

ANEXA III

SECURITATE

Acest capitol este extras din Anexa H (Recomandări privind supravegherea drumurilor și a serviciilor de urgență) a Codului Sportiv Internațional FIA, ca un ghid pentru organizatorii de raliuri. Textul complet poate fi găsit în Anexa H.

ARTICOLUL 5 AL ANEXEI H: RALIURI**CONȚINUT****5.1 GENERALITĂȚI****5.2 PLANUL DE SECURITATE ȘI PROCEDURI ADMINISTRATIVE****5.3 DESCRIEREA COMPONENTELOR SERVICIILOR MEDICALE ȘI DE SALVARE****5.4 SECURITATEA PUBLICULUI****5.5 SECURITATEA CONCURENȚILOR****5.6 RAPORTAREA ACCIDENTELOR****5.1 GENERALITĂȚI**

Următoarele recomandări trebuie respectate, dar nu este necesară includerea lor în Regulamentul Particular al raliului.

Fiecare organizator poate introduce elemente suplimentare pentru îmbunătățirea securității publicului și spectatorilor.

Responsabilitatea finală pentru punerea în aplicare a acestor recomandări îi revine Directorului Sportiv.

Prezența delegatului FRAS pentru Securitate și cea a delegatului Medical FRAS este obligatorie pentru raliurile înscrise în calendarul 2016 CNRD.

Delegații pentru Securitate / Medical pot fi numiți și în alte raliuri; în acest caz, sarcinile și autoritatea lor sunt cele specificate în regulamentul CNRD 2016 și în Suplimentul 8 al Anexei H.

5.2 PLANUL DE SECURITATE ȘI PROCEDURI ADMINISTRATIVE**5.2.1 Pentru fiecare raliu trebuie redactat un plan de securitate care va include:**

- Locul Comandamentului;
- Numele diverselor persoane care au responsabilități în ceea ce privește securitatea:
 - Directorul Sportiv,
 - Adjunctii Directorului Sportiv,
 - Medicul Șef,
 - Șeful Securității,
 - Șefii de Securitate ai fiecărei probe speciale.
- Adresele și numerele de telefon ale diverselor servicii:
 - Poliție,
 - Spitale,
 - Servicii medicale de urgență,
 - Pompieri,
 - Servicii de depanare,
 - Crucea Roșie.
- Traseul complet al raliului cu sectoarele de legătura detaliate
- Planul de securitate al fiecărei probe speciale, care va conține lista tuturor oficialilor principali, serviciile de urgență pentru proba respectivă, numere de telefon, etc., plus o hartă detaliată a probei speciale.
- Organizatorul și Directorul Sportiv trebuie să prevadă un drum alternativ pentru fiecare probă specială, care va fi folosit în cazul anulării probei (vezi Art.5.4.2.6).
- Planul de securitate trebuie trimis și aprobat de către FRAS.

5.2.2 Planul de securitate trebuie să prevadă măsuri specifice pentru următoarele aspecte:

- securitatea publicului,

- securitatea echipajelor,
 - securitatea arbitrilor și oficialilor.
- și include:
- detalii privind poziționarea vehiculelor de intervenție,
 - instrucțiuni pentru intervenții,
 - rute de evacuare,
 - spitalele care au fost anunțate și care pot fi utilizate în caz de urgență.

5.2.3 În cazul unui accident masiv sau a a mai multor accidente care depășesc capacitatea serviciilor medicale din zonă, medicul șef va contacta autoritățile locale și va efectua demersurile necesare pentru preluarea victimelor.

Cu cel mult 15 zile înaintea raliului, trebuie trimise către spitalele prevăzute în planul de securitate adrese scrise, prin care se solicită plasarea serviciilor de urgență în stare de așteptare.

5.2.4 Șeful Securității

În regulamentul particular va fi nominalizat un Șef al Securității raliului. Acesta face parte din comitetul de organizare și participă la realizarea planului de securitate.

