

Viktigt gällande säkerhet i SVEMO:s banbesiktningsmanual

Innehåll

1. VARFÖR ÄR DET VIKTIGT MED BANBESIKTNING?	3
2. ANMÄLAN OM BANBESIKTNING.....	3
3. ALLMÄNT OM BESIKTNINGEN	3
4. STARTSTRÄCKAN	3
5. KONSTRUKTION AV DE FÖRSTA KURVORNA.....	3
6. HASTIGHET OCH KURVOR.....	4
7. FRIZON/AVKÖRNINGSZON	4
8. BANMARKERING	4
9. KONSTRUKTION AV HOPP	5
10. ANPASSNING AV BANA TILL BARN/UNGDOM.....	5
11. BANBREDD/BANLÄNGD.....	5
12. SÄKERHETSPOSTER.....	5
13. KONSTRUKTION AV UPPTAGNINGSNÄT	6
14. AVSPÄRRNING MELLAN BANSLINGOR.....	6
15. BEVATTNING	6
16. PUBLIKAVSPÄRRNING.....	6
17. SJUKVÅRDSBEREDSKAP	6
18. EFTER BANBESIKTNING.....	7
19. UPPRÄTTHÅLLANDE AV SÄKERHET PÅ BANAN	7

Dessa 19 punkter är ett utdrag på de säkerhetsåtgärder som beskrivs i befintlig banbesiktningsmanual (se SVEMO.se). Banbesiktningsmanualen kommer revideras (se sista sidan).

1. VARFÖR ÄR DET VIKTIGT MED BANBESIKTNING?

Det främsta skälet är givetvis förarnas, funktionärers och publikens säkerhet. Permanenta eller tillfälliga banor får inte användas för tävling eller träning förrän banlicens utfärdats av SVEMO. Innan ansökan om banlicens kan ställas ut ska banan ha besiktigats av banbesiktningssman utsedd av SVEMO. Dessutom ska anläggningen miljöcertifieras enligt gällande regler. Banlicensens giltighetstid är 1 evenemang och för Motocross max 2 år.

2. ANMÄLAN OM BANBESIKTNING

Tillsättning av banbesiktningssmän sker före 1 maj varje år. Senast under juni sänds ett informationsbrev till klubbar vars banlicens går ut 31/12 aktuellt år.

Utskicket innehåller information om följande: - Beskrivning av besiktningssrutin, - Utsedd banbesiktningssman, - Viktiga eventuella regeländringar, Information att körförbud råder efter 31/12! (Informationsbrevet och tilldelning av banbesiktningssman publiceras också på www.svemo.se.)

När en bana byggts om under period för befintlig banlicens, ansöker klubben till SVEMO om banbesiktning (minst 1 månad före planerat besiktningssdatum.)

3. ALLMÄNT OM BESIKTNINGEN

OBS! Endast inbesiktigade banslingor får användas vid tävling och träning.

Alternativa banslingor så som speedcross, guldhjälms eller andra särskilda överfarter (ex. för träning) på banan måste särskilt godkännas av banbesiktningssman och inritade på banritningen. Viktigt är att inte göra avkall på säkerhetsfaktorer som frizoner etc.

4. STARTSTRÄCKAN

Startsträckan ska ur säkerhetssynpunkt vara så lång att en fördelning av fordonen kan beräknas ske före första kurvan. Startsträckans längd ska vara minimum 80 meter och maximum 125 meter.

5. KONSTRUKTION AV DE FÖRSTA KURVORNA

För bana med 30-grind gäller följande **rekommendation**: Första kurvans bredd ska vara minst 15 meter och andra kurvans bredd ska vara minst 7.5 meter. Därefter övergår banan i banbredd beroende av banklass (5m alt. 6m).

Följande punkter är rekommendationer:

- Startkurvan bör vara 180 grader (u-sväng).
- Startsträckan och första kurvan bör ej vara en del av ordinarie banvarv.

Ett av de bästa sätten att sänka hastigheten på en bana är att utöka antalet kurvor på banan, särskilt kurvor med större radie än 120 grader.

6. HASTIGHET OCH KURVOR

Banor som mäter ca 1500 meter bör innehålla 16-20 kurvor, längre banor bör innehålla 20-26 kurvor.

