.14.

Diskutera:



Om man rent av ska ha en publiksäkerhetschef på varje specialsträcka?

Funktionärsutbildning Steg 1-3

Teknisk chef (Detaljer kring en tävlingsbesiktning finns i utbildningsmaterialet för tekniker, provningsmanual för Rallybilar som finns att hämta på SBF:s hemsida www.sbf.se.)

Som chefstekniker ansvarar du för själva tävlingsbesiktningen och organiserar de tekniker som ska vara med och jobba.

På förbesiktningen ska samtliga tävlingsfordon kontrolleras så att de uppfyller säkerhetskraven och trafiklagstiftningens bestämmelser. Du ska vidare kontrollera registreringsbevis och att eventuella vagnboksanmärkningar är åtgärdade. Vidare ska de tävlandes personliga utrustning kontrolleras.



Vid förbesiktningen ska ljudmätning utföras.

Du ansvarar för insamlandet av vagnböckerna och att de tävlande återfår dem efter genomförd tävling. Se till att detta görs på ett så smidigt sätt som möjligt. En rekommendation är att de tävlande får sin vagnbok tillbaka vid efterbesiktningen, (glöm inte att det ska signeras i vagnboken!).



Ifall domarjuryn så beslutar tillsammans med tekniske kontrollanten genomföra teknisk efterkontroll och utföra bränsleprov.

Som chefstekniker ansvarar du för tävlingsbilarna ifall de efter etappmål eller slutmål ställs i Parc Fermé.



Chefstekniker särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.5.

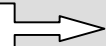
Faktadomare

På en tävling kan det finnas ett antal faktadomare. Dessa ska vara licensierade och finnas angivna på en lista i tävlingssekretariatet. Faktadomare kan vara utsedd att övervaka olika typer av tävlingsmoment, övervaka serviceförbud eller andra speciella övervakningsuppgifter. Vanligaste faktadomaren på en rallytävling är startern på en specialsträcka. En faktadomare ska anmäla sina iakttagande till tävlingsledaren. En faktadomares beslut går inte att överklagas, dock kan en faktadomare som anser att han begått ett misstag ändra sin utsago och anmäla detta till domarjuryn.



Faktadomares särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.3.

Diskutera:



Vilka saker som ska övervakas på vår kurstävling?



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Tävlingsdagen:

- Se till att Ankommande TK och målet blir iordningställda
- Pila in och utfarten på sträckan
- Banda farliga platser utefter sträckan enl. ev. bandlista
- Kontrollera så att pilningen på sträckan överensstämmer med road-booken
- Se till att brandsläckare finns i start och mål
- Placera ut vägvakter
- Spärra av blindvägar efter det att du är säker på att ingen finns inne på dessa
- Kontrollera sambandet på sträckan
- Anmäl namn och personnummer på faktadomare (ex startern) till tävlingsledaren

Sträckans avstängande

Du får inte stänga sträckan för allmän trafik förrän avlysningstiden börjat. När du ska stänga sträckan befinner du dig vid starten. Du kontaktar målchefen om att du ämnar stänga sträckan. Denne blockerar då infarten på sträckan, lämpligen med en bil. Detta görs även vid starten. Du börjar sedan att köra sträckan och ser till så att alla vägvakter och avspärrningsband finns på plats samt att alla blindvägar är tomma.



Det är mycket viktigt att du talar om för samtliga vägvakter att sträckan nu är avstängd för allmänheten och öppnas inte igen annat än på din direkta order.

När du sedan nått målet är sträckan avstängd och klar. Du kan nu ta dig tillbaka till starten och meddela till tävlingsledningen att sträckan är tävlingsklar.

Från och med nu får ingen köra mot färdriktningen.

Du ska om möjligt befinna dig vid Starten under hela tävlingen.

Lyssna på föråkarnas och banchefens eventuella kommentarer och vidtag erforderliga åtgärder.

Sträckans indragande

Först när chefen vid målet anmält att efteråkaren ankommit kan du börja dra in sträckan. Du meddelar tävlingsledningen detta och åker igenom sträckan och meddelar samtliga vägvakter att sträckan kan öppnas för allmän trafik. Dröj inte med detta då det kan stå personer vid ett vägbyte som vill komma in på sträckan.

Det är mycket viktigt att samtliga protokoll kommer in till sekretariatet omgående. Se till att det finns en person i starten och en i målet som är avdelat till detta.

Du ska också se till att sträckan pilas av och att avspärrningar och skyltar tas ner och lämnas åter. Var noga med att städa av sträckan. Ta upp eventuellt skräp som uppkommit på tävlingen.

Upptäcker du skador som inträffat under tävlingen meddela detta till tävlingsledningen.

Om du ser någon boende ute när du kör igenom sträckan, tveka inte utan prata med honom/henne och hör hur allt har fungerat.

Chef SS/SP särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.12.



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Diskutera:



Sträckchefens roll i praktiken.

Vilka egenskaper utöver ”rallymässiga” bör en sträckchef ha?

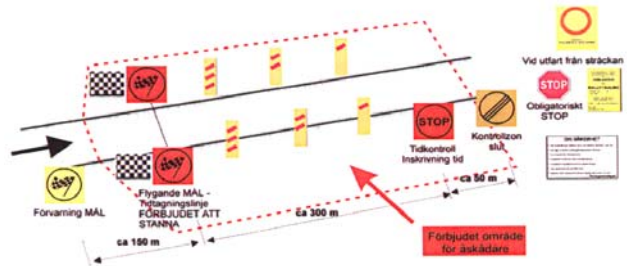
Vilka funktionärer krävs på en specialsträcka?

Vad ska du som sträckchef rapportera till tävlingsledningen?

Hur säkerställa att informationen till alla boende når fram?

TK-chef/Målchef på specialsträcka

Som namnet antyder är det du som är chef över själva TK'n och du ska organisera och leda verksamheten i denna. Är du TK-chef/målchef på en specialsträcka underlättar det ifall du tillsammans med sträckchefen före tävlingsdagen varit ute på platsen och kollat.



Du ska verkställa skyltning, avspärrning och eventuell pilning vid din TK/mål enligt skiss (bilaga 13 och 14).

Tillse att erforderlig utrustning finns på plats.

Ansvara för tidtagningen.

Allt av vikt ska omedelbart meddelas sträckchefen alternativt tävlingsledningen.

TK/mål-chefen får inte binda sig vid en stationär syssla utan ska vara beredd att lösa oförutsedda problem utan att kontrollens löpande arbete äventyras.

TK/mål-chefen ska bära väst/armbindel som visar befattningen.

TK-chefs särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.12.1.

Diskutera:

Vad kan du som TK/mål- chef göra för att underlätta för sträckchefen?

Uppgift:

Gå igenom kontrollernas uppbyggnad. Gå speciellt igenom placeringen av sambandet, brandskydd, säkerhetsbil mm

Tidtagningschef

En mycket viktig uppgift är den som håller ordning på alla klockor i en tävling. De flesta problemen som inträffar på en tävling är rena handhavandefel. Det är därför viktigt att det finns en speciell person som kan instruera berörda om hur tidtagningen fungerar. Det finns en mängd olika system med startljus, fotoceller och skrivande klockor mm. Vilken utrustning som man använder måste bedömas utefter tävlingens dignitet. Dock är det av allra högsta vikt att utrustningen är tillförlitlig och ger de tävlande förutsättning för en rättvis bedömning. Det ska alltid finnas en back-up tidtagning som kan användas ifall huvudtidtagningen skulle gå sönder.

Tidtagningschefs särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.9.



Diskutera:

Vilken tidtagningsutrustning vi ska använda på vår kurstävling?

Vägvakt

Som vägvakt ansvarar Du för säkerheten vid anslutningsvägen!

Oftast är det vägvakten som blir den sist uttagna funktionären på en specialsträcka. Det är viktigt att vägvakten erhåller den information som krävs för dennes befattning.

När avlysningstiden inträtt får inget fordon passera in på den avlysta vägen om inte detta bekräftas av sträckchefen eller tävlingsledningen. Förbudet gäller även utryckningsfordon (polis, ambulans, brandkår).

Om någon kommer och vill åka in på den avlysta vägen ska Du förhindra detta.

Förklara att vägen är avlyst för rallytävling och hänvisa till tävlingsledningen eller till starten på SS. En karta över specialsträckan med vägbytet utmärkt kan vara till stor hjälp för detta. Telefonnummer till sträckchefen och tävlingsledningen är en självklarhet.

Som vägvakt ansvarar Du för att all skyltning vid vägbytet är intakt under hela tävlingen. Även avlysning och publikinformationsskyltarna. Lämpligt är att Du har lite reservmaterial för detta.

Du ska se till att publiken står på lämplig plats (bilaga 15) och ha en visselpipa som Du blåser i när tävlingsbilarna närmar sig platsen.

Pricka av passerande tävlingsbilar på tilldelad avprickningslista för att underlätta ev. spårning av saknade tävlande (bilaga 16) Tävlande som måste avbryta SS och passera ut genom vägbyte uppmanas att lämna tidkort vid slutmålet.



Du ska naturligtvis bära väst.

Upptred artigt men bestämt gentemot de personer Du kommer i kontakt med.

För trivsel under en lång tävlingsdag är en startlista mycket bra.



Publikvakt

Som publikvakt ansvarar Du för att publiken inte uppehåller sig inom förbjudet område.

Det är viktigt att du är på plats före publiken. Du ska bära väst. Upptred vänligt men bestämt. Är du publikvakt ute på en specialsträcka ska du ha en visselpipa och varna publiken då tävlingsbilarna närmar sig platsen.

Publikavspärningar ska vara utförda på platsen enligt sträckchefens/säkerhetschefens anvisningar.

Lyssna på säkerhetschefens anvisningar när han passerar. Vid behov rapportera till denne.

Tillse att avspärningar och förbudsskyltar inte rivs ner.

Diskutera:



Vad krävs det av en person som ska vara väg/publikvakt?

Varför är det så viktigt att denna person bär en tydlig identifiering?

Radiopost

Är det så att du fungerar som radiovakt ute på en specialsträcka ska ditt samband vara det samma som för övrigt i tävlingens säkerhetsamband.

Är det så att du befinner dig vid en anslutningsväg som är angiven som larmväg är det mycket viktigt att du inte släpper in några som helst räddningsfordon förrän du fått klartecken från sträckchefen.

Har du möjlighet så testa alltid radiosambandet på platsen före tävlingsdagen.

En radiopost ute på en specialsträcka ska vara utmärkt i road-book och i terrängen med skyltar.

Det är viktigt att du följer de instruktioner som finns vad gäller sambandet.

**Diskutera:**

Vilka särskilda förutsättningar kan göra att radioförbindelsen är bättre eller sämre?

Vad ska du som radiopost rapportera?

Speaker

Ibland anordnas det s.k. publiksträckor på rallytävlingar. Meningen med publiksträckor är att göra det enkelt för intresserade att komma ut och få se de tävlande. Fördelen för en arrangör är att det ofta går att få in en liten slant genom entré eller annan form av försäljning. För att få höja intresset vid dessa ställen bör man absolut anlita en speaker. Det är viktigt att som speaker aldrig utan tävlingsledningens order via högtalaren ge order eller anvisningar. Det är också viktigt att inte förekomma eller kommentera eventuella domslut.



Speakers särskilda åliggande framgår av regelboken RY 3.13.

Föråkare

På tävlingsdagen är tävlingsledningens viktigaste "arbetsredskap" föråkarbilarna. De är dessa som har möjlighet att justera eventuella brister ute på tävlingsbanan på själva tävlingsdagen. Det är med andra ord mycket viktigt att de personer som åker som föråkare har en gedigen erfarenhet av att arrangera en rallytävling. Till begreppet föråkare inberäknas ett flertal funktioner.

1. Banchef
2. Domarbil
3. Säkerhetsbil
4. S.k. "Nollbilar"

I den tidsplan som upprättas före tävling, ska hänsyn tagas till den tid som behövs för föråkarbilarna.

I vissa tävlingar där deltagande av debutanter och/eller utbildningstävlande förekommer, ska "nollbilar" köra efter respektive mellan dessa klasser.

Även detta ska tas med i planeringen och vid fastställande av tidsplan.

Samtliga föråkare bör vara utrustade med telefon eller annan kommunikationsutrustning.

"Nollbilar"

Som vi nämnt tidigare är det viktigt att poängtera att "nollbilar" ska framföras av rutinerade personal och får ej ses som en förtäckt träningskörning.

Samtliga "nollbilar" ska uppfylla de krav som ställs för tävlingsbil beträffande bilens säkerhetsutrustning. De personer som åker i dessa bilar ska även ha fullständig personlig utrustning.

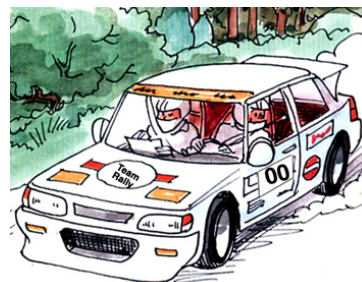
Antalet "nollbilar" beror mycket på tävlingens storlek. Minsta antalet är dock två stycken.

Samtliga "nollbilar" ska ha en speciell checklista att jobba efter. Exempel finns i säkerhetsmanualen. Tänk på att samma checkpunkter bör finnas på minst två ekipage ifall en "nollbil" måste bryta.

Om tävlingen körs efter arrangörsnoter ska minst en av "nollbilarna" köra efter dessa. Observera att någon av "nollbilarna" även måste åka på road-book.

Minst en av föråkarna ska nå målet på specialsträckan innan den första tävlande tillåts starta.