În timpul raliului, va fi în permanentă legătura cu comandamentul raliului, cu Medicul Șef și cu startul fiecărei probe speciale (prin telefon sau radio).

Este responsabil pentru implementarea și aplicarea planului de securitate.

5.2.5 Șefii de Securitate Probă

Fiecare probă specială va avea un șef de securitate probă care îl va ajuta pe Șeful Securității.

Șeful de Securitate Probă se asigură ca măsurile de securitate prevăzute în planul de securitate sunt puse în aplicare înainte de trecerea primei mașini oficiale.

5.2.6 Arbitri și personal de securitate

Organizatorii trebuie să se asigure că, în timpul activității, arbitrii nu trebuie să se pună în situații periculoase.

Este responsabilitatea organizatorului să se asigure că arbitrii sunt pregătiți corespunzător în această privință.

Personalul trebuie să poarte veste/tunici distinctive. Culoarele recomandate sunt:

- Personalul de securitate: Portocaliu
- Responsabilul cu securitate: Portocaliu cu dungi albe și text
- Șefii de post: Albastru cu dungi albe și text
- Media: Verde
- Șeful de probă: Roșu cu text
- Responsabilul pentru relațiile cu concurenții: Roșu
- Personal Medical: Alb
- Radio: Galben cu semn albastru
- Comisari tehnici: Negru

5.3 DESCRIEREA COMPONENTELOR SERVICIILOR MEDICALE ȘI DE SALVARE

5.3.1 Generalități

Serviciile medicale și cele de salvare oferite trebuie să se respecte prescripțiile acestui capitol. De asemenea trebuie să îndeplinească cerințele legale. Aceste prescripții se aplică tuturor raliurilor internaționale. Pentru WRC, prescripțiile de mai jos sunt strict obligatorii. Aceste prescripții nu se aplică testelor private.

Pentru raliurile internaționale, FIA are oricând autoritatea să verifice organizarea serviciilor medicale.

Informații despre tehnica medicală și instrucțiuni practice esențiale sunt oferite în tabelul recapitulativ de la finalul Anexei H.

5.3.2 Personal

a) La Comandamentul Raliului Medicul Șef sau adjunctul său:

Amândoi trebuie aprobați de FRAS și sunt la dispoziția Directorului Sportiv. Numele lor trebuie să apară în Regulamentul Particular al raliului.

Medicul Șef este responsabil pentru selectarea, amplasarea, funcționarea și derularea serviciilor medicale de salvare și evacuare. În consecință, întreg personalul medical și paramedical, inclusiv cel angajat direct sau indirect de către FRAS, este la dispoziția deciziilor sale.

Cu excepția situațiilor excepționale, în timpul desfășurării raliului, Medicul Șef va fi prezent în comandamentul raliului pentru a avea un cât mai bun dialog și colaborare cu Directorul Sportiv în caz de accident. Poate fi înlocuit temporar de un asistent al cărui nume trebuie să apară în Regulamentul Particular al raliului. În orice situație, trebuie să poată fi contactat. Organizatorii sunt obligați să-i asigure toate metodele administrative și materiale necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale.

Înainte de raliu :

Medicul Șef este responsabil pentru componenta medicală a Planului de Securitate, sau pentru Planul Medical de Securitate, împreună cu Directorul Sportiv și Șeful Securității.

Trebuie să inspecteze toate probele speciale cu mult timp înainte de începerea raliului, împreună cu Directorul Sportiv și/sau Șeful Securității, într-o mașină similară cu cele de intervenție medicală, pentru a stabili poziția corectă a ambulanțelor de la startul probelor și de la punctele intermediare, pentru a fi sigur că toate serviciile medicale și de securitate sunt poziționate conform cerințelor regulamentare.

Trebuie să certifice viabilitatea și calitatea ambulanțelor, a elicopterului medical și a vehiculelor de stingere a incendiilor.