Banan ska vara konstruerad på ett sådant sätt att snabbaste förarens genomsnittshastighet inte överskrider 55 km/tim. **Avser snitthastighet för snabbaste förare i tävlingsheat.** (För guldhjälms och ungdomsklasser rekommenderas lägre snitthastighet!)

En bana kan inte godkännas om den enligt banbesiktningsmannens uppfattning är överdrivet stenig, går genom för djupa vattendrag eller om för hög hastighet uppnås på någon del av banan.

7. FRIZON/AVKÖRNINGSZON

En zon om minst 2 meter för A-B-C-D-banor (1 meter för E-bana) mätt från bankant ska finnas och vara körbar. **(För mer detaljer se banbesiktningsmanualen!)**

Vid en tävling kan domaren ha synpunkter på säkerheten och vid tävlingen beordra arrangören att justera banan, stängsel, placering av säkerhetsvakten m.m. Nät kan endast monteras utanför frizon.

8. BANMARKERING

OBS! Banmarkeringar ska alltid vara utsatta, för att kunna bedöma att kravet om frizon uppfylls. Som banmarkering skall trä alt. plaströr/*slang* eller liknande användas och ska vara avbrytbara eller böjbara. (Max höjd 500 mm, max tjocklek 25 mm) Vägmarkering i form av (vägverkets svart/vita plastpåle) och/eller bilddäck är förbjudna! När banan är nedsänkt minst 50 cm under omgivande marknivå krävs ingen separat banmarkering. Om halmbalar och/eller skumgummimadrasser används som banmarkering skall dessa vara inklädda i plastpåse. Max 5 meter rekommenderas mellan varje banmarkering!

9. KONSTRUKTION AV HOPP

Samtliga hopp, rytmsektioner, velodromer etc. ska vara konstruerade på ett sätt som värnar förarens säkerhet. **Vid byggnation rekommenderas att en rutinerad förare deltar!**

Särskild vikt ska läggas vid hoppuppgångens konstruktion (upphoppsvinkeln ska anpassas efter hoppets längd och andra förutsättningar för en säker luftfärd).

Banbredden för landningen ska vara bredare än vid upphoppet!

Samtliga hopp på en banan bör fotograferas (sidan) och måttsättas (längd, höjd och bredd) och bifogas banbesiktningsmaterialet, för att säkerställa att inga förändringar görs av hoppen inom besiktningsintervallet. **(Införs som krav vid samtliga besiktningar inom kort!)**

Sker ombyggnad av hopp, måste ny banbesiktning genomföras!

”Whoop-de-doo” får ej finnas på Motocrossbanor. ”Waves” / ”Vågor” skall vara placerade i direkt anslutning till utgången efter en kurva. Ingen begränsning finns på antalet som får finnas efter varandra. Avståndet mellan högsta punkt på respektive gupp ska vara minimum 10 meter, höjd på respektive gupp är max 800 mm.

10. ANPASSNING AV BANA TILL BARN/UNGDOM

Motocrossen svarar för den största barn och ungdomsverksamheten inom förbundet vilket innebär att majoriteten av våra anläggningar har olika former av banor/områden anpassade för barn och/eller ungdomar. För Guldhjälmsklasserna rekommenderas att tävling och träning endast bedrivs på banor avsedda för dessa mindre motorcyklar! För den här typen av aktivitet finns två typer av områden. Båda områden klassas som träningsområde och banmarkering samt frizon på 1 meter ska finnas. **(se banbesiktningsmanual för detaljer)**

11. BANBREDD/BANLÄNGD

En A-bana ska vara minst ca sex meter bred och 1500-1750 meter lång.

En B och C-bana ska vara minst vara ca 5 meter bred och 1000-1750 meter lång.

En D-bana ska vara minst ca 5 meter bred och 800-1750m lång.

E-bana (träningsbanan) ska vara minst ca 2 meter bred och upp till 1750 meter bred.

12. SÄKERHETSPOSTER

Samtliga säkerhetsposter ska vara numrerade och finnas inritade på banritningen. De kan utformas på olika sätt och ska skydda säkerhetsvakten så bra som möjligt. Säkerhetsposten ska vara placerad så att säkerhetsvakten tydligt ser till nästa postering och att föraren tydligt uppfattat när säkerhetsvakten signalerar. Vid besiktningsstillfället kan ev. säkerhetsposter behöva flyttas!