Samtliga "nollbilar" har också till uppgift att om så krävs, stanna och tillrättavisa publik som finns inom farliga områden. Sträckan kan stoppas om inte dessa tillrättavisande efterföljs. Erfarenheten visar att publik har en tendens att söka sig till dessa områden efter det att säkerhetsbilen passerat.



Diskutera:

De olika saker som föråkarna ska kontrollera.

Ska föråkarbilarna ha någon speciell utrustning med sig?

Uppgift:

Sätt ihop lämpliga föråkarmallar till kurstävlingen?

Efteråkare

Tävlingen är inte över förrän efteråkarbilen har nått slutmålet och då denna TK dras in.

Efteråkarbilen har till uppgift att se till och kontrollera att inga tävlande finns kvar efter sträckan. Till denna hjälp har han avprickningslistan som varje TK/SS mål ska föra (bilaga 16).

Har tävlande brutit och blivit stående efter sträckan, ska efteråkarbilen stanna och kontrollera ifall de har meddelat tävlingsledningen. Om inte ska efteråkarbilen göra detta. Vidare kan ekipaget påminnas om att tävlingsrapporten måste lämnas in ifyllt för att vagnboken ska återfås. De tävlande som brutit ska genom efteråkarens försorg, upplysas om att efter denna tidpunkt är tävlingen avslutad och normala trafiksäkerhetsregler gäller. Tävlingsnummer bör avlägsnas eller tejpas över på brutna ekipage.

Efteråkarbilen ska vara utrustad med telefon eller annan kommunikationsutrustning.

Det är viktigt att efteråkaren inte fördröjer sträckans indragande mer än vad respittiden säger.

AVPRICKNINGSLISTA Sätt ett tydligt X i rutan för respektive startnr och position.

Pos	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Summa
1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9
2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	8
3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10
4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10
5	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	8
6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	7
7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	7
8	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	5
9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	7
10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	7
11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
25																	

Diskutera:



Behöver efteråkarbilen någon speciell utrustning med sig?



Tävlingens Genomförande



Funktionärsutbildning Steg 1-3



INBJUDAN

Till varje rallytävling ska det finnas en inbjudan. Denna ska godkännas av domarordföranden innan den kan skickas ut.

Det är viktigt att tänka igenom vad som ska finnas med i din inbjudan. I bilaga 2 finns en checklista så att du inte missar något väsentligt.

Målet bör vara att inbjudan är så komplett som möjligt så att man slipper skriva en massa kompletterande PM.



PM (Bullentiner)

Ibland händer det att man måste få med lite tillkommande text som inte funnits med i inbjudan eller saker som uppkommit under resans gång. Det är viktigt att dessa PM är numrerade och daterade och underskrivna av tävlingsledaren. På tävlingsdagen ska även klockslaget finnas med. PM anslås på den officiella anslagstavlan.

ANNONS

Vanligtvis så annonserar man tävlingen genom SBF:s officiella organ www.sbf.se, tidningen Bilsportbörser eller annan bilsporttidning. Glöm inte att ange ett telefonnummer i annonsen där man kan få information om tävlingen.

TIDKORT

För att underlätta för de tävlande har det centralt tagits fram ett tidkort som ska användas för rally. Tidkortet går att hämta hem på SBF:s hemsida www.sbf.se (bilaga 12).



IDEALTID

Är den tid den tävlande ska använda mellan två på varandra följande tidskontroller.

Om idealtiden över- eller underskrids medför det tidstillägg.

Det är viktigt att man tar hänsyn till vägarnas beskaffenhet och årstid då man räknar fram idealtiden.

RESPITTID

Respittiden är den försening som tillåts för den tävlande innan han/hon blir utesluten ur tävlingen.

Respittid för en rallytävling är max 15 minuter mellan två tidskontroller eller totalt max 30 minuter vid en hel etapp eller max 60 minuter för en hel tävling om den innehåller fler än en etapp.

MAXTID

En rallyspecial tävling får inte innehålla transporttider. Istället anges en maxtid för hela tävlingen. Även en SS/SP kan inneha en maxtid som inte får överskridas.

Uppgift:



Ta fram en inbjudan till vår kurstävling.

Ta fram ett typiskt PM.

Gör en tidsplan för kurstävlingen.

Diskutera:



Upplägget på SBF's tidkort.

Anmälningsssekretariat

Anmälningsssekretariatet ska vara väl tilltaget. Lokalen bör vara så stor att man med lätthet får plats med ett större antal personer alternativt olika in- och utgång. Lämpligt är att ordna två olika köer. Exempelvis en där jämna startnummer anmäler sig och en med ojämna startnummer.

Om tävlingen körs efter noter är det mycket viktigt att licenskontroll och notkvitivering sker samtidigt. Detta för att ingen som inte innehar Co-driverlicens ska kunna kvittera ut noter.

Startkuvertets innehåll ska kvitteras. Lämpligen kan detta göras vid ett särskilt bord. För att ha kontroll på att alla kvitterar sitt innehåll kan man exempelvis lämna ut besiktningsprotokoll och/eller tävlingsnumren vid detta stället.



Vad ska man då kolla i anmälningsssekretariatet?

Naturligtvis att varje tävlande har rätt licens. Detta är mycket viktig - inte minst ur försäkrings-synpunkt. Siffermarkeringarna nedan har gjorts i den ordning som kontrollen bör ske:

1. Överensstämmer den på anmälan angivna licensklassen med den på licensen?
2. Stämmer klubbtilhörigheten med den som angivits i anmälningslistan?
3. Gäller licensen för innevarande år?
4. Stämmer licensnumret med körkortsnumret (personnumret)?
5. Finns aktuellt starttillstånd för utländska förare?

Eventuell PR-licens behålls av anmälan. Denna licens ska finnas möjlighet att lösa på plats.

Om den tävlande har glömt sin tävlingslicens kan en speciell blankett fyllas i ("Licensförsäkring"), där den tävlande försäkrar att giltig licens finns. Därefter lämnas denna blankett till tävlingsarrangören som kontrollerar licensinnehavet hos SBF efter tävlingen. Arrangören har rätt att ta ut en licensavgift som straffavgift.

Anmälarlicens ska uppvisas och kontrolleras för att anmälare ska anges i start- och resultatlistan. Saknas denna kan arrangören ta en extra avgift.

Ta emot eventuell laganmälan.

Notera alla eventuella ändringar på särskild lista för kompletteringar i datan.

Lämna ej ut besiktningsprotokoll och övriga tävlingshandlingar förrän allt är kontrollerat och klart.

Redovisa: Antalet startande i varje klass;
Vilka som ej startat;
Kompletterande uppgifter som saknas från anmälningsblanketten;
Eventuella anmälda klubblag och anmälningsavgifter för dessa; och
Vilka som betalat för "Licensförsäkring" samt avgifter för dessa.

Diskutera:

Hur bör sekretariatet upprättas för att erbjuda bästa service, ordning och reda? Rita upp den perfekta anmälan.

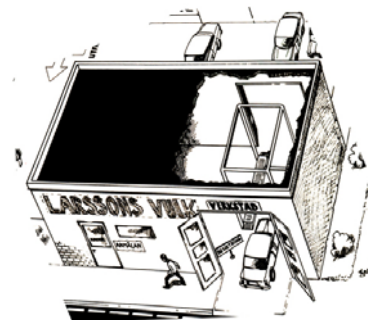
Funktionärsutbildning Steg 1-3

Förbesiktning

(Upplägget i besiktningen beskrivs i utbildningsmaterial för tekniker, provningsmanual för Rallybilar som finns att hämta på SBF:s hemsida www.sbf.se.)

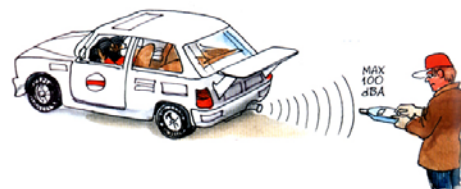
Senast i startbekräftelsen ska det anges var och när förbesiktningen ska ske. Det är viktigt att man utifrån sin tävling har väl anpassade lokaler. Genomkörningsmöjlighet är att föredra (ett måste vid större startfält). I besiktningssalarna ska det vid s.k. A-besiktning finnas tillgång till lyft.

Beroende på antalet startande kan man med fördel ha två besiktningsskärer. Ett sätt att styra så att de tävlande kommer mer utspritt är att ha bestämda besiktningstider eller tom TK (våldigt vanligt utomlands).



På förbesiktningen ska samtliga tävlingsfordon kontrolleras så att de uppfyller säkerhetskraven och trafiklagstiftningens bestämmelser. Du ska vidare kontrollera registreringsbevis och att eventuella vagnboksanmärkningar är åtgärdade. Vidare ska de tävlandes personliga utrustning kontrolleras.

Vid förbesiktningen ska ljudmätning utföras.



Vid förbesiktningen ska vagnboken samlas in.

Det finns inget krav på uppställningsplats (Parc Fermé) efter förbesiktningen.

Serviceplats

Ifall tävlingen har anvisade serviceplatser finns det en del saker man måste tänka på. Framförallt är det val av platsen som är viktig. Skulle man ha en serviceplats där de tävlande återkommer flertalet gånger måste man ta till platsen så att hela startfältet har plats på en gång.

Det är mycket viktigt att det finns gott om funktionärer som anvisar plats för de olika serviceteamen alternativt att det finns uppmärkta platser.

Det är mycket lättare att placera serviceteamen rätt från början än att börja flytta runt dem efter att de tagit en plats.

Vid fast serviceplats bör det finnas en tankzon som är avskild från den övriga serviceplatsen. På denna plats ska det finnas funktionär som bevakar tankningen med brandutrustning. Skyltar för tankzon enligt RY 4.2.1T. Glöm inte kontrollera den tävlandes utrustning och halvljus före start.



Diskutera:



Vad kan man stöta på för problem på en serviceplats?

Vad vinner man med fasta serviceplatser? Central-serviceplats?

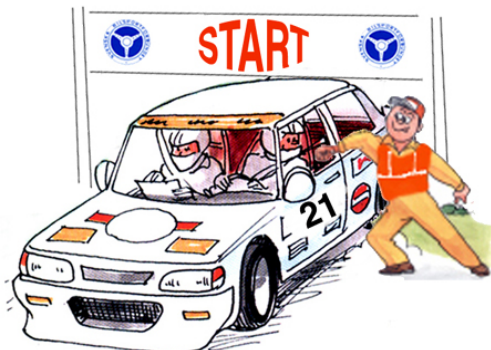
Uppgift:



Skissa upp serviceplatsen för vår kurstävling.

Huvudstart

(Tidkort bilaga 12)



Flytande start tillämpas vilket innebär att respektive ekipage ska vara klart för start senast 30 minuter före beräknad starttid.

1. Kontrollera den tävlandes startnummer.
2. Skriv i starttiden i tidkortet samt starttiden och startnummer i stationsprotokollet.
3. Återlämna tidkortet till den tävlande när det är dags för start.

Tävlande som inte anmäler sig på sin starttid, startar snarast efter sin ankomst (bibehåll startmellanrummet) och erhåller tidstillägg. Detta kan anges i försenade rutan på tidkortet. Förseeningen meddelas omedelbart till tävlingsledningen för vidare åtgärd. Mer än 10 minuters förseening kan medföra nekad start.

Pricka av varje tävlande på avprickningsprotokollet (bilaga 16).

Ovanstående beskrivning gäller även etappstart.

Diskutera:

Hur jag som funktionär handlar när en tävlande kommer tre minuter för sent till start?

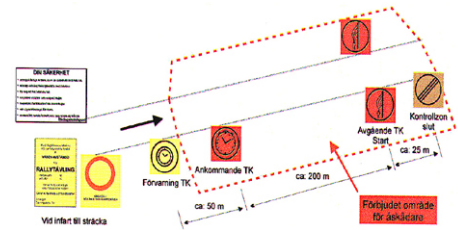
Start specialsträcka

Före tävlingen

TK-chefen ansvarar för att kontrollen i ordningsställs enligt gällande föreskrifter. Placera skyltar och bilar enligt skiss för TK. TK chefen ansvarar för att erforderlig personal samt materiel finns vid kontrollplatsen. Glöm inte publikvakter och avbytare!

(Uppbyggnad av TK bilaga 13.)

Egna funktionärsbilar som inte används i TK:n placeras väl avskilt från kontrollplatsen.



Under tävlingen

Samtliga funktionärer som vistas ute ska bära väst.

Omkörningsmöjlighet ska finnas omedelbart före ”gula klockan”. Se till att denna skylt är väl synlig och kontrollera fortlöpande att inte publik eller funktionärsbilar skymmer dem.

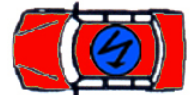
Startplatsen ska vara ändamålsenligt ordnad på så sätt som ger största möjliga säkerhet för funktionärer, tävlande och publik. Hela området från ”gula klockan” till K-zon slut är Parc Fermé och ska **avspärras och bevakas**. Hänvisa publiken att passera vid sidan om kontrollen och, om möjligt, gör stig eller spår. När avlysningstiden inträder **blockeras** infarten med en tvärställd bil så att inget fordon okontrollerat kan passera in på sträckan.



Kalibrera egna klockor så att de kan användas i reserv. Alla klockor ska vintertid förvaras i värme. Undvik att lägga klockorna på defrosteren.

All expediering sker från tävlingsbilens högra sida.

Kontrollen ska vara tävlingsklar i god tid före banchefens ankomst. Denne behandlas liksom övriga föråkare som tävlande.



Starten ska ha radioförbindelse med målet samt tävlingsledningen.

Sjukvårdsutbildad personal och föreskrivna brandredskap ska finnas väl utmärkt på kontrollplatsen. Tänk på att placera ev. räddningsfordon så att de lätt kan ta sig ut på sträckan. Om möjligt placeras dessa mellan startlinjen och K-zon slut (bevakade av funktionär).