Trebuie să verifice cu meticulozitate buna funcționare a echipamentelor și materialelor din mașinile medicale și de intervenție.

Trebuie să verifice că nici un medicament nu a depășit termenul de valabilitate.

Este responsabil pentru capacitatea și calitatea spitalelor desemnate pentru acoperirea raliului. Prin urmare, trebuie să aleagă unul sau maxim două spitale, care vor fi utilizate pentru piloți și copiloți.

În timpul raliului:

În fiecare seară trebuie să examineze toți piloții și copiloții care au avut accidente în timpul raliului, chiar dacă nu a fost necesară intervenția medicală, pentru a se asigura că pot relua startul în ziua următoare (la fel cum procedează Delegatul Tehnic cu mașinile care doresc să participe în Rally 2).

După raliu:

În termen de două săptămâni după terminarea raliului, Medicul Șef trebuie să trimită la FRAS, în atenția Delegatului Medical și a Comisiei Medicale, un raport despre toate intervențiile medicale efectuate asupra concurenților, oficialilor și spectatorilor. Acest raport trebuie să explice circumstanțele incidentelor sau accidentelor, cronologia intervențiilor, starea medicală inițială, tratamentul și supravegherea medicală.

b) Pentru vehiculele de intervenție medicală și unitățile de tratare / resuscitare :

- **medici specializați în resuscitare** și cu experiență în tratamentul prespitalicesc al victimelor accidentelor;
- **paramedici** deținători de atestate oficiale privind competența lor în resuscitarea cardiovasculară și respiratorie și în practica intubației (aceștia pot înlocui doctorii în punctele intermediare ale probelor speciale și doar în aceste puncte, cu condiția ca orice eventuală victimă să fie examinată de un doctor specializat în resuscitare înainte de a fi transferată la spital);
- **șoferi**, care pot fi membri ai acestor echipe;
- personal instruit în extracția răniților.

5.3.3 Vehiculele de intervenție

Misiunea lor este să ducă la locul accidentului

- pe de o parte, personalul medical adecvat;
- pe de altă parte, echipamentul tehnic necesar.

Două soluții sunt recomandate:

1) Două vehicule separate, una pentru echipa “medicală”, cealaltă pentru echipa “tehnică”.

Vehiculul de intervenție medicală care transportă:

- echipa medicală în conformitate cu Art 5.3.2.
 - echipamentul medical în conformitate cu Suplimentul 3.
- Vehiculul de intervenție tehnică care transportă:
- echipa tehnică antrenată în proceduri și tehnici pentru extragerea răniților și echipament în conformitate cu Suplimentul 3:
 - două stingătoare de câte 4 kg cu operator antrenat,
 - echipament de comunicații adecvat pentru a rămâne în contact cu Comandamentul Raliului,
 - sirenă,
 - elemente de identificare,
 - un kit cu echipamentul de urgență esențial definit de Medicul Șef în colaborare cu șeful verificărilor tehnice, bazat pe Suplimentele 7 (Extracție) și 3 (Descarcerare).

2) Un vehicul mixt, care combină aspectul "tehnic" cu cel "medical".

Acesta va avea la bord:

- tot echipamentul prevăzut pentru intervențiile tehnice;
- personalul medical (cel puțin 3 persoane instruite în extracția răniților și utilizarea echipamentului tehnic) și echipamentul prevăzut pentru intervenția medicală.

Cel puțin unul dintre vehiculele de mai sus trebuie să aibe la bord o targă.

Aceste vehicule trebuie să fie adaptate condițiilor de teren, capabile să se miște rapid pe probele speciale. Numărul acestor vehicule se va determina în funcție de teren, lungimea și dificultatea fiecărei probe speciale în parte.

Pentru vehiculele de intervenție, în funcție natura terenului, poate fi recomandată instalarea unui rollbar de securitate, și se recomandă ca toți membrii echipelor să poarte cască.