13. KONSTRUKTION AV UPPTAGNINGSNÄT

Upptagningsnät får ej förstärkas med spännråd eller liknande. Befintliga plastnät som finns hos flera klubbar måste förstärkas med metallnät eller liknande för att få användas.

14. AVSPÄRRNING MELLAN BANSLINGOR

Där kollisionsrisk finns, mellan mötande banslingor, skall avspärrningar finnas av typen "hit men inte längre".

Dessa avspärrningar är obligatoriska om det är mindre än 5 meter mellan banslingans ytterkant, (d.v.s. mindre än 9 meter mellan banmarkeringarna)(Bana + 2 m frizon + 5 m + 2 m frizon, bana.)

För E-banor ska banbesiktningsmannen vara särskilt observant i de fall banslingor ligger nära varandra. Skyddsanordning ska i dessa fall sättas upp som förhindrar förarna från att komma över på motsatt banslinga. Bedömning görs av banbesiktningsmannen för aktuell bana.

15. BEVATTNING

Banan bör ha en väl fungerande dränering.

Skall även ha en väl fungerande bevattning för att undvika dammbildning, typ sprinkler, vattentunna, vattenslangar och/eller brandförsvarsutrustning.

16. PUBLIKAVSPÄRRNING

Banan ska avspärras på ett sådant sätt att det klart framgår för obehöriga personer att de inte äger tillträde till banområdet. Avspärrningen ska ske med nät av minst 1200 mm höjd eller annan anordning med minst motsvarande effektivitet. Avspärrning bör förses med spännråd eller överliggare så publik inte hänger ned nätet. "Avspärrning får inte i något fall utgöra del av skyddsanordning inom banområden" (Utdrag ur FAP512:1). Är publiken placerad på samma nivå som banan skall avståndet mellan frizon och publik/skyddsanordning vara minst 6 meter. Befinner sig publiken minst 2 meter över ban nivån kan avståndet mellan frizon och publik/skyddsanordning minskas till 3 meter. Besiktningsman har rätt att på banritning markera områden som är förbjudna för publik och tillse att klubben placerar ut förbudstavlor för publik, ute på anläggningen.

17. SJUKVÅRDSBEREDSKAP

Adekvat sjukvårdsutrustning och sjukvårdspersonal ska finnas vid banan på uppmärkt plats vid tävling. Säkerhetsföreskrifter kan kompletteras med klubbens speciella säkerhetsföreskrifter, anslagna vid infarten till banan. (Se Specialreglemente Motocross samt FAP 512:1 för kompletterande information.)

18. EFTER BANBESIKTNING

Efter godkänd besiktning stämplas och signeras samtliga 4 st banritningar av banbesiktningsmannen som tillsammans med 4 besiktningsrapporter sänds till banägaren/klubben. Dokumenten lämnas till polismyndigheten för godkännande. (Har ingen förändring skett av banområdet sedan tidigare besiktning krävs inget godkännande av polismyndigheten.) Polismyndigheten, banbesiktningsmannen och klubben behåller vardera 1st rapport och 1st karta-1 (ett)exemplar av vardera insänds till SVEMO.

19. UPPRÄTTHÅLLANDE AV SÄKERHET PÅ BANAN

När banbesiktningen är utförd och klubben löst ut banlicens är det viktigt att fortsatt upprätthålla säkerheten på banan/anläggningen. Nedanstående punkter vägleder klubben inför både träning och tävling:

- Hopp/gupp skall alltid vara konstruerade på ett sätt att de värnar om förarens säkerhet.
Ingen ombyggnad av hopp får ske utan att besiktning sker!
- En frizon skall alltid finnas i banans ytterkant och vara minst 2 m bred och körbar. (1 meter för E-banor.)
- Banmarkeringar skall alltid vara utsatta för att kunna bedöma om kravet för frizon uppfylls och ge förarna en möjlighet att korrigera vid en eventuell avåkning.
- Bevakningsposterna får inte stå i den "körbara" avåkningszonen och bör skyddas för att inte utgöra en säkerhetsrisk vid eventuell omkullkörning

KÖRFÖRBUD!

Körförbud råder på samtliga banor vars banlicens ej förnyats samt då ombyggnad skett så att banan ej överensstämmer med aktuell banritning!

**För kompletterande information vänligen se
banbesiktningsmanualen på www.svemo.se**

(Reviderad version publiceras före 1 dec 2011)