Pricka av varje tävlande på avprickningsprotokollet (bilaga 16).

Ankomst TK (Tidkort bilaga 12)

25 meter före ankomst TK ska det finnas en gul skylt med klocka (K-zon börjar).

Den tävlande har rätt att köra in i K-zon en minut före sin ideala ankomsttid.

Ankomsttiden tas när den tävlande överlämnar tidkortet/boken.



1. Skriv in ankomsttiden i timmar och minuter i tidkortet/tidboken. Ex. Om den tävlande ankommer till TK 17.13 är klockan 17.13 ända tills sekundvisaren gått minuten ut och minutvisaren är 17.14.
2. Räkna ut och fyll i antal diff minuter för ankomst. I rutan ”tidig/sen” på tidkortet. Var noga med om det är + eller - tid eftersom de flesta anländer på ”rätt minut”.
3. Skriv in preliminär starttid i tidkortet/tidboken (+3 minuter på ankomsttiden).
4. För in föregående startnummer i tidkortet/tidboken.
5. För in ankomsttiden, preliminär starttid och startnummer i stationsprotokollet.

Funktionärsutbildning Steg 1-3

6. Återlämna tidkortet/tidboken till den tävlande.

Vid köbildning är det den tävlandes skyldighet att komma fram och göra anmälan på ideal ankomsttid.

Den tävlande har alltid rätt att fråga om rätt tid.

Se till att avståndet mellan ankomst TK och startlinjen är väl tilltaget. Minimum är att tre bilar ska få plats.

Start SS

Startern skriver i starttiden i tidkortet/tidboken. Denna samt startnumret skrivs även i ett stationsprotokoll. Vid eventuellt ny starttid ändras denna i tidkortet som signeras av ansvarig funktionär samt införes i stationsprotokollet.

Startern står på höger sida.

Nedräkning: 30 sekunder kvar
 10 sekunder kvar
 5, 4, 3, 2, 1 KÖR!



Rekommenderat är att använda startflagga. Flaggan ströks fram sammanhållen vid 10 sekunder kvar, släpps ut vid 5 sekunder kvar och rycks upp vid KÖR.

OBS! Flaggan får ej vila mot vindrutan.



Används digital startmetod måste dess funktion beskrivas i ett PM.

Tävlande som efter startkommando ej startat skjutes förbi K-zon slut skylten. Om den tävlande väljer att bryta tävlingen skjutes bilen bakåt och åt sidan.

Tjuvstart meddelas till **TK-chefen** som **omedelbart** meddelar detta till Målet på sträckan samt till tävlingsledningen. Tjuvstart noteras i stationsprotokollet.

Intervalltidtagningen (parallelltidtagningen) placeras i utrymme helt skilt från huvudtidtagningen. Den ska ha god synkontakt med startlinjen. Tiden tas när hjulen börjar snurra! Noggrannheten ska vara sådan att eventuell tjuvstart kan styrkas från protokollet/tidsremsan.

Med fördel används skrivande klockor i ankommande TK'n.

Kom ihåg att meddela tävlingssekretariatet om någon tävlande bryter på sträckan, om möjligt uppge anledning.

Behandla boende utmed sträckan med största respekt.

Rapportera till tävlingsledningen:

- TK:n klar
- Banchefens ankomst
- Första föråkare
- Första tävlande
- Efteråkarens ankomst



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Efter tävlingen

Sträckchef och radiobil måste finnas kvar vid starten tills efteråkaren passerat sträckans mål. Innan dess får inga obehöriga fordon släppas in på sträckan.

Besked om indragning av kontrollen ges av sträckchefen eller på direkt order av tävlingsledningen.

Se till att alla klockor, protokoll och övriga handlingar omedelbart kommer till tävlingssekreteriatet.

Kontrollera att målplatsen lämnas i städat skick!

Diskutera: 

Noggrant igenom startkontrollens uppbyggnad och var och varför olika saker ska vara placerade på speciella platser?

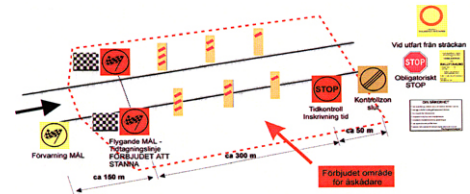
Mål specialsträcka

Före tävlingen

Målchefen ansvarar för att kontrollen i ordningsställs enligt gällande föreskrifter. Placera skyltar och bilar enligt skiss. Han ansvarar för att erforderlig personal samt materiel finns vid kontrollplatsen. Glöm inte publikvakter och avbytare. Uppbyggnad av mål (bilaga 14).

Egna funktionärsbilar som inte används i målet placeras väl avskilt från kontrollplatsen.

När sträckchefen informerar spärras infarten till målet med en tvärställd bil, och öppnas först när B-bilen anländer.



Under tävlingen

Samtliga funktionärer som vistas utomhus ska bära väst.

Målplatsen ska vara ändamålsenligt ordnad på så sätt som ger största möjliga säkerhet för funktionärer, tävlande och publik. Hela området från förvarning mål till K-zon slut är Parc Fermé och ska **avspärras och bevakas**. Hänvisa publiken att passera vid sidan om kontrollen och, om möjligt, gör stig eller spår.

Kalibrera egna klockor så att de kan användas i reserv. Alla klockor ska vintertid förvaras i värme. Undvik att lägga klockorna på defrostern. All expediering sker från tävlingsbilens högra sida.



Kontrollen ska vara tävlingsklar i god tid före banchefens ankomst. Denne behandlas liksom övriga föråkare som tävlande.

Målexpeditionen ska ha radioförbindelse med starten på sträckan samt tävlingsledningen.

Brandredskap placeras i anslutning till expeditionen.

Pricka av varje tävlande på avprickningsprotokollet (bilaga 16).

Eventuella tjuvstarter som meddelas från starten ska meddelas den tävlande.

OBS! Mycket viktigt att det inte påförs tjuvstart på fel tävlande.

AVPRICKNINGSLISTA Sätt ett tydligt X i rutan för respektive startnr som passerat.

	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	Rad-summa
1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29							
3	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39							
4	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49							
5	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59							
6	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69							
7	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79							
8	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89							
9	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99							
10	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109							
11	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119							

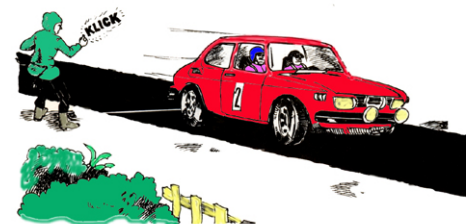
Måltidtagning

Huvudtidtagningen med klocka samt parallelltidtagning placeras mitt för mållinjen. Via porttelefon/radio rapporteras måltiden i klartext till målexpeditionen. Måltiden samt startnumret antecknas i stationsprotokollet.

Om inte den tävlandes startnummer uppfattats måste mållinjen fråga målexpeditionen och föra in uppgiften i stationsprotokollet.

Tänk på att tävlingsbilar lätt stör ut vissa radioförbindelser.

Tänk på att ha back-up system.





Funktionärsutbildning Steg 1-3

Målexpedition (Tidkort bilaga 12)

Tidsexpeditionen som är placerad 200 - 400 meter efter mållinjen (se Road-Book) erhåller sträcktiden från mållinjen via porttelefon/radio.

1. Ange tiden som rapporteras från mållinjen i timmar, minuter, sekunder och eventuellt tiondels sekund i stationsprotokollet.
2. Skriv till startnumret i stationsprotokollet och skriv in tiden i den tävlandes tidkortet/boken.
3. Om tjuvstart rapporterats från SS start skriv "Tjuv" + antal sekunder och signera i rutan för anmärkning.
4. Kontrollera föregående startnummer i förhållande till stationsprotokollet. Vid tveksamhet fråga den tävlande om de sett något utefter sträckan.
5. Återlämna tidkortet/boken till den tävlande oavsett om maxtiden/respittiden överskridits.

Tidsuträkning

Ifall tävlingstiden ska räknas ut efter sträckmålet ska detta göras vid en separat PC (passerkontroll) efter målexpeditionsbilen och antecknas på resultattavlan respektive meddelas in till tävlingssekretariatet. PC skylt enligt RY 4.2.1T.

1. Tag och räkna ut körtiden på specialsträckan från tidkortet/boken.
2. Ange körtiden i stationsprotokollet och i tidkortet/boken.
3. Återlämna tidkortet/tidboken till den tävlande.
4. Meddela körtiden till resultattavlan och tävlingssekretariatet.

Med fördel används skrivande klockor i målet.

Kom ihåg att meddela tävlingssekretariatet om någon tävlande bryter på sträckan, om möjligt uppge anledning.

Behandla boende utmed sträckan med största respekt.

Rapportera till tävlingsledningen:

Banchefens ankomsttid
 Första föråkares "
 Första tävlandes "
 Efteråkarens ankomsttid

Efter tävlingen

Besked om indragning av kontrollen ges av sträckchefen eller på direkt order av tävlingsledningen.

Se till att alla klockor, protokoll och övriga handlingar omedelbart kommer till tävlingssekretariatet.

Kontrollera att målplatsen lämnas i städat skick!

Diskutera:



Noggrant igenom målkontrollens uppbyggnad och var och varför olika saker ska vara placerade på speciella platser?

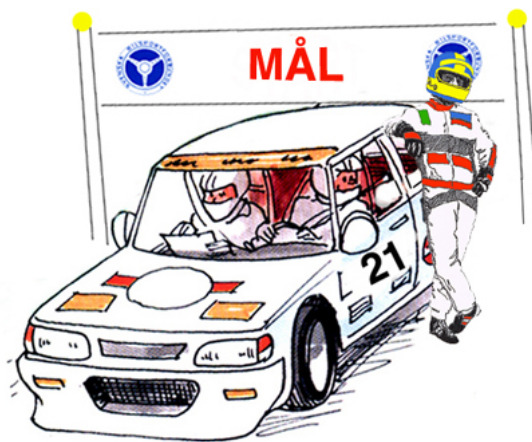
Slutmål/Etappmål

Tidkontrollen vid ett slutmål eller etappmål är lika uppbyggd som en ankommande TK. För den tävlande är skillnaden den att till ett slutmål får han komma för tidigt utan att tillfogas något tidstillägg. Detta gäller inte vid ett etappmål där idealtiden ska hållas.

Målgång på tävling räknas då den tävlande erhållit sin tid vid slutmålet och avlämnat sitt tidkort/tidbok.

Tänk på att det gärna ska vara lite glans att nå målet på en tävling.

Efter målgång på en tävling genomförs en enklare efterbesiktning (finns beskrivet i utbildningsmaterialet för tekniker). Vid denna är det lämpligt att samla in tidkortet med påskrivna tävlingsrapport, och då återlämna ekipageets vagnbok (glöm inte att det ska signeras i vagnboken!).



Ankomst TK

25 meter före ankomst TK ska det finnas en gul skylt med klocka (K-zon börjar). Den tävlande har rätt att köra in i K-zon en minut före sin ideala ankomsttid. Ankomsttiden tas när den tävlande överlämnar tidkortet/boken eller tidsremsa begärs.

1. Skriv in ankomsttiden i timmar och minuter i tidkortet/tidboken. Ex. Om den tävlande ankommer till TK 17.13 är klockan 17.13 ända tills sekundvisaren gått minuten ut och minutvisaren är 17.14.
2. Räkna ut och fyll i antal diff minuter för ankomst. I rutan ”tidig/sen” på tidkortet. Var noga med om det är + eller - tid eftersom de flesta anländer på ”rätt minut”. OBS! Vid slutmål gäller endast tidstillägg vid för sen ankomst.
3. För in föregående startnummer i tidkortet/tidboken.
4. För in ankomsttiden och startnummer i stationsprotokollet.
5. Återlämna tidkortet/tidboken till den tävlande.

Pricka av varje tävlande på avprickningsprotokollet (bilaga 16).

Diskutera:

Hur vill vi att målgången ska se ut på vår kurstävling?

Resultaträkning

Resultaträkningen måste vara bra organiserad. Utrymmet där denna utförs ska vara avskilt och obehöriga ska inte tillåtas tillträde. Personalen ska vara väl förtrogen med maskinutrustningen och denna väl anpassad för ändamålet.

Om inga oklarheter föreligger i den tävlandes tidkort/tidbok ska dennes detaljresultat kunna anslås på ett par minuter efter det att tidssekretariatet fått tagit del av körtiderna. Resultat som anslås senare än 5 minuter tyder på en bristande organisation.

Ifall tidsrapportering förekommer utefter tävlingsbanan måste varje tidkort manuellt kontrolleras mot de inringda resultaten innan det officiella resultatet fastslås. Viktigt att transporttiderna inte glöms bort.



Resultatlista/tavla

Resultatlistan ska upprättas för varje bil- och förarklass enligt den tävlingsindelning som angivits i tävlingsinbjudan. Resultatlistan ska omfatta både förarens och kartläsare/Co-drivers namn, klubb, eventuell anmälare samt del och slutresultat. Offentliggörandet sker genom att preliminära resultat (resultattavla) är upprättade och har anslagits. Licensnummer ska endast anges på den resultatlistan som redovisas till SDF/SBF.

Resultattavlan ska vara så placerad och utformad att ett större antal personer samtidigt kan se dess uppgifter. Det är också viktigt att den är lättarbetad för den som fortlöpande ska anslå tiderna. Man bör sträva efter att resultattavlan är så utformad att de tävlande och övriga intressenter mycket lätt kan bilda sig en uppfattning i vilken ordning de tävlande hamnat.