În toate cazurile, medicul specializat în resuscitare de la startul probei (sau paramedicul atestat în resuscitare de la punctele intermediare) trebuie să fie primul sosit la locul accidentului.

5.3.4 Ambulanță echipată pentru resuscitare

Ambulanță cu echipament pentru recuperarea funcțiilor vitale, în cazul problemelor neurologice, respiratorii sau circulatorii. Echipajul constă în sofer, un medic specializat în resuscitare și/sau un paramedic care poate fi șoferul.

Măsurile recomandate:

Echipamentul trebuie să fie în conformitate cu Suplimentul 4, Art,2, Pct B.

5.3.5 Unitate pentru Tratare / Resuscitare (Recomandată):

Unitate de resuscitare amplasată într-o construcție temporară sau permanentă, destinată pentru deservirea parcului de service și echipată conform prevederilor Suplimentului 4; două paturi sunt necesare și suficiente. Unitatea trebuie să poată oferi îngrijiri imediate pentru un pacient rănit sau bolnav în stare critică. De asemenea trebuie să asigure îngrijiri pentru probleme medicale generale.

Fiecărei unități îi va fi repartizat un medic specializat în resuscitare și cu experiență în tratamentul pre-hospitalicesc al victimelor accidentelor.

5.3.6 Ambulanță de evacuare

O ambulanță, conformă prevederilor legale, echipată pentru transportul victimelor, cu sau fără medic la bord. Pentru transportul victimelor care necesită resuscitare, este necesară prezența unui medic specializat.

5.3.7 Elicopter Medical (recomandat)

Conformă cu prevederile autorității aeronautice și echipat cu o targă fixă.

Echipamentul medical va fi conform Suplimentului 5.

Medicul care ia parte la operațiunea de evacuare trebuie să fie specializat în resuscitare. Poate fi asistat de un paramedic specializat. Dacă este cazul, elicopterul trebuie să fie echipat pentru misiuni în teren accidentat.

Se recomandă rezervarea lui exclusivă pentru raliu, pe întreaga perioadă de desfășurare a acestuia.

Mai multe amănunte în Art 5.5.3 d).

5.3.8 Mijloace de comunicație

Medicul Șef trebuie să poată comunica cu toți membrii echipei sale, fie prin canalul radio general, fie printr-un canal radiu dedicat.

5.4 SECURITATEA PUBLICULUI

O prioritate majoră a planului de securitate este asigurarea siguranței publicului în general, inclusiv a spectatorilor.

Cu posibila excepție a Art. 5.4.1, următoarele măsuri nelimitative trebuie respectate.

5.4.1 Film educațional (recomandat)

- cu o durată de 30 de secunde;
- cu comentariile unuia sau mai multor piloți reprezentativi;
- nu trebuie să arate accidente;
- trebuie să fie difuzat de mai multe ori.

5.4.2 Controlul Spectatorilor

- a) Trebuie aplicate măsurile pentru avertizarea spectatorilor prevăzute la Art. 5.4.5 și, dacă este cazul, pentru mutarea tuturor spectatorilor aflați în zonele periculoase.
- b) În planul de securitate trebuie identificate toate zonele periculoase. Organizatorii, dacă este cazul cu ajutorul autorităților de ordine publică, trebuie să identifice și să delimiteze zonele periculoase în conformitate cu planul de securitate, cu mult timp înainte de sosirea publicului.
- c) Directorul Sportiv trebuie să ia în considerație recomandările Șefului Securității, precum și cele ale echipajelor de pe mașinile zero (precum și pe cele ale delegaților FRAS pentru Securitate și Medical), pentru a se asigura ca o probă specială este anulată în cazul în care există condiții periculoase.
- d) Când se așteaptă prezența unui număr mare de spectatori pe o probă specială sau super specială, aceștia trebuie protejați prin mijloace speciale și trebuie amenajate zone adecvate pentru public.
- e) Trebuie împiedicată mișcarea publicului de-a lungul traseului probei speciale atât timp cât aceasta este deschisă pentru competiție (între mașina zero și mașina de deschidere).
- f) De-a lungul probei speciale și în toate punctele de acces, publicul trebuie informat despre normele de securitate.
- g) Trebuie să fie prezent un număr suficient de arbitrii și forțe de ordine pentru a asigura siguranța publicului în timpul desfășurării probei speciale.
- h) Arbitrii trebuie să poarte veste / tunici ușor de identificat, după recomandările Art 5.2.6.
- i) Probele speciale trebuie situate și programate în așa fel încât să permită deplasarea în condiții de siguranță a spectatorilor de la o probă la alta.
- j) Accesul spectatorilor pe probele speciale nu va fi recomandat decât în zonele rezervate.
- k) Rutele de evacuare vor fi supravegheate de ofițeri de poliție și/sau arbitri / agenți de securitate, până în locul în care intră în drumurile principale.
- l) Toate drumurile de acces trebuie indicate prin semne speciale și informații suplimentare.
- m) În măsura posibilităților, se vor amenaja parcări speciale pentru media în apropierea zonelor rezervate fotografilor. Trebuie prevăzut personal special care nu va permite accesul în aceste zone decât pentru reprezentanții media, nu și pentru public.
- n) Zonele pentru spectatori vor fi delimitate prin garduri sau panouri. Dacă este cazul, aceste zone vor fi situate la distanță de drum, pentru a menține spectatorii în condiții de siguranță.

5.4.3 Realimentare și Service

În zonele de realimentare și service, organizatorii vor asigura măsurile de securitate necesare pentru a menține publicul la o distanță potrivită de orice activități potențial periculoase.

5.4.4 Mașinile Zero și Mașina de Deschidere

- a) Mașinile zero vor avea plăci de 36 cm x 50 cm pe capotă și pe ușile din față, cu inscripția SAFETY (sau SECURITATE) și cu numerele 000, 00 or 0.
- c) Mașinile zero nu pot fi conduse de piloți prioritari FRAS sau de concurenți care au abandonat în timpul raliului.
- d) Piloții și copiloții mașinilor zero trebuie să aibă o experiență considerabilă în raliuri, care să le permită să parcurgă probele în deplină siguranță cu viteză moderată și să transmită Directorului Sportiv informații complete și comentarii privind condițiile de pe traseu. Mașinile zero vor verifica de asemenea cronometrele și procedurile arbitrilor în ceea ce privește înscrierile din carnetul de control.
- e) O mașină oficială ("Mașina de deschidere") va parcurge fiecare probă specială după ultimul concurent. Aceste mașini vor avea plăci de 36 cm x 50 cm pe capotă și pe ușile din față, cu imaginea unui steag hașurat.

5.4.5 Informații

Informațiile adresate în principal publicului vor fi distribuite prin diverse metode

- mass media,
- postere,
- distribuirea de fluturași,
- trecerea unei mașini (mașina rally info), echipată cu instalație de sonorizare, de-a lungul traseului pentru informarea spectatorilor (recomandat între 45 de minute și 1 oră înaintea startului primului concurent). Această mașină poate fi înlocuită cu un elicopter echipat cu instalație de sonorizare. Operațiunea de informare poate fi repetată de câte ori este necesar.

5.4.6 Serviciile medicale

Serviciile medicale destinate publicului sunt necesare în cazul zonelor îngrădite stabilite de organizator. Chiar dacă serviciile medicale destinate publicului sunt efectuate de alte organizații, sunt totuși sub supervizarea Medicului Șef.