Prisutdelning

Prisutdelningen är ju något av finalen på tävlingen. Det är ofta detta intryck den tävlande tar med sig hem efteråt. Försök därför att göra denna lite extra festlig. Här finns det mycket fritt för den egna fantasin. Ett krav är dock att alla närvarande kan uppfatta allt som sägs i samband med prisceremonien.

Prisutdelningen kan ske efter att resultatlistan fastställts och offentliggjorts.

Det åligger arrangören att inom 3 dagar efter slutförd tävling sända resultatlistan till domare, tävlingdeltagarna (anmälare, förare/Co-driver) samt deras klubbar.

Diskutera:



Hur tänker vi redovisa resultaten på vår kurstävling?

Uppgift:



Planera den perfekta prisutdelningen.



INSTRUKTION FÖR SPECIALPROV (SP)

(uppbyggnad av SP bilaga 17)

- Alt. 1:** Start- och målplats på skilda platser. SS maxlängd 5 km.
Alt. 2: Start- och målplats på samma ställe. Maxlängd 3 km.
Start- och Målgård enl. bilaga 17.
Chef SP: Se Sträckchefsinstruktion (SS).
TK-chef: Start- och Målgård upprättas på plats enl. banchefens instruktioner.
Tillse att erforderlig personal och utrustning finns i god tid före tävling.

Tävlingsdagen:

Vid ankomst till SP upprättas Start- och Målplats enl. instruktion.

In- och utfart skyltas enl. samma regler som för SS. Provets nummer (TK-skylt) placeras ca. 50 m före kongården. Skiss över provets utformning ska finnas i Road-Book eller tillhandahålls de tävlande före start på berört avsnitt (SP).

- Tidtagare:** Tidtagning på SP sker med två separata stoppur. Medeltiden dess utgör körtiden vilken antecknas i tidkortet. Stoppuren startas när den tävlande passerar *Tidtagningslinjen*.
Glöm ej att kontrollera den tävlandes utrustning och halvljus före start.
Start sker efter anvisning av funktionären.

- Målgång:** Under tiden den tävlande kör SP utplaceras *Stoppkon* på stopplinjen. Tiden tas när bilens främsta del passerar Tidtagningslinjen. Försöker den tävlande att inte stanna inom målgården betraktas provet som felaktigt utfört och den tävlande ges *Längsta körtid*.

- Påkörd kon:** Påkört hinder utefter banan belastas med vardera 5 prick. Påkörd kon i Start- eller Målgård belastas med 5 prick oavsett hur många koner som rubbats från sin markering.

- Felaktig vändning:** Vändning ska bevakas av funktionär som rapporterar till TK-chef vid felaktigt utförd vändning. Vid placering utom synhåll ska kommunikationshjälpmedel användas.

- Stationsprotokoll:** Ska föras vid Vändpunkt samt Start- och Målgård.

- Faktadomare:** Det är lämpligt att funktionär som övervakar tävlingsmoment (t.ex. påkörda koner, felaktiga vändningar) utses till faktadomare.

- Genomförandet:** Försök att undvika för långa uppehåll. Startmellanrummet ska bibehållas så långt detta är möjligt.

- Efterarbete:** Efter genomförd tävling avstädas området och spår krattas igen. Klockor och protokoll insänds snarast till tävlingsledningen.



Denna sida är avsiktligt lämnad blank!



Säkerhet

på en

Rallytävling



Säkerhet

”Planeringen av säkerhetsarbetet inför en rallytävling är lika viktigt vid en klubbävling som vid en VM-tävling.”

Denna text inleder SBF:s säkerhetsmanual i rally.



Naturligtvis avgör tävlingens storlek mycket av säkerhetsarbetets omfattning och nivå, men oavsett detta krävs en genomarbetad planering före det inträffat någon olycka. Det är också så att följer man inte de regler och föreskrifter som finns, och det inträffar en olycka, kan man som tävlingsledare och arrangör ställas till svars för detta.

I ett säkerhetsarbete på en rallytävling ingår en mängd olika saker. Det mesta av säkerhetsarbetet är inte själva tävlingsbanan utan all runt om kring så som identifiering och uppmärkning av farliga platser för publik, skyltar och avspärrningar mm mm.

En stor hjälp under ert säkerhetsarbete finns i ”Säkerhetsmanual i Rally” samt ”Beredskap vid olycka”. Där finner du en hel del råd och tips. Två skrifter som finns att hämta på SBF:s hemsida www.sbf.se.



Säkerhetsplan

Till varje tävling ska det finnas en säkerhetsplan. Denna upprättas lämpligen av säkerhetschefen. I denna ska det finnas beskrivet hur man handlar vid en eventuell olycka under tävlingen. Detaljerade instruktioner ska finnas till varje funktionär.

Handlingsplan vid stoppande av tävling

Till säkerhetsplanen ska det även finnas en handlingsplan som beskriver hur man ska göra ifall en del av eller en hel tävling måste stoppas.

Krisanteringsplan

Skulle det inträffa en svårare personskada alternativt dödsfall som kopplas till tävlingsmomentet ska det finnas en krisplan för detta. Det ska finnas en krisanteringsgrupp (POSOM gruppen) i varje kommun som kan hjälpa till vid dessa tillfällen. Denna ska kontaktas före tävlingen. En krisgrupp inom tävlingsledningen ska dessutom finnas organiserad som handlägger dessa ärenden när tävlingen måste stoppas vid svårare olycka alternativt dödsfall som kopplas till tävlingsmomentet.

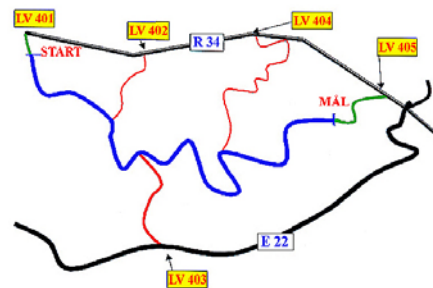


Säkerhetskarta

En speciell säkerhetskarta ska tas fram. På denna ska eventuella larmvägar vara utmärkta. Varje lämplig larmväg ska vara numrerad på säkerhetskartan. Ett bra sätt att numrera dessa vägar är att som första siffra står specialsträckans nummer, varefter tillfartsvägarna numreras i löpande följd från start till mål. Ex: SS nr 2 har numrering 201, 202, 203, 204 osv. Denna numrering gör att missförstånd bör kunna uteslutas vid ett eventuellt larm.

Vid varje larmväg måste det finnas ett fungerande radiosamband.

Säkerhetskartor ska vara av mycket god kvalitet. Kartorna ska finnas hos tävlingsledningen, sträckfunktionärer, radiosambandet, larmcentraler, polis, ambulans- och brandstationer i området.



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Samband

För en fungerande säkerhet krävs ett fungerande samband. Sambandet ska finnas mellan varje sträckas start och mål samt till tävlingssekretariatet. Som säkerhetssamband gäller radio alternativt det fasta telefonnätet. Mobiltelefon är inte tillåtet då man inte med säkerhet kan säga att täckning finns på tävlingsdagen.



Sjukvårdsberedskap

Vid varje specialsträckas start ska det finnas en sjukvårdsutbildad person. Strävan bör vara att denna person innehar lägst kompetens undersköterska.



Brandberedskap

Vid varje start och mål på specialsträcka samt särskilt riskfyllda platser, serviceplats och tankzon eller dylikt ska det finnas min. 6 kg pulver eller kolsyresläckare.



Räddningsfordon

Det är viktigt att man som arrangör kan garantera att det finns tillgång till räddningsfordon vid en olycka. Säkerhetsmanualen föreskriver en insatstid på 15 minuter. För att klara detta krävs många gånger egen ambulans eller rescuebil för tävlingen.

Tänk på att kolla så att patientförsäkringen gäller ifall ni lånar en ambulans från landstinget.



Spårande av tävlande

Varje tävling måste på ett effektivt sätt kunna spåra eventuella tävlande som försvinner på en specialsträcka. Det finns ett antal olika möjligheter att göra detta. Ett sätt är att ange föregående startande på tidkortet. Ett annat sätt är att radiopersonalen i målet rapporterar till radion i starten när en bil nått sträckmålet. Med ett avprickningsprotokoll kan man då se ifall någon saknas. Om detta upptäcks måste det klargöras var denna tävlande tagit vägen.

Diskutera:



Vilken typ av kommunikationsutrustning kommer att användas?

Hur bör vår säkerhetsplan se ut?

Måste vi ha egen ambulans för att klara av insatstiden?

Vad krävs för att uppnå högsta möjliga beredskap?

Hur tänker vi spåra de tävlande?

Vad är fördelen med SBF's rescuebilar?



Säkerhetsinformation

Följande text ska finnas tryckt på kartor, i program mm:

Om olyckan är framme - säkerhetsinfo!

Du vet väl att varje Rallybil är välutrustad om olyckan skulle vara framme?

Alla Rallybilar är utrustade med:

Brandsläckare, fastsatta på golvet framför framstolarna;

Personskadeskylt, som ska användas till att påkalla andra medtävlarens uppmärksamhet vid personskada;

Bälteskniv, som kan användas ifall säkerhetsbältena ej går att lösa ut;

Förbandskudde, innehållande sjukvårdsmateriel för första hjälpen; och

Varningstrianglar, som ska användas till att varna andra medtävlare.

Om en olycka har hänt, så kan Du göra en stor insats genom att använda skyddsutrustningen på rätt sätt för att ge snabb första hjälp!

Denna info ska finnas införd i Road-Book/köroder:

ÅTGÄRDER VID OLYCKA

1. När personskadeskylt visas är Du skyldig att stanna, och medverka till att skadad omhändertas.
2. På lämpligt sätt varna nästa bil.
3. Meddela till sträckans mål-TK/närmaste radiovakt:
 - Startnummer på det inblandade ekipaget
 - Om och i så fall hur många skadade det finns
 - Om det eventuellt finns fastklämda skadade
 - Var olyckan inträffat, t ex närmaste angivelse, våning, i Road-Book
 - Övriga iakttagelser av vikt

Publikinformationsskylt 500x700 mm

(Ska finnas uppsatt där publik kan förväntas komma)

- **Stå ej på farliga ställen, d.v.s de ställen dit bilar kan nå**
- **Stå upp och följ tävlingsbilarna med blicken**
- **Ha respekt för bilarnas fart**
- **Respektera skyltar och avspärrningar**
- **Respektera funktionärernas anvisningar**
- **Var uppmärksam på Ditt barn**
- **Använd ditt sunda förnuft och hjälp andra att stå rätt**

Tävlingsledningen

NÄR EN OLYCKA HÄNDER

Skulle en olycka inträffa är det viktigt att du handlar lugnt och effektivt. Utgången kan bero på hur du reagerar och de åtgärder som du vidtar. Läs därför noga igenom detta PM och fundera på hur du i din befattning bäst kan lösa en uppkommen situation. Denna larminstruktion bygger på att ambulans och räddningsfordon larmas direkt från specialsträckan.



Målchef

- Som regel är det du som först får reda på att en olycka med personskada har inträffat.
- Försök ta reda på **VAR** olyckan hänt, **SKADORNAS** omfattning och **VILKEN** tävlande som är inblandad. Om uppgifterna är oklara från den första som larmar kanske du måste fråga nästa tävlande också innan du larmar.
- **Larma** därefter starten på sträckan.
- Fortsätt därefter ert ordinarie arbete. Avvakta ytterligare direktiv från sträckchefen eller tävlingsledningen.
- Uttala dig inte till någon utomstående utan hänvisa dessa till tävlingsledningen.

OBS! Släpp under inga omständigheter in någon bakvägen på sträckan. Detta gäller även polis och utryckningsfordon. Detta får endast ske direkt på sträckchefens order.

TK-chef start

- När du får besked om att en olycka inträffat stoppar du sträckan omedelbart.
- Om sträckchefen måste åka in på sträckan meddelar du tävlingsledningen detta.
- Organisera kön av tävlande så att eventuella utryckningsfordon lätt kan komma fram.
- Uttala dig inte till någon utomstående utan hänvisa dessa till tävlingsledningen.

Vägvakt med radio

- Skulle Du få besked av någon tävlande att en olycka har hänt. Försök ta reda på **VAR** olyckan hänt, **SKADORNAS** omfattning och **VILKEN** tävlande som är inblandad.
- **Larma** sträckchefen vid starten.
- Avvakta därefter vidare order från sträckchef eller tävlingsledning.
- Kom ihåg att inte uttala Dig för någon utomstående utan hänvisa till tävlingsledningen.
- Du får under inga omständigheter släppa in någon på sträckan utan sträckchefens eller tävlingsledningens direkta tillstånd!



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Sträckchef

- När du får reda på att en olycka med personskada inträffat **STOPPAR** du sträckan och **LARMAR** enligt uppgjord larmplan. OBS! ange rätt ambulansinfart.
Om sträckan har en ambulans eller Rescue-bil i starten skickas denna in.
- Du tar med din sjukvårdare och brandsläckningsutrustning och kör in till olycksplatsen där NI tar ställning till vad som ytterligare måste göras.
- Meddela därefter tävlingsledningen dina åtgärder
- Om du skulle passera några tävlande när du kör in på sträckan **MÅSTE** du stanna och säga till dessa att en olycka inträffad och att sträckan är **STOPPAD**.
- Inga räddningsfordon får köra mot körriktningen om du inte är helt säker på att inga tävlande kan komma.
- Uttala dig inte till någon utomstående utan hänvisa dessa till tävlingsledningen.
- Invänta tävlingsledningens besked om sträckan ska återupptas eller om andra åtgärder ska vidtagas.

*Arbeta lugnt och effektivt. Kör **aldrig** mot färdriktningen på sträckan!*

Diskutera:



Gå igenom ett olycksscenario på er tävling?

Vem ger den officiella informationen vid en olycka?

Kvalitetsblad

Ett tips vid starten av funktionärsutbildningen och förberedelser inför tävlingen kan vara att nyttja Kvalitetsblad.

- Lista alla verksamheter som ska ske före, under och efter tävlingen.
- Bestäm ett antal kvalitetskriterier för respektive aktivitet.
- Lever vi upp till kvalitetskriterierna eller behöver vissa åtgärdas?
- Vad ska göras, hur, när och av vem?

Hör med din SISU-kontaktperson för fler tips!





Funktionärsutbildning Steg 1-3

Denna sida är avsiktligt lämnad blank!



CHECKLISTA för Arbets- och Tidsplan

<i>Åtgärd</i>	<i>Tidpunkt</i>	<i>Ansvarig</i>
Boka tävlingsdag		
Organisationskommitté utses		
Arbetsplan upprättas		
Boka klockor		
Chefsfunktionärer utses		
Bansträckning i stort		
Start- och målplats fastställas		
Boka data för resultaträkning		
Reklamarbetet påbörjas		
Lokala polismyndigheten		
Markägartillstånd		
Funktionärsinstruktioner upprättas		
Bansträckning i detalj		
Budgetförslag upprättas		
Domare utses		
Kontroll av materiel inkl. trafikskyltar		
TK-platser fastställs inkl. mållinje		
Tävlingsbanan kontrollmätas och tidsplan upprättas		
Inbjudan och tilläggsregler i koncept		
Funktionärsutbildning med chefsfunktionärer		
Road-Book och noter upprättas		
Säkerhetsplan upprättas		
Bankkontroll		
Ansökan till länsstyrelse och aktuellt distriktskontor		
Serviceplatser och publikplatser		
Planera serveringen		
Märka ut TK och mållinjer i terrängen		
Samband-, räddnings- och krishanteringsplan		
Bankkontroll		
Inbjudan och tilläggsregler utsändes		
Respittid och maxtider fastställs i samråd med domarordföranden		
Annons hemsida, tidning		
Road-Book och ev. noter kontrollköres		
Bankkontroll med domarordföranden		
Informera boende längs SS		



Funktionärsutbildning Steg 1-3

<i>Åtgärd</i>	<i>Tidpunkt</i>	<i>Ansvarig</i>
Beställning av priser		
Trycka inbjudan (efter godkännande av domarordf.)		
För- och efteråkare utses		
Upprätta funktionärsförteckning		
Upprätta funktionärsinstruktioner		
Mottaga anmälningar		
Organisera program- och kartförsäljning		
Servicepaket iordningställs		
Kontakt mjölktransporter, hemtjänst, lantbrevbärare mm		
Funktionärsgenomgång		
Program iordningställs		
Reklamarbetet slutföres		
Tryckning av Road-Book		
Lottning		
Anmälningslista och PM		
Utsändning av startlista, PM och Inbjudan		
Pressmeddelande		
Pressmateriel iordningställs		
Prisutdelning förbereds		
Tävlingshandlingar iordningställs		
TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE		
Tillstånd, PM, och startlista anslås		
Resultatlista upprättas och undertecknas		
Mottaga protester och överlämna dessa till domarjuryn		
Prisutdelning		
Avpilning av banan		
Vägåterställande		
Städning av banan, start- och målområde, lokaler		
Resultatlista utsändes senast 3 dagar efter tävling		
Rapportera registreringsnummer till SBF		
Tävlingsrapport till SBF/SDF		
Tackanners		
Bokslut		
Utvärdering		



Checklista för TÄVLINGSINBJUDAN/PM

		Inbj	PM1	PM2	PM3	EJ
1.	Tävlingsarrangör, ort och datum;					
2.	Organisationskommitté, namn;					
3.	Tävlingsledare, namn och telefonnummer;					
4.	Teknisk chef, namn och telefonnummer;					
5.	Domarordförande, namn och telefonnummer;					
6.	Domare, namn;					
7.	Teknisk kontrollant, namn och telefonnummer;					
8.	Tävlingsform, antal SS, tävlingens längd, noter eller ej;					
9.	Tävlingsplats, ort, (telefonnummer under tävlingen);					
10.	Tidsplan					
	<ul style="list-style-type: none"> ● Besiktning (kan även meddelas i startbekräftelsen) Vilken kategori, A- eller B-Besiktning som tillämpas ska meddelas, <i>se RY 8.7</i>; 					
	<ul style="list-style-type: none"> ● Banans offentliggörande (kan även meddelas i startbekräftelsen); 					
	<ul style="list-style-type: none"> ● Ev. träning; 					
	<ul style="list-style-type: none"> ● Första start; 					
	<ul style="list-style-type: none"> ● Slutbesiktning och ev. Parc Fermé; 					
	<ul style="list-style-type: none"> ● Resultatlistan anslås; 					
	<ul style="list-style-type: none"> ● Prisutdelning; och 					
	<ul style="list-style-type: none"> ● Ev. förarsammanträde; 					
11.	Deltagare, licensklasser, antal och ev. gallringsmetod;					
12.	Tillåtna bilar, bilklasser, startordning;					
13.	Utnyttjande av förbunds/arrangörsreklam samt friköpning;					
14.	Lagtävlan, om det ingår och i så fall hur;					
15.	Särskilda bestämmelser (däck, serviceplatser);					
16.	Tävlingsavgift					
17.	Anmälan (dag och tid), ev. efteranmälan;					
18.	Avlysning					
19.	Priser, poängberäkning, särskiljning, prisutdelning;					
20.	Återbud; och					
21.	Upplysningar, telefonnummer.					
	Nedanstående kan meddelas i startbekräftelse/PM:					
22.	Dispens från hastighetsbegränsning, beslut från länsstyrelsen;					
23.	Bensin och olja, (tillgång till under tävlingen och var);					
24.	Inlagt uppehåll;					
25.	Respittid och maxtider;					
26.	Plats för anslag av tillstånd, PM, samt övriga meddelanden; och					
27.	Telefonnummer till tävlingsledningen under tävlingen.					



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Bilaga 4

OBS!
Om tävlingen berör flera län, skall ansökan sändas till länsstyrelsen i det län där tävlingen startar.

Till Länsstyrelsen i _____ län.

Vi anhåller om att få anordna följande tävling _____
under tiden den _____ till och med den _____
tävlingens namn _____

<p>1. Arrangör</p> <p>Klubb: _____</p> <p>Adress: _____</p> <p>Postnr: _____ Postadress: _____</p>	<p>2. Tävlingsledare</p> <p>Namn: _____</p> <p>Pers nr /Licens nr: _____</p> <p>Adress: _____</p> <p>Postnr: _____ Postadress: _____</p> <p>Telefon arb: _____ Bostad: _____</p> <p>Innehar av Svenska Bilsportförbundet utfärdad tävlingslicens nr. enl. ovan klass _____</p>
---	---

3. Domare

Till Förbundsdomare Distriktsdomare Domarordförande har utsetts

Namn: _____ Adress: _____

Postnr: _____ Postadress: _____

Innehar av Svenska Bilsportförbundet utfärdad domarlicens nr _____ klass _____

<p>4 a) Tävlingsform</p> <p><input type="checkbox"/> Rally <input type="checkbox"/> Internationell tävling</p> <p><input type="checkbox"/> Minirally <input type="checkbox"/> Nationell tävling</p> <p><input type="checkbox"/> Rally Special <input type="checkbox"/> Begränsad tävling</p> <p><input type="checkbox"/> Rallyvarvlopp <input type="checkbox"/> Klubbävling</p> <p><input type="checkbox"/> Bilslalom <input type="checkbox"/> Debutantprov</p> <p><input type="checkbox"/> Bilorientering <input type="checkbox"/> Träningsävling</p> <p>Tävlingen ingår i <input type="checkbox"/> SM <input type="checkbox"/> RM <input type="checkbox"/> DM <input type="checkbox"/> Serie _____</p>	<p>4 b) Antal funktionärer</p> <p>Startplats _____ st</p> <p>Måplats _____ st</p> <p>Specialsträckor _____ st</p> <p>Specialprov _____ st</p>
---	--

5. Deltagande bilar

Grupp A klassen Grupp N klassen Nationella klassen _____

6. Deltagande förare

Tävlingen är öppen för A-förare B-förare C-förare Debutanter

Samtliga förare har av Svenska Bilsportförbundet utfärdade licenser. I dessa licenser ingår olycksfallsförsäkring.

<p>7. Start och måtplatser</p> <p>Startplats _____</p> <p>Första start kl _____ Startnellanrum _____ min.</p> <p>Beräknat antal deltagare _____ st bilar.</p> <p>Måplats _____</p> <p>Sista bil beräknas vara i mål _____</p> <p>den _____ / _____ 2000, kl _____</p>	<p>8. Tävlingssträcka och medelhastighet</p> <p>I tävlingen ingår allmänna vägar _____ km.</p> <p>I tävlingen ingår enskilda vägar _____ km.</p> <p>I tävlingen ingår Totalt _____ km.</p> <p>Medelhastighet på allmänna vägar _____ km/tim.</p> <p>Medelhastighet på enskilda vägar _____ km/tim.</p> <p>Tävlingssträckan är inritad på bifogad karta.</p>
--	--

Ansökan till Länsstyrelsen

Blanketten finns att hämta på www.sbf.se Ladda hem → Blanketter → SBF "Tillståndsansökan, Länsstyrelsen"

← Framsida!

9. Antal specialsträckor och specialprov

Antalet specialsträckor/specialprov är _____ st.

Specialsträckor/specialprov önskas avstängda för annan trafik under följande tider:

Sträcka 1 _____	Sträcka 2 _____
Sträcka 3 _____	Sträcka 4 _____
Sträcka 5 _____	Sträcka 6 _____
Sträcka 7 _____	Sträcka 8 _____
Sträcka 9 _____	Sträcka 10 _____
Sträcka 11 _____	Sträcka 12 _____

Stoppförfar Parkeringsförfar önskas på anslutande vägar till specialsträckorna och vägarna för specialproven

Nr _____ på en sträcka av _____	Nr _____ på en sträcka av _____
Nr _____ på en sträcka av _____	Nr _____ på en sträcka av _____
Nr _____ på en sträcka av _____	Nr _____ på en sträcka av _____
Nr _____ på en sträcka av _____	Nr _____ på en sträcka av _____

10. Besiktning

Förbesiktning av tävningarna kommer att ske vid _____ kl _____

Medelbesiktning av tävningarna kommer att ske vid _____

Efterbesiktning av tävningarna kommer att ske vid _____

11. Stoppmärken

Stoppmärken vid utfart från enskild väg till allmän väg uppåt genom tävlingsledningens försorg _____

12. Obligatoriskt uppehåll

Under tävlingen är endast obligatoriskt uppehåll vid _____

13. Dispens för hastighetsbegränsning

Vi anser berättigat om undanngått från gällande hastighetsbegränsning på tävlingen ingående specialsträckor och specialprov _____

14. Försäkringar

Vagnskadeförsäkringens giltighet meddelas de tävlande i PM. Trafikförsäkringen gäller för hela tävlingen. Dessutom har alla tävlande och funktionärer olycksfallsförsäkrats genom Svenska Bilsportförbundet.

15. Sjuk- och olycksberedskap

Lämnas uppgift om vilken sjuk- och olycksberedskap som finns för tävlingen _____

16. Lämnas uppgift om vilka anordningar för alarmering av samhällets räddningstjänst som kommer att finnas vid start- och måtplatserna samt utmed tävlingssträckor _____

Bilagor

Biljorden i koncept _____ st inritade kartor

Översy från enskilda vägghållare och märkare _____

Om och datum _____ Personnummer _____

Kartan skall lagras av. Ansökan skall anses 7 månader efter tävlingsdagen skickas till Länsstyrelsen i 1 st. Vid andra tävlingar skickas ett ex. per botten postbrev, ett ex. till Vägnets och ett ex. till Länsstyrelsen samt botten. Botten skickas till det län som anordnar och ett ex. till Länsstyrelsen.

← Baksida!



AVTAL OM UPPLÅTELSE

Undertecknad markägare/väghållare lämnar härmed tillstånd att vid biltävlingen:

.....

..... dagen den / 20 få använda följande vägar:

.....

Arrangören äger även rätt, att efter Länsstyrelsens medgivande avlysa angivna vägar för all annan trafik, även gående på den del som ska användas som specialsträcka.

Tiden för denna avlysning kommer att skriftligt meddelas de boende utefter den avlysta vägdelen.

Under förutsättning att Tävlingsledningen är underrättad (och därmed kunnat vidtaga nödvändiga säkerhetsåtgärder) får eventuella utryckningsfordon använda den avlysta vägen.

I övrigt gäller följande villkor:

att ovanstående vägar snarast efter tävlingen iordningställs i

förutvarande skick. Iordningställandet sker på följande sätt: **Denna text får ej finnas med till länsstyrelsen**

.....

.....

.....

att de tävlande använder vägen på egen risk

att markägaren/väghållaren avsäger sig allt ansvar för ev. skador på bilar eller skador gentemot tredje person.

att besiktning före och efter tävling genomförs enligt överenskommelse mellan markägare/väghållare och arrangören.

..... den / 20

Ort

.....

Arrangör

.....

Markägare/väghållare

Klubb

Namn

Adress

Adress

Postadress

Postadress

Kontaktman

Telnr /

Telnr /

Efter genomförd tävling har ovanstående vägar besiktigats och befunnits återställda i överenskommet skick.

..... den / 20.....

Markägare/väghållare



VÄGHÅLLARE / VÄGNYTTJARE

Vägsträcka:
Namn:
Adress:
Postnr: **Postadress:**
Telefon: /

Vägnyttjare: Markera var De bor med numrering på kartbilagan!
Namn, adress, telefon:

- 1.....
- 2.....
- 3.....
- 4.....
- 5.....
- 6.....
- 7.....
- 8.....
- 9.....
- 10.....
- 11.....
- 12.....
- 13.....
- 14.....
- 15.....
- 16.....
- 17.....
- 18.....
- 19.....
- 20.....