5.5 SECURITATEA CONCURENȚILOR

5.5.1 Desfășurarea serviciilor de urgență

- a) La startul fiecărei probe speciale (inclusiv shakedown-ul):
 - una sau mai multe vehicule de intervenție medicală staționate în apropierea vehiculelor de intervenție tehnică (descarcerare, pompieri etc.);
 - o ambulanță echipată pentru resuscitare,
 - eventual o ambulanță de evacuare,
 - un medic specializat în resuscitare, cu experiență în tratamentul pre-spitalicesc a victimelor accidentelor și antrenat în extracție,
 - unul sau chiar doi paramedici antrenați în descarcerare,
 - două stingătoare de 4 kg cu un operator antrenat,
 - echipament de comunicații adecvat pentru menținerea contactului cu Comandamentul Raliului.

Aceste vehicule trebuie să staționeze după punctul start, la cel mult 150 de metri de acesta și la vedere. Dacă este necesar, pentru poziționarea corectă a acestor vehicule, poata fi modificată poziția punctului de start.

- b) La punctele intermediare de pe traseu (vezi mai jos):

- unul sau mai multe vehicule de intervenție medicală,
- o ambulanță de evacuare,
- un medic specializat în resuscitare și antrenat în extracție, sau posibil un paramedic specializat în resuscitare și antrenat în descarcerare,
- echipament de comunicații adecvat pentru menținerea contactului cu Comandamentul Raliului.

Numărul punctelor intermediare este determinat în funcție de natura, lungimea și dificultatea fiecărei probe speciale. Sunt necesare în toate cazurile în care lungimea probei depășește 15

km, iar distanța dintre două puncte medicale nu poate să depășească această limită. Trebuie întotdeauna asociate cu un punct intermediar radio.

Numărul și poziția punctelor intermediare va fi evaluat în funcție de timpul recomandat pentru a ajunge cu vehiculele de intervenție utilizate de la startul probei la primul punct, între două puncte consecutive, și de la ultimul punct la finalul probei. Acest timp nu poate fi mai mare de 10 minute.

Mai mult, în funcție de natura terenului, de condițiile meteo sau în cazul unor circumstanțe speciale, această distanță poate fi modificată la propunerea Medicului Șef și a Șefului Securității, la aprobarea planului de securitate.

Atât la start cât și la punctele intermediare, vehiculele de intervenție trebuie să aibe acces direct către traseul probei și trebuie poziționate în zone sigure.

c) La punctul stop al fiecărei probe speciale:

- două (minim) stingătoare de 4 kg cu operator(i).

d) În parcul de service (obligatoriu pentru WRC, recomandat pentru celelalte raliuri) sau într-o locație centrală situată la mai puțin de 15 km de probele speciale în cauză:

- un vehicul de depanare.

- echipament de comunicații adecvat pentru menținerea contactului cu Comandamentul Raliului.

- o unitate de tratare / resuscitare în conformitate cu Art 5.3.5;

- o ambulanță de evacuare.

Nicio probă specială nu poate începe sau reporni după o întrerupere, decât în prezența dispozitivului medical prevăzut. Trebuie prevăzută posibilitatea înlocuirii ambulanțelor sau dispozitivelor care au fost nevoite să părăsească poziția prevăzută inițial.

5.5.2 Deplasarea serviciilor de salvare

5.5.2.1 Toate operațiunile de salvare care necesită deplasarea unui vehicul medical sunt inițiate de Directorul Sportiv după consultarea cu Medicul Șef și prin informarea șefului de probă. Operațiunile de evacuare terestră sau aeriană către spitalele stabilite se vor efectua pe traseele prevăzute în avans (vezi Articolele 5.2.2 și 5.5.3 a).

5.5.2.2 La locul accidentului, organizarea și conducerea intervențiilor medicale sunt efectuate doar de către medicul de pe vehiculul de intervenție implicat (posibil de către paramedicul calificat în cazul în care nu este în posesia unui vehicul intermediar). Personalul medical trebuie să fie familiarizat și antrenat în utilizarea corectă a echipamentului de la bordul vehiculului de intervenție, precum și în descarcerarea victimelor.

5.5.3 Evacuarea

a) Pentru fiecare probă specială trebuie prevăzut un traseu de evacuare, clar indicat în planul de securitate (prin hartă sau diagramă).

b) Serviciile de urgență ale tuturor spitalelor din apropierea traseului trebuie să fie în alertă (vezi Art. 5.2).

c) În orice operațiune de evacuare, terestră sau aeriană, victimele unui accident serios a căror condiție necesită terapie intensivă vor fi însoțite la spital de un medic specializat în resuscitare.

d) Dacă este prevăzută evacuarea cu elicopterul, următorii parametri vor fi respectați:

- când condițiile meteo împiedică utilizarea elicopterului, la decizia comună a Directorului Sportiv și a Șefului Securității, o probă specială poate fi întreruptă sau anulată dacă durata transferului cu ambulanța până la spitalul prevăzut depășește timpul considerat adecvat după consultarea cu Medicul Șef;

- prezența elicopterului nu anulează obligativitatea planificării unei rute alternative de evacuare terestră și, pentru victimele care au necesită terapie intensivă în timpul transportului, prezența unui medic specializat în resuscitare, posibil asistat de un paramedic competent;

- timpul de evacuare cu elicopterul sau ambulanța nu trebuie să depășească aproximativ 60 de minute.

Vedeți de asemenea Art 5.3.7.

Măsuri particulare pentru WRC:

Toate măsurile menționate în Art 5.5.3 sunt obligatorii.

5.5.4 Supravegherea și semnalizarea traseului**5.5.4.1 Marcarea Probelor Speciale**

Drumurile și căile de acces către probele speciale trebuie să fie închise traficului. Pentru aceasta, se va proceda în felul următor:

- a) Drumurile principale sau ieșirile spre acestea, sau orice drumuri pe care se așteaptă trafic, vor fi blocate și supravegheate de un arbitru, polițist sau altă autoritate.
- b) Drumurile mici fără ieșire neimportante (ex – către ferme etc.) vor fi blocate cu bariere sau benzi, cu o notiță fixată pe acestea cu informații despre desfășurarea raliului și pericolul nerespectării acestor informații.

Va fi responsabilitatea mașinilor zero să verifice dacă metodele obișnuite de închidere a drumurilor sunt aplicate și să anunțe imediat Comandamentul Raliului despre orice omisiuni, pentru corectarea lor înainte de începerea probei speciale.

5.5.4.2 De-a lungul traseului vor fi instalate posturi de comisari de traseu pentru:

- a ține spectatorii în afara zonelor interzise cu ajutorul panourilor, barierele sau funiilor, fluiere și megafoane;

5.5.4.3 Dacă este necesară utilizarea steagurilor galbene, următoarea procedură va fi adoptată:

- a) Un steag galben trebuie să fie disponibil la fiecare punct de intermediar radio (situat la aproximativ 5 km).
- b) Steagul galben va fi prezentat echipajelor doar la dispoziția Directorului Sportiv și doar în punctele de intermediar radio.
Steagurile pot fi afișate doar de arbitrii îmbrăcați cu veste ușor de identificat conform recomandărilor din Art 5.2.6, marcate cu simbolul punct radio. Perioada de afișare a steagului va fi înregistrată în procesul verbal al postului și comunicată Comisarilor Sportivi de către Directorul Sportiv.
- c) În timpul recunoașterilor, un semn cu simbolul specificat la punctul 5.5.4.4 trebuie afișat la locul fiecărui punct intermediar radio. Acest semn poate fi mai mic dar trebuie să fie ușor de văzut pentru ca echipajele care desfășoară recunoașterile să-l poată nota.
- d) La vederea unui steag galben afișat, piloții trebuie să reducă imediat viteza, să rămână la viteză redusă până la sfârșitul probei speciale, și să respecte indicațiile oricărui arbitru sau conducător al unei mașini de intervenție. Steagurile vor fi afișate la toate punctele de intermediar radio dinaintea incidentului. Nerespectarea acestei reguli va atrage o penalizare la discreția Comisarilor Sportiv.
- e) Nici un alt steag în afara steagului galben nu va fi afișat pe probele speciale.
- f) Sisteme diferite de semnalizare (de ex. lumini intermitente) pot fi utilizate pe probele super speciale. Detaliile complete vor fi incluse în Regulamentul Particular