FUNKTIONÄRSFÖRTECKNING

vid den / 20.....
 tävlingens namn

Befattning	Personnummer, Namn (adress vid ej klubbmedlem)
Sträckchef	
TK-chef, Start	
Ankomst TK	
”	
”	
Starter	
Intervall, Start	
”	
Publikvakt, Start	
”	
Sjukvårdsansvarig	
Vägvakt	
”	
”	
”	
”	
”	
”	
”	
”	
”	
Målchef	
Tidtagare mållinje	
”	
Intervall, Mål	
”	
Publikvakt, Mål	
”	
Övrig personal	
”	
”	
”	
”	



Hastighetstabeller

30 km/h

KM		100 m	200 m	300 m	400 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	KM
0		0:12	0:24	0:36	0:48	1:00	1:12	1:24	1:36	1:48	0
1	2:00	2:12	2:24	2:36	2:48	3:00	3:12	3:24	3:36	3:48	1
2	4:00	4:12	4:24	4:36	4:48	5:00	5:12	5:24	5:36	5:48	2
3	6:00	6:12	6:24	6:36	6:48	7:00	7:12	7:24	7:36	7:48	3
4	8:00	8:12	8:24	8:36	8:48	9:00	9:12	9:24	9:36	9:48	4
5	10:00	10:12	10:24	10:36	10:48	11:00	11:12	11:24	11:36	11:48	5
6	12:00	12:12	12:24	12:36	12:48	13:00	13:12	13:24	13:36	13:48	6
7	14:00	14:12	14:24	14:36	14:48	15:00	15:12	15:24	15:36	15:48	7
8	16:00	16:12	16:24	16:36	16:48	17:00	17:12	17:24	17:36	17:48	8
9	18:00	18:12	18:24	18:36	18:48	19:00	19:12	19:24	19:36	19:48	9
10	20:00	20:12	20:24	20:36	20:48	21:00	21:12	21:24	21:36	21:48	10
11	22:00	22:12	22:24	22:36	22:48	23:00	23:12	23:24	23:36	23:48	11
12	24:00	24:12	24:24	24:36	24:48	25:00	25:12	25:24	25:36	25:48	12
13	26:00	26:12	26:24	26:36	26:48	27:00	27:12	27:24	27:36	27:48	13
14	28:00	28:12	28:24	28:36	28:48	29:00	29:12	29:24	29:36	29:48	14
15	30:00	30:12	30:24	30:36	30:48	31:00	31:12	31:24	31:36	31:48	15
16	32:00	32:12	32:24	32:36	32:48	33:00	33:12	33:24	33:36	33:48	16
17	34:00	34:12	34:24	34:36	34:48	35:00	35:12	35:24	35:36	35:48	17
18	36:00	36:12	36:24	36:36	36:48	37:00	37:12	37:24	37:36	37:48	18
19	38:00	38:12	38:24	38:36	38:48	39:00	39:12	39:24	39:36	39:48	19
20	40:00	40:12	40:24	40:36	40:48	41:00	41:12	41:24	41:36	41:48	20

40 km/h

KM		100 m	200 m	300 m	400 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	KM
0		0:09	0:18	0:27	0:36	0:45	0:54	1:03	1:12	1:21	0
1	1:30	1:39	1:48	1:57	2:06	2:15	2:24	2:33	2:42	2:51	1
2	3:00	3:09	3:18	3:27	3:36	3:45	3:54	4:03	4:12	4:21	2
3	4:30	4:39	4:48	4:57	5:06	5:15	5:24	5:33	5:42	5:51	3
4	6:00	6:09	6:18	6:27	6:36	6:45	6:54	7:03	7:12	7:21	4
5	7:30	7:39	7:48	7:57	8:06	8:15	8:24	8:33	8:42	8:51	5
6	9:00	9:09	9:18	9:27	9:36	9:45	9:54	10:03	10:12	10:21	6
7	10:30	10:39	10:48	10:57	11:06	11:15	11:24	11:33	11:42	11:51	7
8	12:00	12:09	12:18	12:27	12:36	12:45	12:54	13:03	13:12	13:21	8
9	13:30	13:39	13:48	13:57	14:06	14:15	14:24	14:33	14:42	14:51	9
10	15:00	15:09	15:18	15:27	15:36	15:45	15:54	16:03	16:12	16:21	10
11	16:30	16:39	16:48	16:57	17:06	17:15	17:24	17:33	17:42	17:51	11
12	18:00	18:09	18:18	18:27	18:36	18:45	18:54	19:03	19:12	19:21	12
13	19:30	19:39	19:48	19:57	20:06	20:15	20:24	20:33	20:42	20:51	13
14	21:00	21:09	21:18	21:27	21:36	21:45	21:54	22:03	22:12	22:21	14
15	22:30	22:39	22:48	22:57	23:06	23:15	23:24	23:33	23:42	23:51	15
16	24:00	24:09	24:18	24:27	24:36	24:45	24:54	25:03	25:12	25:21	16
17	25:30	25:39	25:48	25:57	26:06	26:15	26:24	26:33	26:42	26:51	17
18	27:00	27:09	27:18	27:27	27:36	27:45	27:54	28:03	28:12	28:21	18
19	28:30	28:39	28:48	28:57	29:06	29:15	29:24	29:33	29:42	29:51	19
20	30:00	30:09	30:18	30:27	30:36	30:45	30:54	31:03	31:12	31:21	20



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Bilaga 9-2

45 km/h

KM		100 m	200 m	300 m	400 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	KM
0		0:08	0:16	0:24	0:32	0:40	0:48	0:56	1:04	1:12	0
1	1:20	1:28	1:36	1:44	1:52	2:00	2:08	2:16	2:24	2:32	1
2	2:40	2:48	2:56	3:04	3:12	3:20	3:28	3:36	3:44	3:52	2
3	4:00	4:08	4:16	4:24	4:32	4:40	4:48	4:56	5:04	5:12	3
4	5:20	5:28	5:36	5:44	5:52	6:00	6:08	6:16	6:24	6:32	4
5	6:40	6:48	6:56	7:04	7:12	7:20	7:28	7:36	7:44	7:52	5
6	8:00	8:08	8:16	8:24	8:32	8:40	8:48	8:56	9:04	9:12	6
7	9:20	9:28	9:36	9:44	9:52	10:00	10:08	10:16	10:24	10:32	7
8	10:40	10:48	10:56	11:04	11:12	11:20	11:28	11:36	11:44	11:52	8
9	12:00	12:08	12:16	12:24	12:32	12:40	12:48	12:56	13:04	13:12	9
10	13:20	13:28	13:36	13:44	13:52	14:00	14:08	14:16	14:24	14:32	10
11	14:40	14:48	14:56	15:04	15:12	15:20	15:28	15:36	15:44	15:52	11
12	16:00	16:08	16:16	16:24	16:32	16:40	16:48	16:56	17:04	17:12	12
13	17:20	17:28	17:36	17:44	17:52	18:00	18:08	18:16	18:24	18:32	13
14	18:40	18:48	18:56	19:04	19:12	19:20	19:28	19:36	19:44	19:52	14
15	20:00	20:08	20:16	20:24	20:32	20:40	20:48	20:56	21:04	21:12	15
16	21:20	21:28	21:36	21:44	21:52	22:00	22:08	22:16	22:24	22:32	16
17	22:40	22:48	22:56	23:04	23:12	23:20	23:28	23:36	23:44	23:52	17
18	24:00	24:08	24:16	24:24	24:32	24:40	24:48	24:56	25:04	25:12	18
19	25:20	25:28	25:36	25:44	25:52	26:00	26:08	26:16	26:24	26:32	19
20	26:40	26:48	26:56	27:04	27:12	27:20	27:28	27:36	27:44	27:52	20

50 km/h

KM		100 m	200 m	300 m	400 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	KM
0		0:07	0:14	0:21	0:28	0:35	0:42	0:49	0:56	1:03	0
1	1:12	1:19	1:26	1:33	1:40	1:47	1:54	2:02	2:09	2:16	1
2	2:24	2:31	2:38	2:45	2:52	2:59	3:06	3:15	3:22	3:29	2
3	3:36	3:43	3:50	3:57	4:04	4:11	4:18	4:26	4:35	4:42	3
4	4:48	4:55	5:02	5:09	5:16	5:23	5:30	5:38	5:46	5:54	4
5	6:00	6:07	6:14	6:21	6:28	6:35	6:42	6:50	6:58	7:06	5
6	7:12	7:19	7:26	7:33	7:40	7:47	7:54	8:02	8:10	8:18	6
7	8:24	8:31	8:38	8:45	8:52	8:59	9:06	9:14	9:22	9:30	7
8	9:36	9:43	9:50	9:57	10:04	10:11	10:18	10:26	10:34	10:42	8
9	10:48	10:55	11:02	11:09	11:16	11:23	11:30	11:38	11:46	11:54	9
10	12:00	12:07	12:14	12:21	12:28	12:35	12:42	12:50	12:58	13:06	10
11	13:12	13:19	13:26	13:33	13:40	13:47	13:54	14:02	14:10	14:18	11
12	14:24	14:31	14:38	14:45	14:52	14:59	15:06	15:14	15:22	15:30	12
13	15:36	15:43	15:50	15:57	16:04	16:11	16:18	16:26	16:34	16:42	13
14	16:48	16:55	17:02	17:09	17:16	17:23	17:30	17:38	17:46	17:54	14
15	18:00	18:07	18:14	18:21	18:28	18:35	18:42	18:50	18:58	19:06	15
16	19:12	19:19	19:26	19:33	19:40	19:47	19:54	20:02	20:10	20:18	16
17	20:24	20:31	20:38	20:45	20:52	20:59	21:06	21:14	21:22	21:30	17
18	21:36	21:43	21:50	21:57	22:04	22:11	22:18	22:26	22:34	22:42	18
19	22:48	22:55	23:02	23:09	23:16	23:23	23:30	22:38	69:46	92:54	19
20	24:00	24:07	24:14	24:21	24:28	24:35	24:42	24:50	24:58	25:06	20



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Bilaga 9-3

70 km/h

KM		100 m	200 m	300 m	400 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	KM
0		0:05	0:10	0:15	0:21	0:24	0:29	0:34	0:39	0:44	0
1	0:51	0:57	1:01	1:06	1:11	1:16	1:21	1:26	1:31	1:36	1
2	1:43	1:48	1:53	1:58	2:03	2:08	2:13	2:18	2:23	2:28	2
3	2:35	2:39	2:45	2:50	2:55	3:00	3:05	3:10	3:15	3:20	3
4	3:26	3:31	3:36	3:41	3:46	3:51	3:56	4:01	4:06	4:11	4
5	4:17	4:22	4:27	4:32	4:37	4:42	4:47	4:52	4:57	5:02	5
6	5:09	5:14	5:19	5:24	5:29	5:34	5:39	5:44	5:49	5:54	6
7	6:00	6:05	6:10	6:15	6:20	6:25	6:30	6:35	6:40	6:45	7
8	6:52	6:57	7:02	7:07	7:12	7:17	7:22	7:27	7:32	7:37	8
9	7:43	7:48	7:53	7:58	8:03	8:08	8:13	8:18	8:23	8:28	9
10	8:34	8:39	8:44	8:49	8:54	8:59	9:04	9:09	9:14	9:19	10
11	9:25	9:31	9:37	9:43	9:49	9:55	10:01	10:07	10:13	10:19	11
12	10:16	10:22	10:28	10:34	10:40	10:46	10:52	10:58	11:04	11:10	12
13	11:09	11:14	11:19	11:24	11:29	11:34	11:39	11:44	11:49	11:54	13
14	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	14
15	12:51	12:57	13:03	13:09	13:15	13:21	13:27	13:33	13:33	13:38	15
16	13:43	13:48	13:53	13:58	14:03	14:08	14:13	14:18	14:23	14:28	16
17	14:34	14:39	14:44	14:49	14:54	14:59	15:04	15:09	15:14	15:19	17
18	15:26	15:31	15:36	15:41	15:46	15:51	15:56	16:01	16:06	16:11	18
19	16:17	16:22	16:27	16:32	16:37	16:42	16:47	16:52	16:57	17:02	19
20	17:09	17:14	17:19	17:24	17:29	17:34	17:39	17:44	17:49	17:54	20

90 km/h

KM		100 m	200 m	300 m	400 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	KM
0		0:04	0:08	0:12	0:16	0:20	0:24	0:28	0:32	0:36	0
1	0:40	0:44	0:48	0:52	0:56	1:00	1:04	1:08	1:12	1:16	1
2	1:20	1:24	1:28	1:32	1:36	1:40	1:44	1:48	1:52	1:56	2
3	2:00	2:04	2:08	2:12	2:16	2:20	2:24	2:28	2:32	2:36	3
4	2:40	2:44	2:48	2:52	2:56	3:00	3:04	3:08	3:12	3:16	4
5	3:20	3:24	3:28	3:32	3:36	3:40	3:44	3:48	3:52	3:56	5
6	4:00	4:04	4:08	4:12	4:16	4:20	4:24	4:28	4:32	4:36	6
7	4:40	4:44	4:48	4:52	4:56	5:00	5:04	5:08	5:12	5:16	7
8	5:20	5:24	5:28	5:32	5:36	5:40	5:44	5:48	5:52	5:56	8
9	6:00	6:04	6:08	6:12	6:16	6:20	6:24	6:28	6:32	6:36	9
10	6:40	6:44	6:48	6:52	6:56	7:00	7:04	7:08	7:12	7:16	10
11	7:20	7:24	7:28	7:32	7:36	7:40	7:44	7:48	7:52	7:56	11
12	8:00	8:04	8:08	8:12	8:16	8:20	8:24	8:28	8:32	8:36	12
13	8:40	8:44	8:48	8:52	8:56	9:00	9:04	9:08	9:12	9:16	13
14	9:20	9:24	9:28	9:32	9:36	9:40	9:44	9:48	9:52	9:56	14
15	10:00	10:04	10:08	10:12	10:16	10:20	10:24	10:28	10:32	10:36	15
16	10:40	10:44	10:48	10:52	10:56	11:00	11:04	11:08	11:12	11:16	16
17	11:20	11:24	11:28	11:32	11:36	11:40	11:44	11:48	11:52	11:56	17
18	12:00	12:04	12:08	12:12	12:16	12:20	12:24	12:28	12:32	12:36	18
19	12:40	12:44	12:48	12:52	12:56	13:00	13:04	13:08	13:12	13:16	19
20	13:20	13:24	13:28	13:32	13:36	13:40	13:44	13:48	13:52	13:56	20



Funktionärsutbildning Steg 1-3

Bilaga 9-4

110 km/h

KM		100 m	200 m	300 m	400 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	KM
0		0:03	0:06	0:09	0:12	0:15	0:18	0:21	0:24	0:27	0
1	0:33	0:36	0:39	0:42	0:45	0:48	0:51	0:54	0:57	1:02	1
2	1:05	1:09	1:13	1:17	1:21	1:25	1:29	1:33	1:37	1:34	2
3	1:38	1:41	1:44	1:48	1:51	1:55	1:59	2:02	2:04	2:08	3
4	2:11	2:14	2:17	2:20	2:23	2:26	2:29	2:32	2:35	2:38	4
5	2:44	2:47	2:50	2:53	2:56	2:59	3:02	3:05	3:08	3:11	5
6	3:17	3:20	3:23	3:26	3:29	3:32	3:35	3:38	3:41	3:44	6
7	3:50	3:53	3:56	3:59	4:02	4:05	4:08	4:11	4:14	4:17	7
8	4:23	4:25	4:27	4:29	4:31	4:33	4:35	4:37	4:39	4:41	8
9	4:54	4:57	5:00	5:03	5:06	5:09	5:12	5:15	5:18	5:21	9
10	5:27	5:30	5:33	5:36	5:39	5:42	5:45	5:48	5:51	5:54	10
11	6:01	6:04	6:07	6:10	6:13	6:16	6:19	6:22	6:25	6:28	11
12	6:34	6:37	6:40	6:43	6:46	6:49	6:52	6:55	6:58	7:01	12
13	7:07	7:10	7:13	7:16	7:19	7:22	7:25	7:28	7:31	7:34	13
14	7:40	7:43	7:46	7:49	7:52	7:55	7:58	8:01	8:04	8:07	14
15	8:13	8:16	8:19	8:22	8:25	8:28	8:31	8:34	8:37	8:40	15
16	8:44	8:47	8:50	8:53	8:56	8:59	9:02	9:05	9:08	9:11	16
17	9:18	9:21	9:24	9:27	9:30	9:33	9:36	9:39	9:42	9:45	17
18	9:51	9:54	9:57	10:00	10:03	10:06	10:09	10:12	10:15	10:18	18
19	10:21	10:24	10:27	10:30	10:33	10:36	10:39	10:42	10:45	10:48	19
20	10:54	10:58	11:02	11:06	11:10	11:14	11:18	11:22	11:26	11:30	20

121 km/h

KM		100 m	200 m	300 m	400 m	500 m	600 m	700 m	800 m	900 m	KM
0		0:03	0:06	0:09	0:12	0:15	0:18	0:21	0:24	0:27	0
1	0:29	0:33	0:36	0:39	0:42	0:45	0:48	0:51	0:54	0:57	1
2	0:59	1:02	1:05	1:08	1:11	1:14	1:17	1:20	1:23	1:26	2
3	1:29	1:32	1:35	1:38	1:41	1:44	1:47	1:50	1:53	1:56	3
4	1:59	2:02	2:05	2:08	2:11	2:14	2:17	2:20	2:23	2:26	4
5	2:29	2:33	2:37	2:41	2:45	2:49	2:53	2:57	3:01	3:05	5
6	2:59	3:01	3:03	3:05	3:07	3:09	3:11	3:13	3:15	3:17	6
7	3:28	3:31	3:34	3:37	3:40	3:43	3:46	3:49	3:52	3:55	7
8	3:58	4:01	4:04	4:07	4:10	4:13	4:16	4:19	4:22	4:25	8
9	4:28	4:31	4:34	4:37	4:40	4:43	4:46	4:49	4:52	4:55	9
10	4:58	5:00	5:02	5:04	5:06	5:08	5:10	5:12	5:14	5:16	10
11	5:27	5:30	5:33	5:36	5:39	5:42	5:45	5:48	5:51	5:54	11
12	5:57	6:00	6:03	6:06	6:09	6:12	6:15	6:18	6:21	6:24	12
13	6:27	6:30	6:33	6:36	6:39	6:42	6:45	6:48	6:51	6:54	13
14	6:57	7:00	7:03	7:06	7:09	7:12	7:15	7:18	7:21	7:24	14
15	7:26	7:29	7:32	7:35	7:38	7:41	7:44	7:47	7:50	7:53	15
16	7:56	7:59	8:02	8:05	8:08	8:11	8:14	8:17	8:20	8:23	16
17	8:26	8:29	8:32	8:35	8:38	8:41	8:44	8:47	8:50	8:53	17
18	8:56	8:59	9:02	9:05	9:08	9:11	9:14	9:17	9:20	9:23	18
19	9:25	9:28	9:31	9:34	9:37	9:40	9:43	9:46	9:49	9:52	19
20	9:55	9:58	10:01	10:04	10:07	10:10	10:13	10:16	10:19	10:22	20



Tidsplan

Exempel på hur man kan utforma ett tidsschema/tidplan

Tidplan.

En viktig säkerhetsdetalj är tidsplanen. Genom tidsplanen får Du fram sträckornas avlysnings-tid. Tänk på att ta till avlysnings-tiderna så att, det finns utrymme för de kontroller som behövs utmed banan när den är avlyst, samt att Du har utrymme för en kö, ifall det skulle bli stopp på sträckan.

Här nedan ser Du hur man räknar fram en tidsplan.

- SS = 90 km/h, avrundas uppåt
- Trpt = 60 km/h, avrundas uppåt
- Varje km med hastighetsbegränsning på 30 eller 50 km/h, lägg till 1 min/km
- + 5 min vid serviceförbud
- Servicetid där service tillåts + 10 – 20 minuter.
- Tillägg för järnvägsövergångar, utfarter på starkt trafikerade vägar, på vägar med trafikljus
- Riktvärde är att med en servicetid på 10 minuter, bör genomsnittshastigheten för hela tävlingen landa på 40-45 km/h

Exempel på en tidplan

TK/SS	Namn	Ank Tid	Avg. Tid	Trp Km	SS KM	Total Km	Idéal tid	Snitt Hast.	SS 90 Km / h	Trp 60 Km / h	Serv tid
TK 1	HQ		11.00	2,28		2,28	15	9,12		10	5
TK 1B	Torget	11.15	11.18	15,97		15,97	25	38,33		16	9
TK 1C	Hult	11.43	11.46	19,47	3,56	23,03	45	30,71	3	25	17
TK 2	Åsen	12.31	12.34	8,00	6,70	14,70	30	29,40	5	8	17
TK 3	Rya	13.04	13.07	21,39	6,40	27,79	50	33,35	5	23	22
TK 4	Slobro	13.57	14.00	5,63	5,58	11,21	25	26,90	4	6	15
TK 5	Björket	14.25	14.28	22,08	4,01	26,09	45	34,79	5	22	18
TK 6	Skrea	15.13	15.16	9,61	5,73	15,34	30	30,68	5	10	15
TK 7	Slutmål	15.46									

Avlysnings-tider

SS-1	10.00-16.00	SS-4	11.30-18.30
SS-2	10.30-17.00	SS-5	12.00-19.00
SS-3	11.00-18.00	SS-6	13.00-21.00

När ni gör tidplanen för tävlingen, GLÖM EJ att ta i beräkning tidsåtgång för säkerhetsbilar, banbilar och föråkare.

De ovan redovisade siffrorna är endast ett exempel, det är ju de lokala förutsättningarna som avgör hur ditt tidsschema ser ut.

**Exempel på hur man räknar ut medelhastighet/brytpunkt för SS/transportsträckor.**Ex. 1

Specialsträckan är 7,56 km lång, bästa körtid är 3min 51 sek (=231 sek), formel för uträkning enligt nedan.

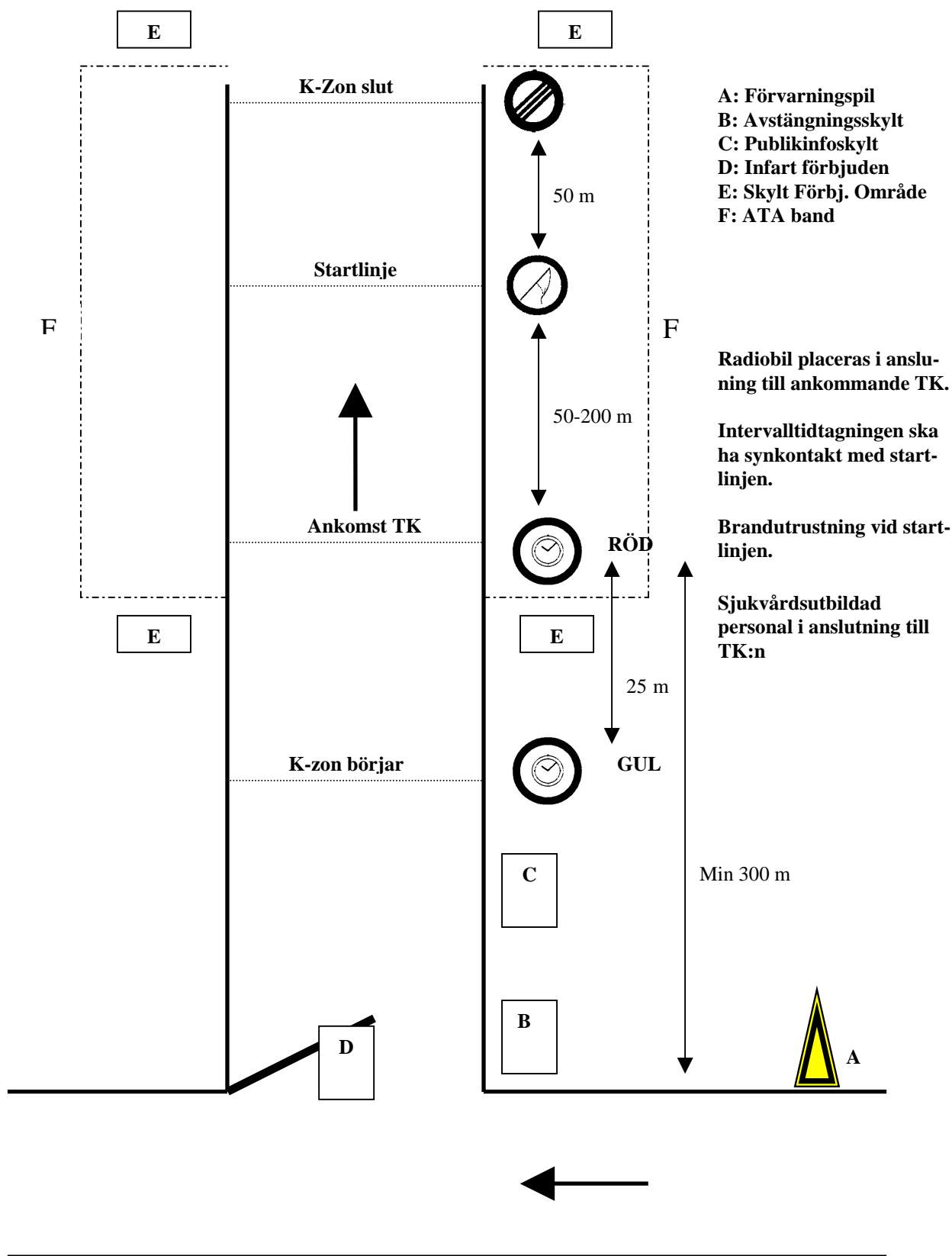
$$\begin{array}{l} \text{Sträckans längd} \\ \text{Körtid i sek} \end{array} \quad \frac{\mathbf{7,56 \text{ km}} \times 3600}{231 \text{ sek}} = 117,82 \text{ km/h}$$

Ex. 2

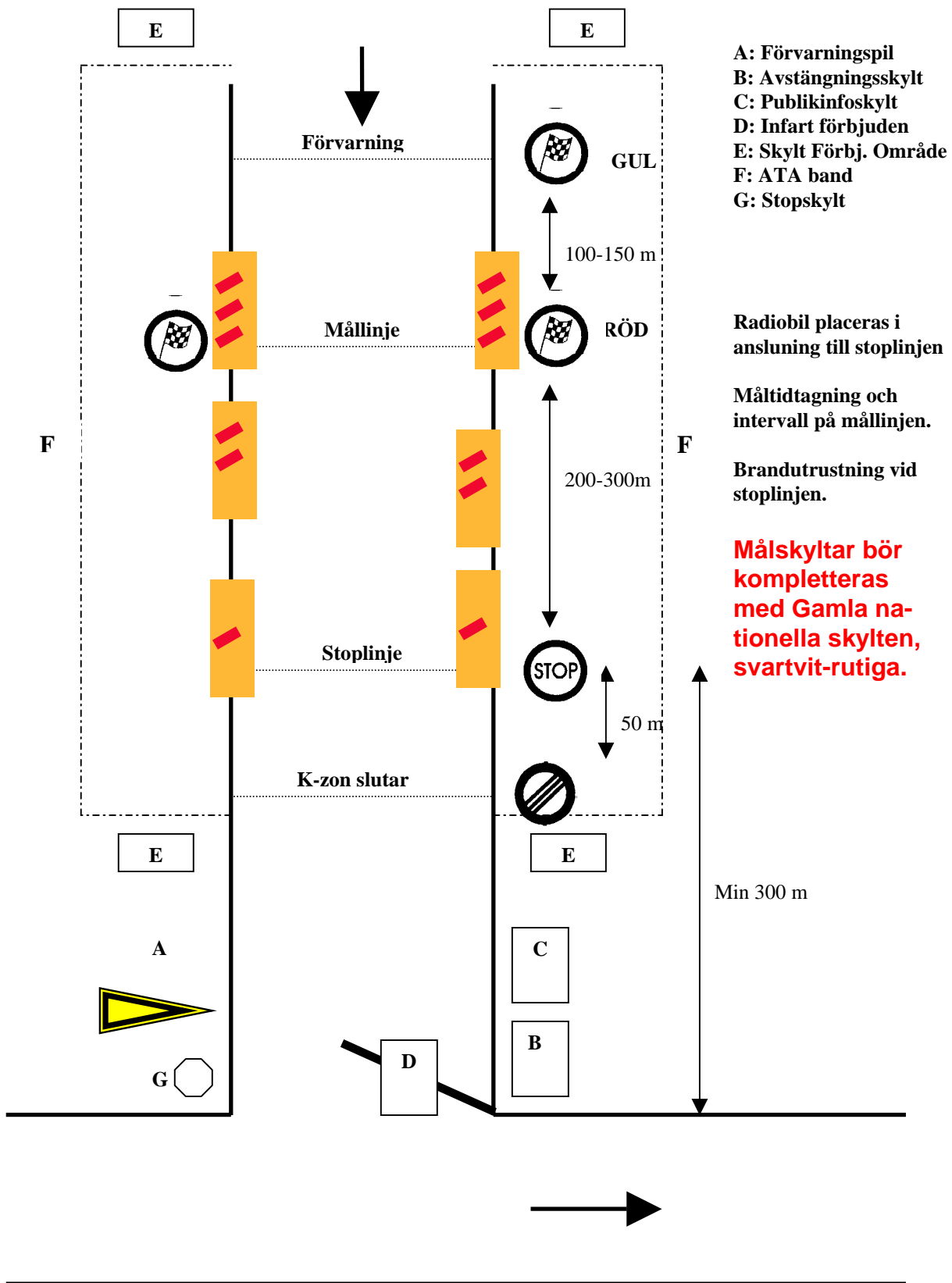
För att ta fram brytpunkten för 110 km/h + 10% (121 km/h) gör Du på följande sätt.

$$\begin{array}{l} \text{Sträckans längd} \end{array} \quad \frac{\mathbf{8,45 \text{ km}} \times 3600}{121 \text{ km/h}} = 251 \text{ sek (4 min 11 sek)}$$

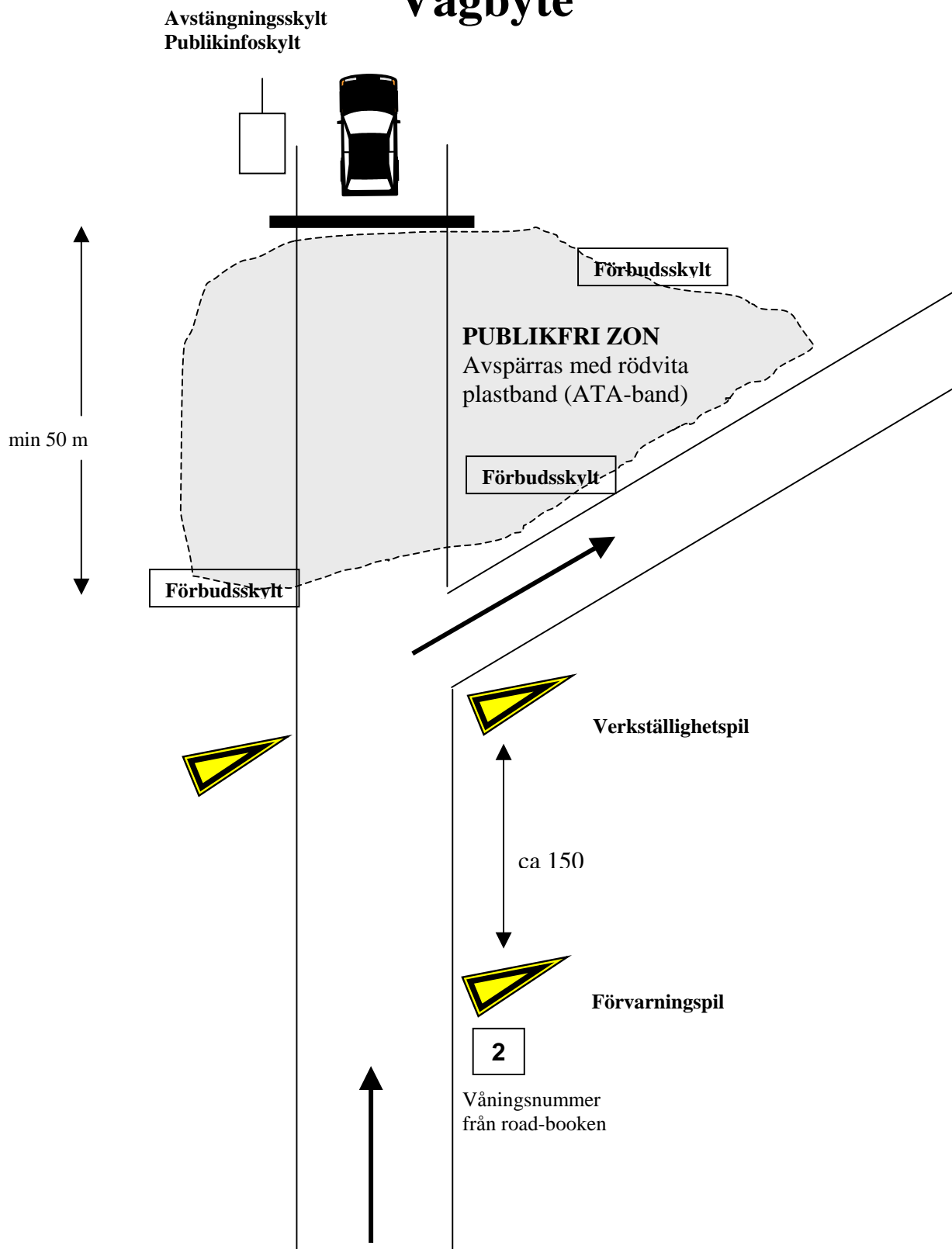
Start specialsträcka



Mål specialsträcka



Vägbyte



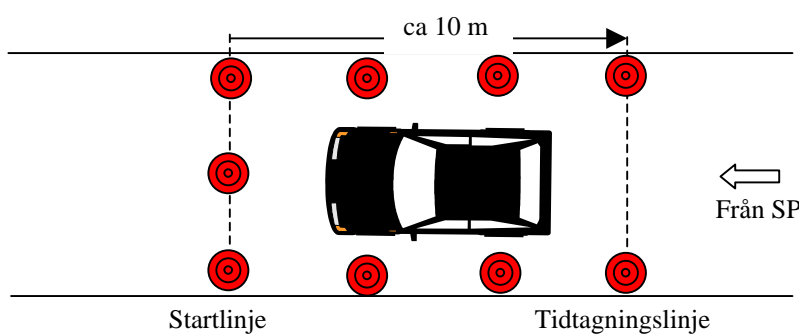
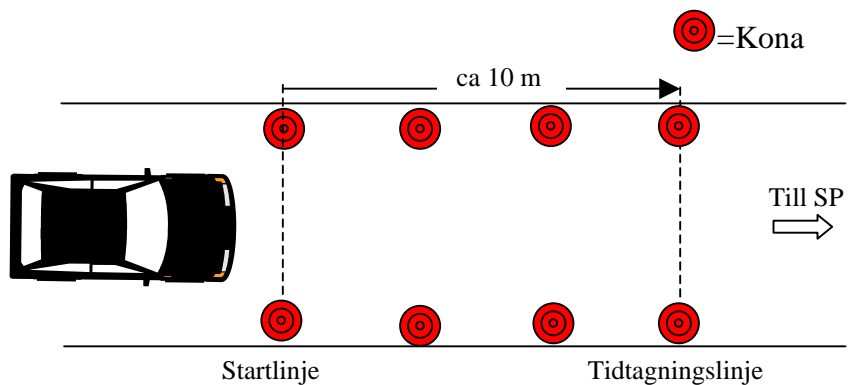


Funktionärsutbildning Steg 1-3

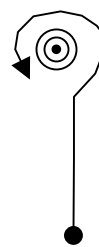
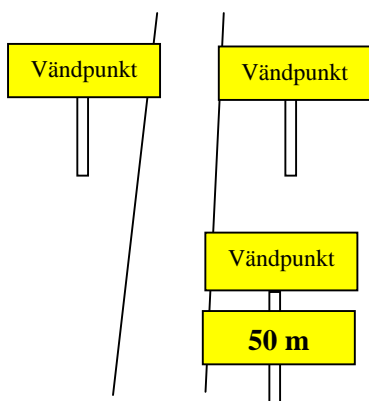
AVPRICKNINGSLISTA Sätt ett tydligt X i rutan för respektive startnr som passerat.

		B	00000	0000	000	00	0				Rad- sum- ma	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9		
TIO- TAL ↓	1	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	.....
	2	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	.....
	3	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	.....
	4	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	.....
	5	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	.....
	6	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	.....
	7	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	.....
	8	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	.....
	9	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	.....
	10	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	.....
	11	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	.....
	12	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	.....
	13	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	.....
	14	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	.....
	15	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	.....
	16	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	.....
	17	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	.....
	18	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	.....
	19	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	.....
	20	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	.....
	21	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	.....
	22	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	.....
	23	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	.....
	24	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	.....
	25	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	.....

Instruktion Specialprov med målgård



Vändning



Vändning runt ett föremål
(kon, tunna el. dyl.) i den riktning
som skissen föreskriver (ev. valfri).
Inga vändpunktsskyltar anv.!

Vändning efter skyltarna.

Hela bilen ska passera den tänkta linjen.

Vändpunkten ska vara bevakad.

OBS! Felaktig vändning, rapporteras till start/mål omgående!

Chikan

Chikaner placeras t ex:

- Framför publiktäta ställen
- Vid farlig passage, t ex före korsning
- För att bryta sträckor med hög fart

Bästa chikanen är en 3-punkts chikan:

- Gjord av rundbalar med halm/ensilage eller buntade däck
- Synligt placerad
- Gjord så den inte skadar rallybilen

Chikan ska alltid:

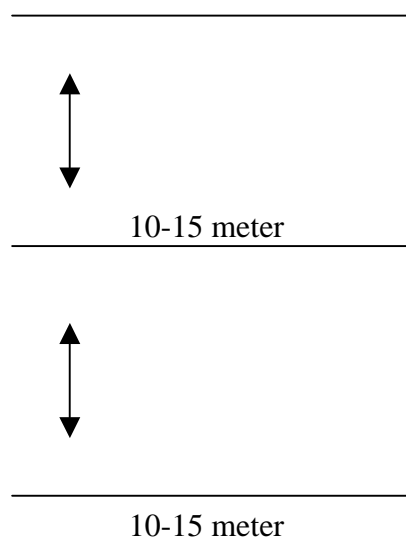
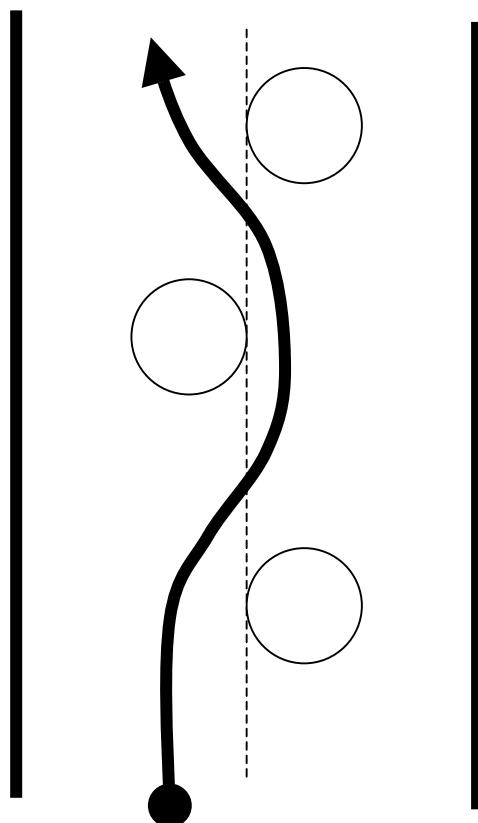
- Bevakas av funktionär
- Vara avspärrad så publik inte finns i farlig närhet
- Finnas med i roadbook och noter

De tre punkterna ska tangera vägens (tänkta) mittlinje.
Bilen ska köra på vägen genom chikanen.

Min 10 och max 15 meter mellan tangeringspunkterna.

I noterna står:

CHIKAN h.v alternativt **CHIKAN h.h** beroende på vilken sida man börjar i chikanen



Skylten lindrig varning kompletteras med en skylt i gul färg med svart texten **CHIKAN**.
Bredd samma som varningsskylten, höjd 100mm.