5.5.4.4 Pentru a permite urmărirea concurenților și supervizarea desfășurării raliului, va fi stabilită o rețea de comunicații radio (aproximativ din 5 în 5 Km), unică pentru fiecare probă specială.

Fiecare punct radio va fi notat în Road Book și, pe teren printr-un panou de cel puțin 70 cm diametru, cu simbolul punctului radio, un fulger negru pe fond albastru.

Ambulanțele de pe probele speciale vor fi poziționate la punctele de intermediar radio. În aceste puncte vor fi amplasate panouri suplimentare (cruce roșie sau verde pe fundal albastru) lângă panourile de punct radio.

În plus, trebuie amplasate panouri de avertizare la 100-200m înaintea punctelor SOS radio și medical, cu semnele descrise mai sus, dar pe fundal galben.

5.5.4.5 Monitorizarea concurenților pe probele speciale se poate efectua fie de la Comandamentul Raliului fie de către șefii securității probelor speciale. Într-o formă sau alta, trebuie folosite tablouri de monitorizare, fie pe teren de către șeful securității probei, fie la Comandamentul

Raliului. Fiecare organizator trebuie să stabilească, și să specifice în planul de securitate, procedura pentru monitorizarea concurenților; de asemenea trebuie enumerate procedurile de urmat în cazul lipsei unui concurent.

5.5.4.6 În cazul incidentelor privind siguranța și controlul spectatorilor, arbitrii trebuie să colaboreze cu serviciile publice conform prevederilor planului de securitate. Orice incident sau accident va fi raportat către Comandamentul Raliului și serviciile de securitate vor putea utiliza mijloacele de comunicație ale raliului.

5.5.5 Semnele SOS / OK Signs – Siguranța concurenților

a) Fiecare automobil de competiție trebuie să aibe în dotare un triunghi reflectorizant care, în cazul în opririi mașinii pe proba speciala, trebuie plasat într-o poziție vizibilă de către unul din membrii echipajului, la cel puțin 50 de metri înaintea mașinii, pentru a-i avertiza pe următorii concurenți. Orice echipaj care nu respectă această regulă poate fi subiectul unei penalizări la discreția Comisarilor Sportivi.

Acest Triunghi trebuie plasat chiar și în cazul în care mașina este în afara drumului.

b) Road Book-ul va conține o pagină cu procedura în caz de accident, care trebuie să includă instrucțiuni privitoare la accidentele în care este implicat un membru al publicului.

c) Procedura, recomandată, pentru afișarea semnelor "SOS" și "OK" de către concurenții care au avut un accident este descrisă în Regulamentul CNRD 2016.

d) Orice concurent care abandonează trebuie să anunțe organizatorul despre aceasta cât mai repede posibil, cu excepția cazurilor de forță majoră. Orice echipaj care nu respectă această prevedere poate fi subiectul unei penalizări la discreția Comisarilor Sportivi.

5.6 RAPORTAREA ACCIDENTELOR

5.6.1 Accident în care este implicat un membru al publicului

Dacă un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană din public a suferit o vătămare corporală, pilotul implicat trebuie să anunțe aceasta conform indicațiilor din Road Book.

Trebuie, de asemenea, respectate prevederile legale în ceea ce privește raportarea accidentelor.

5.6.2 Investigarea accidentelor

Orice accident mortal sau soldat cu o accidentare gravă trebuie raportat către Federația Română de Automobilism Sportiv.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV