

Ghid de Securitate în Raliuri 2022

3/ Dosarul de securitate

- 3.1 Dosarul de securitate
- 3.2 Dosarul de securitate detaliat
- 3.3 Planul de gestionare a incidentelor
- 3.4 Puncte medicale
- 3.5 Comunicațiile pe probele speciale
- 3.6 Puncte radio obligatorii
- 3.7 Puncte radio suplimentare
- 3.8 Sistemul de urmărire
- 3.9 Șicane
- 3.10 Anticut-uri
- 3.11 Parcul de service
- 3.12 Realimentarea mașinilor de concurs
- 3.13 Mașini de concurs electrice
- ~~3.14 Recomandări pentru testele private~~
- 3.15 Politica de mediu
- 3.16 Handicap și accesibilitate
- 3.17 **Cerințe minime pentru planurile de securitate
CNR 2022**
- 3.18 **Exemple pentru planurile de securitate**

**Acest document este traducerea în
limba română a FIA Rally Safety
Guidelines 2021. Textele modificate
sau specifice CNR sunt marcate cu
culoarea roșu sau galben.**

3.1 DOSARUL DE SECURITATE

De-a lungul anilor, ceea ce este cunoscut sub numele de „Planul de securitate” a crescut de la un document de bază privind operațiunile și siguranță într-un dosar foarte cuprinzător, care deservește o multitudine de parteneri, furnizori și personal de pe probe. Având în vedere această creștere a capitolelor, planul de securitate ar trebui acum cunoscut sub numele de DOSAR DE SECURITATE.

Nu fiecare parte a dosarului de securitate este complet relevantă pentru funcția fiecărui participant. Pentru multe funcții, este posibil ca o singură secțiune a dosarului să fie relevantă pentru buna exercitare a acestora. Cu toate acestea, se recunoaște faptul că, în cazul în care apare un incident, multe funcții vor avea nevoie de informații sau precizări referitoare la structura organizațională care nu ar fi fost neapărat importante în îndeplinirea rolului lor de zi cu zi în cadrul raliului. Prin urmare, dosarul nu poate fi împărțit în diferite secțiuni pentru livrare, ci ar trebui să fie considerat ca un singur document pentru toți cei anterior ar fi primit un „plan de securitate” iar acum primesc un exemplar al dosarului de securitate.

Cea mai bună practică este realizarea unui document condensat “Road Book / Plan de amenajare probe” cu diagrame și texte în fiecare punct, combinând roadbook-ul și layoutul acestuia cu planul de amenajare a probei, destinat persoanelor din caravana de securitate și responsabililor cu securitatea probei speciale. Să ai un dosar de securitate greoi atunci când parcurgi probele poate îngreuna munca. O versiune prescurtată a documentului îl face mai simplu și mai practic în special pentru aceste echipaje.

Un dosar de securitate eficient necesită o pregătire optimă pentru a fi înțeles de cei care trebuie să lucreze cu documentul.

Este, de asemenea, documentul care demonstrează că s-au evaluat riscurile cu care se confruntă raliul și s-a planificat cum să fie minimizeze aceste riscuri și cum evenimentul să se desfășoare în siguranță.

Marea majoritate a raliurilor au elaborat deja un dosar eficient de securitate, dar nu toate iau în considerare suficient nevoile speciale ale siguranței spectatorilor.

Dosarul de securitate este un element critic al probelor unui raliu. Dosarul demonstrează acțiunile întreprinse și puse în aplicare pentru a reduce sau a preveni probabilitatea producerii unui incident, precum și a atenua rezultatul oricăror incidente în cazul în care acestea au loc.

Dosarul de Securitate are mai multe roluri și este, de asemenea, unul dintre documentele solicitate de autorități, un document util pentru amenajarea probelor și Road Book-ul mașinilor de securitate.

Acesta trebuie trimis la ASN/FIA cu cel puțin o lună înainte – pentru a permite Delegatului pentru Siguranță/Medicilor șefi să examineze și, dacă este necesar, să sugereze/solicite ajustări.

Cea mai bună practică este ca delegatul de securitate să viziteze traseul raliului cu două luni înainte de eveniment pentru a parcurge fiecare probă specială împreună cu șeful securității / directorul sportiv.

Inspekția probelor trebuie să implice un proces de identificare a pericolelor, de evaluare a riscurilor și de reducere a acestora. Acest proces trebuie aplicat întregului traseu, nu doar locațiilor spectatorilor.

Pe parcursul inspekției se iau în considerare locațiile spectatorilor – în primul rând amenajarea acestora, zonele interzise și accesul spectatorilor, precum și siguranța concurenților. În timpul acestei inspekții, pot fi aduse modificări planului de securitate. Dosarul de securitate este un document de lucru care ar trebui actualizat în fiecare an în funcție de experiența acumulată în evenimentele/sezoanele anterioare.

Dosarul general de securitate ar trebui să conțină următoarele elemente principale care vor trebui combinate astfel încât să maximizeze distribuția fără a suporta costuri inutile de imprimare. Prin urmare, puteți alege să încorporați secțiuni în cel mai eficient mod pentru evenimentul dvs. Ceea ce este critic este că acestea includă.

A. DOSARUL DE SECURITATE CARE CONȚINE:

- Documentația de management al riscului
- Informații și hărți privind securitatea probelor
- Informații și planuri pentru amenajarea probelor și zonelor.
- Hărțile zonelor pentru spectatorilor

B. PLANURI OPERAȚIONALE PENTRU TOȚI OFICIAL/FUNCȚIILE (ACESTEA POT INCLUDE PLANUL DVS. DE LOGISTICĂ RADIO)

C. UN PLAN DE GESTIONARE A INCIDENTELOR (INCLUSIV INCIDENTELE MAJORE ȘI PLANUL COMUNICAȚIILOR)

D. ROAD BOOK PENTRU MAȘINILE DE SECURITATE















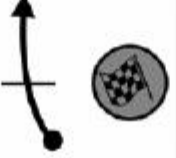


Planul de securitate ar trebui să fie într-un format practic, în stil road book, care poate să poată fi

folosit pe drum de către echipajele mașinilor de securitate și care să includă:

- a. Distanțele și numerotarea conform Road Book
- b. Distanțele de la drum până la zonele de spectatori

- c. Înălțimea la care se află zonelor de spectatori
- d. Poziția vehiculelor de securitate la startul probelor
- e. Amplasarea benzilor
- f. Poziția arbitrilor și oamenilor de ordine

RB box	Total	Inter	Direcția	Personal	Radio GSM	Informații	MIV	TV
1	0,00	0,90		2		START 	Y	Y
1A	0,70	0,70		1		Acces la case	N	N
1B	0,80	0,10		1		Acces la case	N	N
2	1,20	0,40		3		Drum Evacuare 1 Zona Spectatori 2 Mal pe partea stângă Media permisă în interior	Y	Y
<p>Zona Spectatori 2</p>								
3	1,60	0,40		2		Interzis spectatorilor Media Permisă	N	N

RB box	Total	Inter	Direcția	Personal	Radio GSM	Informații	MIV	TIV
3A	2,30	0,70		2	 	Acces la case	N	N
4	2,60	0,30		3		Acces la case	Y	N
4A	2,75	0,15		1		Acces la case	N	N
5	2,95	0,20		2		Parcare mașini în partea stângă	Y	N
5A	3,15	0,20		2	 	Acces la case	N	N
5B	3,30	0,15		1		Spectatori admisi pe deal în partea stângă	N	N
6	3,62	0,22		2	 	SOSIRE PS	N	N



3.2 DOSARUL DE SECURITATE DETALIAT

1. O introducere care prezintă:

Scopul planului;

- Cine ar trebui să-l citească;
- Referiri la toate celelalte documente / planuri operaționale produse pentru eveniment;
- Politica dvs. de securitate.

2. Planul de securitate trebuie să abordeze în mod specific problemele din fiecare dintre următoarele domenii:

- Siguranța publicului (inclusiv acoperirea medicală /de prim ajutor);
- Siguranța echipajelor;
- Siguranța arbitrilor și voluntarilor prezenți pe probe.

3. Programul complet al evenimentului, inclusiv toate mașinile de securitate utilizate și o hartă generală a traseului;

4. Locația și numărul de contact principal pentru comandamentul raliului (Rally Control) și/sau numărul de telefon de urgență, dacă este diferit

5. O notă a rolurilor și responsabilităților cheie, urmată de numele și numărul de contact principal pentru diferitele persoane responsabile:

- Delegat de Securitate FIA/ASN
- Comisari Sportivi FIA/ASN
- Directorul de concurs
- Directori adjuncți de concurs
- Șeful de Securitate
- Medicul șef

- Responsabilul cu securitatea spectatorilor
- Responsabil(i) comunicații
- Șefii fiecărei probe speciale
- Ofițer media

6. Numerele de telefon ale diferitelor servicii de urgență și siguranță:

- Politie
- Spitale (inclusiv adresa)
- Serviciul de pompieri
- Primul ajutor și transportul victimelor
- Serviciul de ambulanță
- Unități de securitate prezente pe fiecare probă specială
- Unități de recuperare prezente pe fiecare probă specială
- Doctor(i) și/sau paramedici aflați pe fiecare probă specială
- Altele, după caz

Spitalele selectate trebuie contactate în scris înainte de raliu, solicitând ca serviciile de urgență să fie plasate în așteptare

7. Evaluarea riscurilor este o simplă problemă de bun simț. Va trebui să luați în considerare riscurile în timpul montării și demontării probelor, precum și în timpul desfășurării evenimentului. Pentru delegatul de securitate și pentru alții din afara echipei de organizare a evenimentului, utilizarea unui șablon este adesea cel mai simplu mod de a înțelege planurile de gestionare a riscurilor.

8. Planul trebuie să descrie riscurile evaluate și modul în care acestea urmează a fi gestionate. Ar trebui să existe o acoperire specifică pentru spectatori / publicul în general, concurenți și oficiali / arbitri.

Start (Sections 1 & 2)

Friday 1st June 2019

TC	Location	SS Dist. Km.	Liaison Dist. Km.	Total Dist. Km.	Target Time	First Car Due
0	Parc Fermé - Out Service - In	-	-	-	-	06:45
Service A (Queensferry)						
0A	Service - Out	-	-	-	0:15	07:00
RZ	Refuel (FIA Fuel) - Service Park	-	-	-	-	-
1	<i>Distance to next refuel</i>	(29.57)	(144.68)	(174.25)	-	-
1		-	75.24	75.24	1:40	08:40
SS 1	Hilltop 1	10.99	-	-	-	08:43
2		-	35.26	46.25	0:55	09:38
SS 2	Mountain	1.63	-	-	-	09:41
3		-	24.56	26.19	0:36	10:17
SS 3	Valley 1	16.95	-	-	-	10:20
RZ	Refuel (FIA Fuel) - High Town	-	(9.02)	-	-	-
2	<i>Distance to next refuel</i>	(29.13)	(56.42)	(85.55)	-	-
4		-	22.93	39.88	0:45	11:05
SS 4	Lakeside 1	29.13	-	-	-	11:08
4A	Regroup & Technical Zone - In	-	43.06	72.19	1:38	12:46
4B	Regroup Out - Service - In	-	0.05	0.05	0:15	13:01
Service B (Queensferry)						
		(58.70)	(201.10)	(259.80)	0:30	-

Section 1

Orarul probelor

Safety Car Schedule

Location	Timing Delivery	Closed to Priority Media	Regional Safety Car	FIA Medical Delegate	Timing Car	Spectator Safety Officer	Safety Car 000	FIA Safety Delegate	Safety Car 00	Safety Car 0	1st Car Due
Friday 1st June											
TC 0A/0B Service Park	03:45	---	---	---	---	---	05:35	---	06:15	---	06:45
SS 1 Hilltop 1	05:43	05:43	05:46	07:13	07:13	07:23	07:33	07:53	08:13	08:33	08:43
SS 2 Mountain	06:41	07:41	07:46	08:11	08:11	08:21	08:31	08:51	09:11	09:31	09:41
SS 3 Valley 1	07:20	08:20	08:25	08:50	08:50	09:00	09:10	09:30	09:50	10:10	10:20
SS 4 Lakeside 1	08:08	09:08	09:13	09:38	09:38	09:48	09:58	10:18	10:38	10:58	11:08
TC 4A/4B/4C Service Park	09:45	---	---	---	---	---	11:36	---	12:16	---	12:46

Orarul mașinilor de securitate

Time Chart

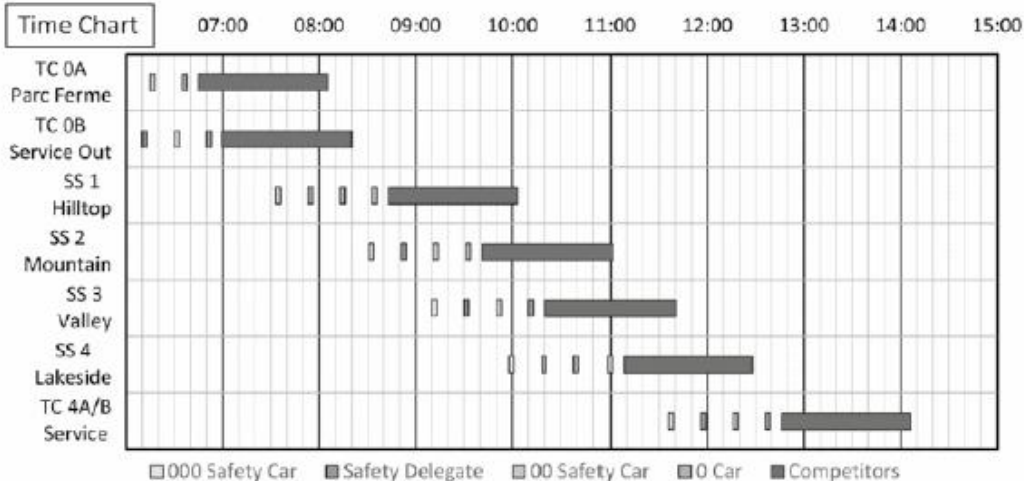


Diagrama generală a caravanei raliului

9. Pentru siguranța spectatorilor, ar trebui să includeți informații referitoare la următoarele puncte:

- Numărul probabil de spectatori așteptați și orice probleme specifice apărute;
- Planuri care arată căile de acces, locurile de parcare și de amplasare a spectatorilor cu paginile de text relevante pe pagina opusă;
- Semnalizarea folosită la eveniment;
- Comunicările către spectatori cu privire la securitatea evenimentului de ex. program, site web, mașini de siguranță;
- Rolul arbitrilor și oamenilor de ordine de pe probe în gestionarea spectatorilor în ceea ce privește zonele interzise, zonele împrejmuite cu bandă și zonele pentru spectatori;
- Oamenii de ordine și arbitrii prevăzuți pe probe – trebuie să existe o modalitate pentru a-i putea contacta direct în cazul în care li se cere să se mute într-o nouă poziție

Exemplu de evaluare a riscurilor

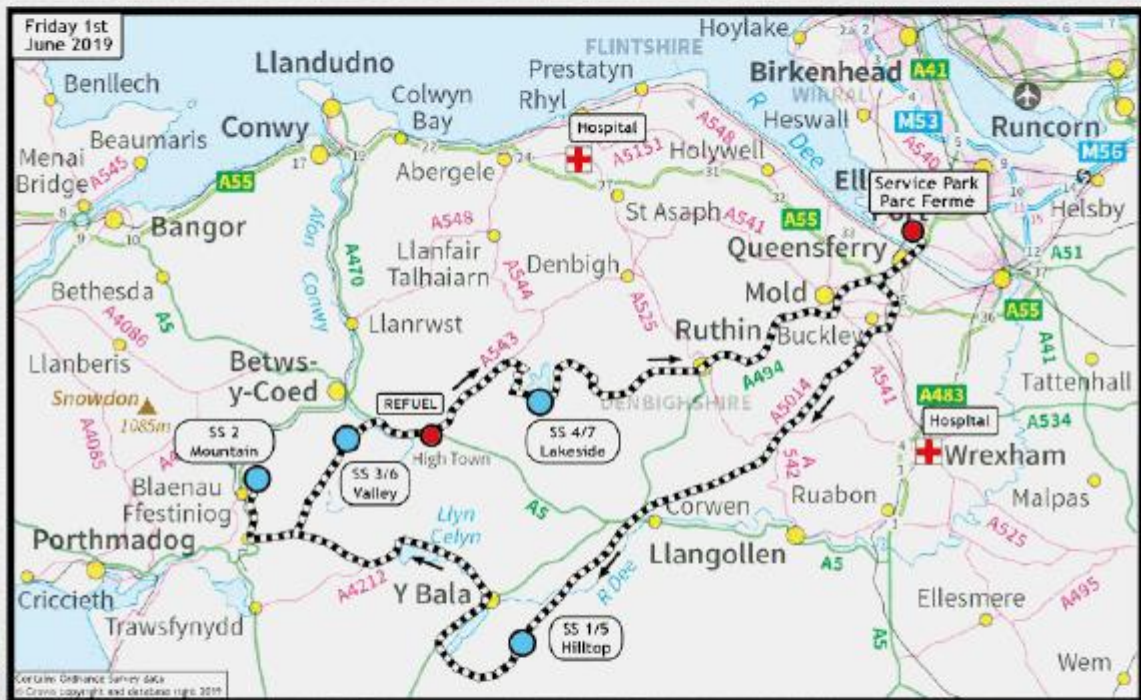
	<u>1</u> Care sunt riscurile?	<u>2</u> Cine poate fi rănit și cum?	<u>3</u> Ce măsuri aplicați deja?	<u>4</u> Aveți nevoie și de altceva pentru a gestiona riscul?	<u>5</u> Cine va întreprinde măsurile?	<u>6</u> Când vor fi luate măsurile?	<u>7</u> Data terminării acțiunilor
1	Teren denivelat și trunchiuri de copaci	Spectatori, arbitri și oameni de ordine	Am sfătuit pe toată lumea să poarte încălțăminte adecvată și am împrejmuit cu bandă zonele care reprezintă un pericol excesiv	Deoarece proba se desfășoară în întregime pe timp de zi, nu se impun alte măsuri de precauție. Zonele cu spectatori sunt acoperite din punct de vedere medical.	Informat arbitrii și oamenii de ordine despre riscuri. Note în pliante și pe site	2 săptămâni înainte de eveniment	
2	Zona de realimentare	Arbitrii	O zonă liberă de 2 metri care să o separe de zona de service	Personal antrenat în stingerea incendiilor în poziție "gata de acțiune"	Managerul parcului de service	La instalarea parcului de service	În ziua evenimentului

- Rolul șefului de probă în a oferi asistență arbitrilor care au de-a face cu spectatorii indisciplinați, adică în întreruperea probei dacă spectatorii nu doresc să se miște atunci când li se cere;

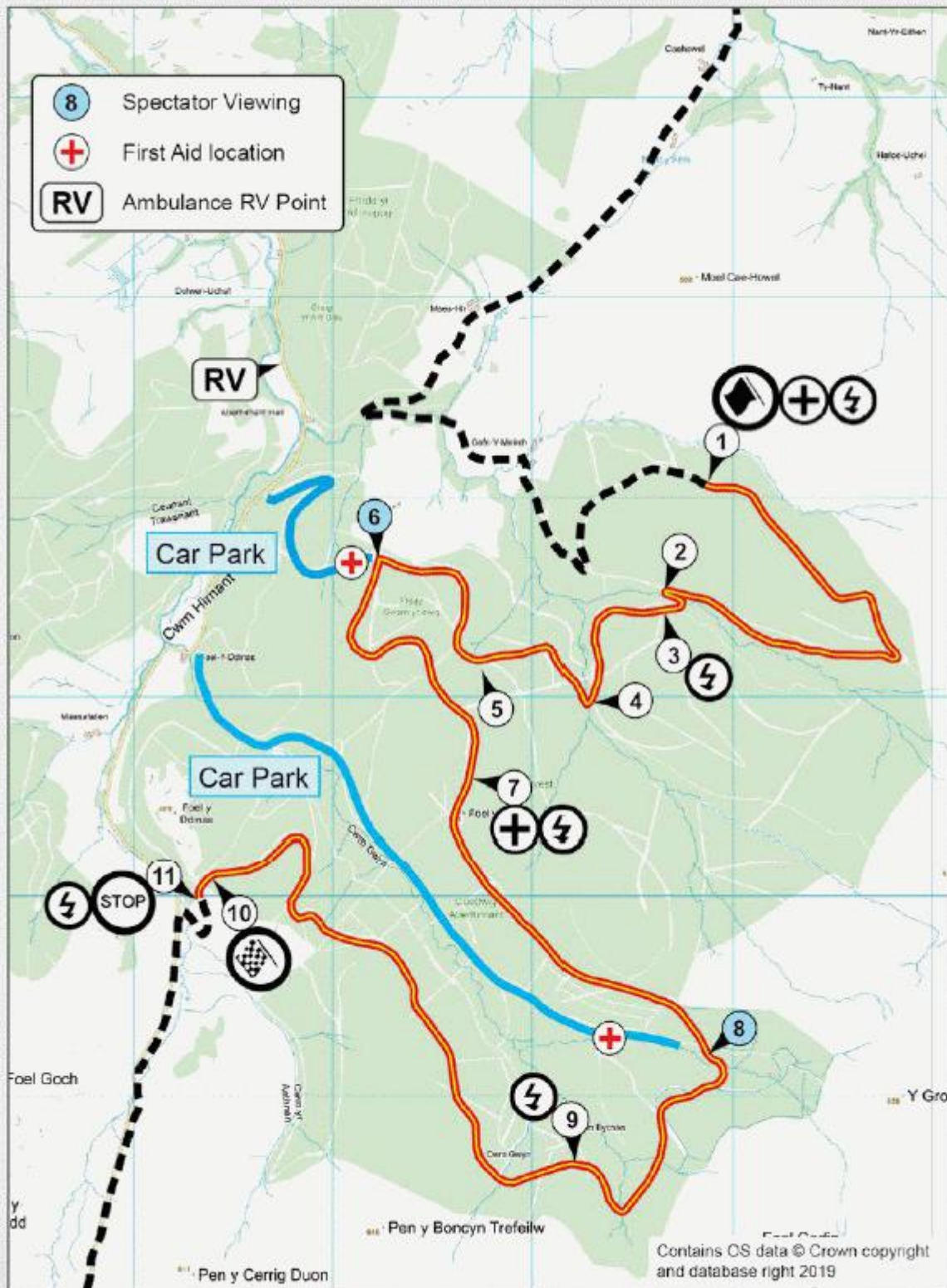
10. Planul de securitate pentru fiecare probă specială, care ar trebui să enumere toți oficialii cheie, serviciile de urgență pentru acea probă plus o hartă detaliată a probei speciale, inclusiv locațiile radio și de dispozitivele de intervenție, zonele pentru spectatori și punctele de întâlnire pentru locațiile de transfer al victimelor.

[Trebuie să prevedeați un traseu alternativ pentru fiecare probă specială, care să fie utilizat în cazul anulării acesteia.]

11. De asemenea, ar trebui să existe planuri de securitate pentru toate locațiile care nu sunt utilizate ca probe speciale, cum ar fi zona în care se fac verificările tehnice, parcurile de service, grupare, zonele media și controalele orare.



Harta generală cu punctele de întâlnire



Harta detaliată a probei pentru planul de securitate

3.3 PLANUL DE GESTIUNE A INCIDENTELOR

Deși nimănui nu-i place să creadă că va avea loc un accident care va implica spectatori, oficiali sau concurenți, este totuși prudent să se planifice o astfel de eventualitate.

Acest plan poate face parte din dosarul general de securitate sau poate constitui un document separat.

Acest plan este conceput pentru a identifica ce acțiuni ar trebui luate DACĂ apare un risc identificat sau un eveniment neașteptat.

Planul de gestiune a incidentelor (Incident Management Plan, IMP) ar trebui să conțină o explicație a modului în care va fi tratat un incident minor sau grav (un eveniment de rutină care are impact asupra desfășurării în securitate a evenimentului, dar nu necesită ca poliția să își asume coordonarea rezolvării acestuia) sau un incident major.

De exemplu, ce veți face dacă există o situație de control al mulțimii? Aceste incidente pot fi clasificate astfel:

a. Incident minor – un eveniment de rutină care are impact asupra desfășurării evenimentului, dar care nu necesită asistență externă, orice vătămare va fi minoră și poate fi tratată cu ușurință fie de personalul de prim ajutor disponibil, fie cu resursele proprii ale probei. **Acestea sunt incidente cu risc scăzut, care nu implică răniri și care sunt, de obicei, o solicitare din partea spectatorilor sau mașini oprite într-un loc sigur, cu suficient spațiu pentru ca următorii concurenți să treacă.**

b. Incident grav – un incident care are un impact asupra desfășurării în siguranță a evenimentului. Un incident grav poate include răni; cu toate acestea, toate acțiunile necesare pot fi luate cu resursele prezente pe probă. **Acestea sunt incidente care poate implica răniri (la un concurent, arbitru sau spectator) sau o mașină care blochează traseul.**

c. Incident major – definit ca un eveniment care prezintă o amenințare de vătămare gravă, pierdere de vieți omenești sau o amenințare la adresa ordinii publice și impune ca Poliția să își asume coordonarea soluționării acestuia.

INCIDENTE MINORE

În ciuda unei planificări eficiente, incidentele minore se pot produce oricând. Cu toate acestea, este recunoscut faptul că Rally Control trebuie să ia măsuri eficiente de remediere în astfel de circumstanțe.

Rezolvarea unor astfel de evenimente de rutină este parte integrantă a gestionării evenimentului.

Având în vedere predictibilitatea lor, măsurile de urgență adecvate trebuie să fie implementate și gestionate de Rally Control.

INCIDENTE GRAVE

Unele incidente sunt mai semnificative decât un incident minor și pot necesita intervenții la locul evenimentului, cum ar intrarea pe probă a vehiculelor de salvare și tractare.

Managementul unui incident grav este, de asemenea, o parte intrinsecă a acțiunilor Rally Control și, ca atare, va fi coordonat prin proceduri radio standard pentru a asigura rezolvarea corectă și controlul corect al evenimentului.

În cazul în care există răniri, echipa medicală de la fața locului și medicul șef vor fi în contact și se vor asigura tratamentul corect.

INCIDENTE MAJORE

În timp ce Rally Control este responsabil pentru gestionarea incidentelor minore și grave, cei implicați trebuie să fie conștienți de limitele propriei capacități de a gestiona o situație și să recunoască astfel apariția unui incident major.

În astfel de circumstanțe, responsabilitatea de a coordona răspunsul va trece la Poliție, care va avea nevoie de asistența Rally Control în comunicarea informațiilor esențiale către oamenii de ordine, arbitrii, oficiali și membri ai publicului.

Planul dumneavoastră de gestionare a incidentelor trebuie să acopere modul în care ar fi gestionată o asemenea situație.

În fiecare caz, trebuie contactate autoritățile locale pentru a întocmi un plan de salvare care să fie implementat în cazul unui incident major care nu intră în sfera serviciului medical de la fața locului.

De exemplu, cum să faceți față unui incendiu sau unei amenințări cu bombă?

În fiecare caz, va trebui să explicați procesul și măsurile pentru:

- Roluri și responsabilități de luare a deciziilor
- Comunicarea cu serviciile de securitate ale evenimentului și, dacă este necesar, cu serviciile de urgență
- Comunicarea cu concurenții, oficialii și spectatorii
- Comunicarea cu mass-media
- Mecanismele de raportare pentru ale celor aflați la fața locului.

Planul de gestionare al incidentelor poate fi inclus în dosarul general de securitate sau poate fi un document separat

Un Plan de Comunicare al Incidentelor Majore este un element util de inclus în IMP și ar trebui să explice cine va fi implicat în orice luare a deciziilor, ce mesaje vor fi emise și de către cine.

Planificarea prealabilă a acestor chestiuni este cea mai utilă atunci când aveți de-a face cu un incident major.

3.4 PUNCTE MEDICALE

- La Startul fiecărei probe speciale trebuie amenajat un punct medical, iar dacă lungimea probei este mai mare de 15 km, trebuie introduse puncte medicale intermediare, la o distanță care poate fi parcursă în cel mult 10 minute de în vehiculele adecvate conduse cu viteza de intervenție.
- Un punct medical este format din autovehicule pentru asistență medicală primară de urgență (MIV), intervenție tehnică (descarcerare/ descarcerare/stingere incendii) (TIV) și evacuare răniți (ambulanțele).
- Vehiculul de intervenție medicală și tehnică avea utilizare combinată sau pot fi două vehicule separate.
- Toate vehiculele trebuie să fie poziționate cu acces direct la probă, fără niciun obstacol în față (de exemplu orice alt vehicul, bandă, barieră, oameni de ordine) și în ordinea de pornire MIV, TIV și ambulanță.
- Toate punctele medicale trebuie să fie asociate cu un punct radio și semnalizate corespunzător (fulger și cruce).



3.5 COMUNICAȚIILE RADIO PE PROBELE SPECIALE

În mod ideal, un echipaj radio va fi format din doi arbitri, cuprinzând un operator radio și un responsabil pentru punctul radio.

Toți responsabilii pentru punctele radio pot fi chemați, dacă este necesar, să ajute la rezolvarea problemelor inerente gestionării evenimentelor, cum ar fi incidente în care sunt implicate vehiculele și gestionarea spectatorilor. Prin urmare, ei trebuie să fie pregătiți să lucreze și în aer liber, precum și să îndeplinească sarcini în mașină.

Ori de câte ori trebuie să iasă în afara mașinii radio, trebuie să poarte o vestă de arbitru.

Evenimentele trebuie să asigure că există o distanță de aproximativ 5 kilometri între locațiile radio.

Fiți conștienți de faptul că în orice locație radio menționată în Road Book TREBUIE să existe personal în timpul evenimentului pentru ca proba să se desfășoare.

În timpul recunoașterilor, un semn care poartă simbolul punctului radio trebuie să fie afișat în locația fiecărui punct radio obligatoriu.

Acest semn poate fi mai mic, dar trebuie să fie clar vizibil pentru echipajele care efectuează recunoașteri, pentru ca locația să fie notată în dictare.

- Fiecare MIV are un echipaj format din cel puțin un medic expert în resuscitare și cu experiență în managementul traumei prespitalicești, precum și un paramedic/asistent medical.
- Fiecare TIV ar trebui să aibă un echipaj cu experiență în descarcerare / degajare / stingerea incendiilor, de preferință personal din cadrul pompierilor.
- Una din ambulanțele de la Start ar trebui să fie o unitate de resuscitare, cu un medic care să însoțească orice accidentat care necesită terapie intensivă în timpul evacuării.
- Echipamentul vehiculelor de intervenție medicală trebuie să fie în conformitate cu Anexa H Suplimentul 3.
- Decizia de a trimite un vehicul medical este luată de către Directorul de Concurș, în consultare cu Medicul Șef și cu informarea șefului de probă.

Referință: Anexa H Capitolul 5 Articolul 5.3, 5.5, Suplimentul 3

Rețeaua de comunicații radio și responsabilul cu comunicațiile ar trebui să rămână funcționale până când toate serviciile de salvare, medicale și de recuperare și-au finalizat sarcinile.

În toate cazurile, operatorii radio trebuie să se asigure că parchează și se poziționează suficient de departe de traseul competiției și nu blochează rutele de evacuare.

Nu numai pentru propria lor siguranță, ci și pentru a proteja mașina radio de orice resturi care ar putea fi aruncate de mașina concurenților.

Steagul roșu trebuie să fie întotdeauna vizibil atunci când caravana de securitate parcurge proba.



3.6 PUNCTE RADIO OBLIGATORII

În mod ideal, punctele radio obligatorii ar trebui să fie deservite de două sau mai multe persoane și sunt definite după cum urmează:

Radio la începutul și la sfârșitul fiecărei probe.

Acestea trebuie să fie afișate în planul de securitate și în Road Book și necesită afișarea de panouri radio.

Pozițiile radio Start, Sosire/Stop ar trebui să fie localizate într-o manieră care să garanteze comunicații directe cu Rally Control.

Ar trebui să se acorde prioritate desfășurării în siguranță a evenimentului și amplasamentului acestor locații, ceea ce poate necesita scurtarea traseului probelor.

Este necesară amplasarea de Puncte radio în punctele intermediare medicale/ de siguranță și în intersecțiile cu scurtături pe care le pot folosi vehiculele de siguranță.

Pentru a respecta cerințele FIA trebuie să fie o distanță de aproximativ 5 kilometri între punctele radio.

Steagurile roșii trebuie să fie afișate și retrase numai la instrucțiunile șefului probei prin directorul de concurs.



PRINCIPALELE ZONE DE SPECTATORI

Acești comisari radio NU trebuie să vadă numerele concurenților și ar trebui să fie amplasați astfel încât să fie cu ochii pe zona spectatorilor.

Aceste locații trebuie să fie afișate în planul de securitate, dar nu trebuie să fie afișate în Road Book sau să aibă panouri radio.

Amplasarea de steaguri roșii în aceste locații nu este necesară decât dacă coincid cu locațiile descrise mai sus.

3.7 PUNCTE RADIO SUPLIMENTARE

Punctele radio suplimentare (nu cele obligatorii) ar trebui să fie deservite mod ideal de doi sau mai mulți arbitri.

Aceste puncte sunt amplasate pe tot parcursul probei conform necesităților evenimentului, nu este necesară semnalizarea lor și NU trebuie să apară în road book.

Locația și detaliile acestora trebuie totuși menționate în planul de securitate. Nu necesită steaguri roșii.

Deoarece aceste locații NU sunt incluse în road book, NU trebuie ca toate să fie deservite de personal pentru ca proba să se poată desfășura.

FUNȚIILE OPERATORILOR RADIO PE PROBELE SPECIALE:

- Sunt responsabili pentru sectorul lor.
- Sunt în poziție cu mult înainte de sosirea spectatorilor și îi împiedică pe aceștia să intre în zonele interzise.
- Verifică comunicațiile cu șeful de securitate al probei și cu comandamentul.
- Într-un mod politicos, informează spectatorii că proba specială se va desfășura numai dacă urmează instrucțiunile arbitrilor de a sta în zonele recomandate.
- Informează șeful de probă despre numărul de spectatori, iar acesta va decide dacă este nevoie de mai mult personal de sprijin.
- În timpul desfășurării probei, stau lângă radio și urmăresc anunțul startului fiecărei mașini care ia startul pe probă. **În cazul în care nu există o frecvență radio dedicată pentru anunțarea starturilor pe fiecare probă specială, Șeful probei va anunța fiecare abandon și fiecare rocadă care se face față de ordinea de start. Operatorii radio vor urmări succesiunea mașinilor în funcție de modificările anunțate.**
- Înregistrează mașinile care trec prin fața lor. Dacă o mașină lipsește, aceștia îl anunță imediat pe șeful securității probei **sau, după caz, pe șeful probei și așteaptă instrucțiuni.**
- Cooperează cu oamenii de ordine poziționați înainte și după ei pentru a avertiza spectatorii cu privire la apropierea mașinilor de raliu cu ajutorul fluierelor.
- Vor afișa steagul roșu numai la indicațiile directorului de concurs.

RE 6 RADIO SCRIPTS

Script 1 probă	Arbitru de pe	Şeful de probă
Hello, hello, Şef de probă, mă auzi?		Dă-i drumul, cine îl apelează pe şeful de probă?
Bună, sunt Mike, o maşină s-a răsturnat în faţa noastră, este groaznic, sunt o grămadă de resturi, nu ştiu ce să fac?		Bună, pe ce probă sunteţi şi care este poziţia dumneavoastră?
Sunt pe proba voastră, chiar după un viraj de dreapta		Poţi să-mi dai locaţia exactă, te rog?
Da, la vreo 15 metri după viraj, maşina este pe plafon şi concurenţii sunt încă în interior – ce să fac?		Mike, care este numărul şi numele probei?
Cred că este proba numărul 3, nu-i ştiu numele		Ce număr de maşină este?
Este maşina 8		OK Mike, te rog să mergi spre faţă maşinii dacă este sigur să faci asta – mai este cineva care să meargă înapoi pe traseu să-i avertizeze pe concurenţii care urmează
O grămadă de spectatori au venit să ajute acum, cred că o să o pună pe roţi.		

Comentariile formatorului:

1. Şeful de probă NU A ÎNTREBAT dacă sunt răniţi?
2. Arbitrul nu este deloc clar în tot ce spune
3. Trebuiau să o pună înapoi pe roţi?
4. ÎNTOTDEAUNA trimite pe cineva înapoi pe drum
5. Triunghiuri reflectorizante şi dacă este cazul plăca SOS / OK

Exemplu de comunicaţii radio după un incident

RE 6 RADIO SCRIPTS

Script 2	Arbitru de pe probă	Şeful de probă
Şef proba 3, şef proba 3 pentru Mike Smith postul 5+ de pe PS3		Dă-i drumul Mike, Şef probă 3 recepție
Maşina numărul 8 s-a răsturnat în fața noastră, chiar după un viraj de dreapta la vreo 200 de metri după postul 5. Verific acum, dar traseul pare a fi parțial blocat		Mulțumesc Mike, te rog trimite pe cineva înapoi pe traseu pentru a-i avertiza pe următorii concurenți – stai în siguranță și ține-mă la curent
Fac asta		Așteptare
Şef probă 3, şef probă 3, sunt Mike Smith – Echipajul pare a fi OK, cer să fie repuși înapoi pe roți ca să continue, dar asta pare a fi imposibil deoarece partea stânga față este grav avariata.		Maşinile pot trece?
Da, cu atenție, cum doriți să procedez?		Mike, notează te rog în raportul de incident pentru mine. Te voi ține la curent îndată ce Rally Control va decide ce acțiuni vor fi luate. În așteptarea deciziei Rally Control

Exemplu de comunicații radio după un incident

3.8 SISTEME DE URMARE

Se recomandă insistent ca toate mașinile să fie echipate cu un sistem de monitorizare de siguranță. Instalarea acestuia trebuie verificată la verificările tehnice și instrucțiunile privind colectarea, returnarea și montarea vor fi publicate de către fiecare organizator, în mod normal în regulamentele particulare. Orice interferență cu sistemul (sistemele) în timpul raliului va avea ca rezultat raportarea concurentului către Comisarii Sportivi.

Atunci când este utilizat un sistem de monitorizare, acesta trebuie să fie ușor accesibil pentru pilot și copilot atunci când sunt așezați scaun cu centurile prinse.

Un membru al echipei din Rally Control trebuie să fie desemnat să monitorizeze semnalele de urmărire de la fiecare concurent, deși toți membrii Rally Control ar trebui să urmărească ecranele de urmărire. Toate semnalele provenite de la mașinile de competiție, indiferent dacă este vorba de un semnal de OK, de oprire, SOS sau pierderea semnalului trebuie comunicate probei speciale în cauză și investigate. Amintiți-vă, oricât de sofisticat este sistemul de urmărire, niciun sistem nu

este 100% sigur. Investigați întotdeauna semnalele primite.

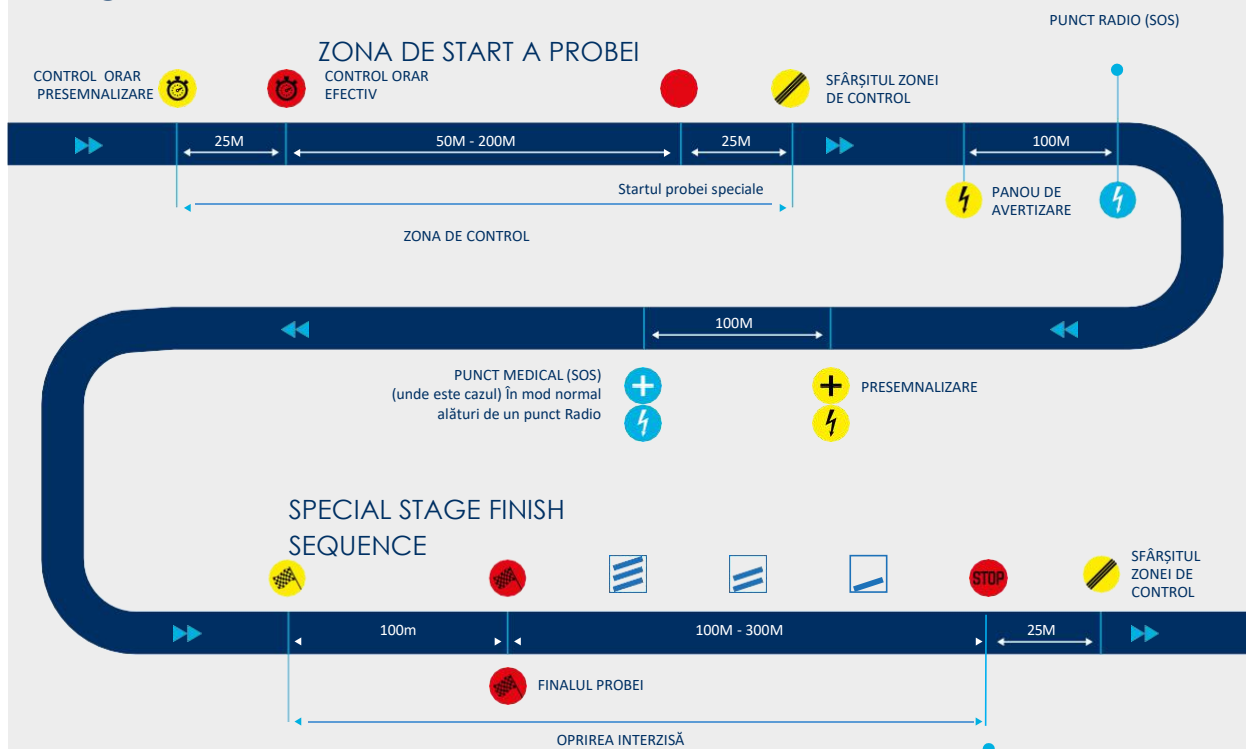
Ar trebui să existe întotdeauna un sistem de monitorizare de rezervă a mașinilor de concurs. Operatorul radio de la începutul fiecărei etape ar trebui să anunțe numărul mașinii care ia startul prin rețeaua radio a probei. De-a lungul probei fiecare post radio trebuie să păstreze un tabel care monitorizează numerele de mașini anunțate pe măsură ce trec de locația lor. Orice mașină în afara secvenței sau care nu trece de un post radio trebuie raportat controlorului radio al probei, astfel încât să poată fi căutată poziția concurenților cu ajutorul sistemului de monitorizare. **În cazul în care nu există o frecvență radio dedicată pentru anunțarea starturilor pe fiecare probă specială, Șeful probei va anunța fiecare abandon și fiecare rocadă care se face față de ordinea de start. Operatorii radio vor urmări succesiunea mașinilor în funcție de modificările anunțate.**

Atât sistemele de urmărire primară, cât și cele secundare trebuie să fie detaliate în dosarul de securitate al evenimentului, împreună cu procedurile de localizare a unei mașini, în cazul în care aceasta dispare.



Sistemele de urmărire

EXEMPLU DE AMPLASARE A PROBEI



Time Pre-Control	Time Control	SS Start	Radio Warning Point	Radio Point
SS Pre-Flying Finish	SS Flying Finish	Stop Control	Medical Assistance	Medical Assistance
End of Control Zone	Passage Control	Passage Control	Refuelling Zone	Tyre Zone

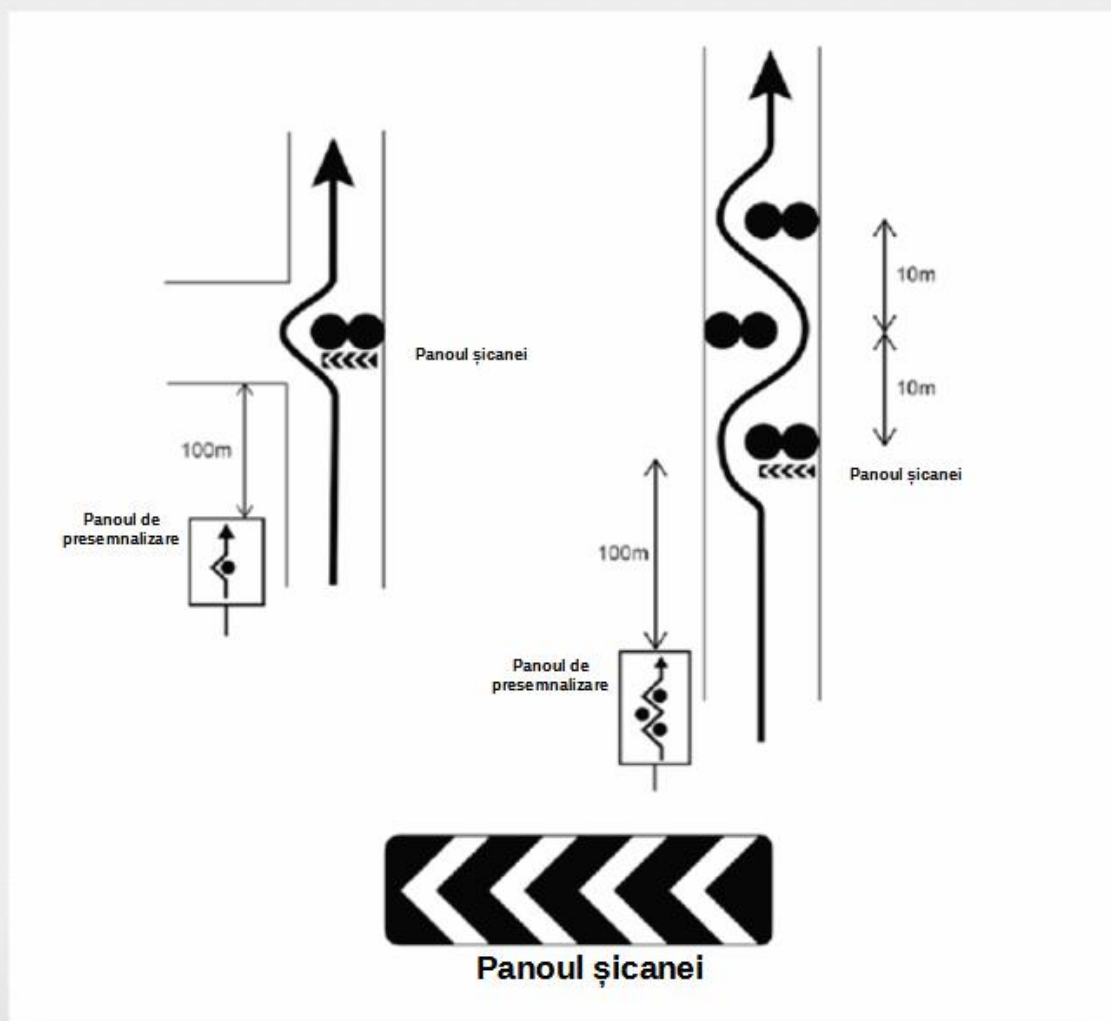
SIMBOLURILE STANDARD PE PROBELE SPECIALE

3.9 ȘICANE

Șicanele pot fi folosite pentru reducerea vitezei înaintea anumitor locuri cu risc ridicat pe o probă specială, dar este de dorit ca traseele etapei să fie planificate acolo unde nu sunt necesare șicane acolo unde este posibil. Toate șicanele trebuie să fie notate în Road Book și trebuie să fie deja marcate sau instalate în timpul recunoașterilor.

Trebuie respectată o distanță de 10 m între bariere pentru coerența între etape și între raliuri.

Este important să marcați direcția șicanei cu marcaje zebra sau săgeți și să puneți un panou de „100 m” înaintea șicanei. Poziția precisă a elementelor șicanei ar trebui să fie marcată clar printr-o linie pictată, astfel încât să poată fi repositionate dacă sunt mutate din poziție.



Profilul recomandat al șicanelor

Șicanele trebuie făcute din:

- Baloti de paie (minimum 250 kg)
- Rezervoare de apă
- Pereți de anvelope conectate între ele
- Bariere din beton, cu protecții pe marginile expuse

În timpul raliului, oameni de ordine trebuie să fie poziționați la fiecare șicană pentru a repara orice daune cauzate de mașini care au lovit părți ale șicanei. Un arbitru radio trebuie să fie și el în poziționat în aceste locații.

Dacă șicana a primit mai mult de o mică lovitură, este deteriorată și trebuie reparată, atunci:

Trimiteți o persoană care să urmărească sosirea concurenților. Când o mașină se apropie acesta trebuie să fluiera pentru a-și colegii care încearcă să reconstruiască zona avariata.

Dacă această sarcină nu poate fi efectuată în siguranță, anunțați șeful de probă care va informa Rally Control pentru a determina următoarele acțiuni.

Unul dintre arbitri ar trebui să fie desemnat ca judecător de fapt pentru a raporta directorului de concurs orice

mașină care a lovit șicana. Ar fi bine ca șicana să fie filmată în scopul raportării oricăror coliziuni.

3.10 ANTICUT-uri (împotriva tăierii virajelor)

Pentru campionatele FIA se recomanda folosirea unui tip de bloc cu dimensiunile de aproximativ 20 x 20 x 38 cm și cu o greutate de minim 15 kg. Bățul trebuie să fie din plastic.

Dacă se folosesc baloți de paie în schimb, aceștia trebuie să fie înfășurați bine în folie de plastic și trebuie prevăzut un mijloc de a putea fi mutați rapid înapoi în poziție



3.11 PARC DE SERVICE

În parcul de service al unui raliu poate fi activitate frenetică, deoarece echipele pregătesc mașinile de concurs pentru următoarea secțiune a raliului. Poate fi un mediu sub presiunea timpului, cu spațiile de service ocupate cu personalul echipelor, mass-media, membrii familiilor și spectatori. Este o zonă care poate genera riscuri semnificative pentru oameni și trebuie gestionată cu atenție pentru a minimiza aceste riscuri, fără a împiedica echipele să lucreze la mașini și lăsând ca zona să fie atractivă pentru spectatori.

Participanții, concurenții și membrii echipelor de service ar trebui să asigure securitatea lor cât și a celorlalți. Organizatorul evenimentului are responsabilitatea primordială de a coordona activitatea și de a se asigura, în măsura în care este posibil, că cerințele de securitate pentru aceste zone sunt îndeplinite.

Organizatorul evenimentului trebuie să aloce o „zonă de serviciu” fiecărei echipe concurente din parcul de service. Aceste zone trebuie gestionate astfel încât să nu reprezinte nici un risc pentru siguranță, pentru mediu, pentru celelalte echipe sau pentru locația parcului de service.

STANDARDE DE BAZĂ PENTRU PARCURI/ZONE DE SERVICE

- Zona de service ar trebui să aibă o dimensiune adecvată pentru a permite spațiu adecvat pentru standurile de service individuale, mișcarea vehiculelor și accesul în siguranță al pietonilor. Terenul ar trebui să fie relativ uniform, cu orice pericole semnificative controlate în mod adecvat.
- Organizatorii trebuie să stabilească o limită de viteză pentru parcul de service și să publice aceste informații în regulamentele particulare.
- Toți participanții vor avea o prelată de protecție a mediului sub mașină înainte de a interveni la mașini.
- Structurile temporare, cum ar fi copertinele și corturile trebuie să fie ridicate în siguranță și cu suficient balast pentru a face față condițiilor de vânt. Toate structurile considerate nesigure de către organizatorii evenimentului trebuie să fie demontate și îndepărtate.
- Stingătoarele de incendiu trebuie să fie disponibile în orice moment când se lucrează la vehicule, în special în cazul în care se efectuează suduri sau șlefuiuri și când vehiculele sunt alimentate.
- Amenajarea parcului de service trebuie să permită accesul vehiculelor de urgență, dacă este necesar.
- Organizatorul este responsabil pentru implementarea unor aranjamente de urgență pentru parcul de service, inclusiv incendiu, accidentări și incidente de securitate. Aceste aranjamente trebuie comunicate tuturor participanților și concurenților.

- Atunci când sunt ridicate de la sol cu un cărucior sau orice alt tip de cric, vehiculele trebuie sprijinite pe suporturi de axe, suporturi de șasiu sau rampe, toate cu plăci de susținere la bază. Nu trebuie făcută nicio altă intervenție în timp ce este ridicat sau coborâtă mașina.

- Atunci când este necesară, ca parte a service-ului, schimbarea rezervorului de combustibil, a pompei de combustibil, a filtrului de combustibil sau a oricărui alt element al circuitului de combustibil, golirea și/sau reumplerea rezervorului de combustibil este permisă cu condiția ca:

- Organizatorul să fie informat despre intervenție
- Un operator să fie pregătit cu un stingător de incendiu
- În timpul acestei operațiuni nu se efectuează alte lucrări la mașină

- Este delimitată o zonă de siguranță din care sunt eliminate toate sursele de aprindere
- Se folosește o cantitate minimă de carburant și orice combustibil scos din rezervor este depozitat într-un recipient sigilat

- Standurile de service trebuie controlate astfel încât să nu prezinte niciun risc inacceptabil pentru concurenți, echipaje, echipele adiacente sau public.

- Cablurile și furtunurile aflate la sol nu trebuie să creeze un pericol de împiedicare și nu trebuie trecă peste căi de acces sau drumuri decât dacă sunt acoperite cu dispozitive de protecție pentru cabluri.

- Echipele de service și concurenții trebuie să fie conștienți de perioadele lungi de expunere la frig, umezeală sau căldură, experimentate în timpul ce stau în parcurile de service și să se îmbrace în consecință.

- Participanților li se reamintește obligația de a respecta în orice moment cerințele regulamentelor sportive și ale regulamentelor particulare

SECURITATEA ECHIPAMENTELOR ELECTRICE

- Toate echipamentele electrice trebuie menținute în condiții de siguranță.

- Toate echipamentele electrice utilizate în exterior trebuie să fie rezistente la intemperii, iar uneltele trebuie izolate împotriva șocurilor electrice.

- Echipamentele electrice și sculele electrice manuale nu pot fi utilizate acolo unde sunt prezenți vapori inflamabili.

MĂSURI DE PRECAUȚIE ÎMPOTRIVA INCENDIILOR

- Toate mașinile de concurs și de service trebuie să aibă un stingător adecvat.

- O atenție specială trebuie acordată înainte de a aprinde orice aparat de gătit.

- Toate sursele de aprindere trebuie ținute departe de orice depozit de combustibil sau zonă de realimentare.
- Extinctoarele de incendiu nu trebuie mutate din locația lor cunoscută, decât atunci când sunt utilizate.
- În cazul oricărui incendiu, se va redacta un raport pentru organizatori înainte de a părăsi parcul de service.
- Organizatorii sunt responsabili pentru implementarea unui plan de urgență în caz de incendiu.

DEȘEURI

- Participanții trebuie să elimine toate deșeurile din parcul de service, inclusiv containere, ambalaje, anvelope, uleiuri etc. Acestea trebuie eliminate în conformitate cu legislația de mediu.
- Instalațiile generale de gestionare a deșeurilor de la fața locului nu trebuie folosite pentru a elimina substanțe periculoase sau materiale care au fost contaminate cu substanțe periculoase. Acestea trebuie sortate și eliminate în conformitate cu reglementările privind deșeurile.

SIGURANȚA VEHICULELOR

- În parcurile de service, toate vehiculele cu excepția celor de urgență care intervin în caz de incident trebuie să respecte în permanență limita de viteză stabilită.
- În parcul de service pot fi pietoni. În aceste circumstanțe trebuie acordată o atenție deosebită evitării coliziunilor, iar organizatorii trebuie să separe, acolo unde este posibil, rutele de acces pietonale.

3.12 REALIMENTAREA MAȘINILOR DE CONCURS

Organizatorul unui raliu trebuie să stabilească condițiile de realimentare pentru evenimentul în cauză și să ia măsuri adecvate pentru a controla riscul unei scurgeri de combustibil, incendiu sau alt incident. Atunci când decid cu privire la condițiile de realimentare și a nivelului de risc, organizatorii trebuie să ia în considerare ceea ce este practic pentru evenimentul lor și opțiunile disponibile la parcul de service. Există patru opțiuni pentru realimentare la un raliu:

Alimentarea cu combustibil de la o stație de alimentare comercială

Această opțiune nu impune nicio responsabilitate organizatorului, deoarece toate realimentările se desfășoară în locații în afara evenimentului.

Furnizor profesionist de combustibil

Organizatorul își menține responsabilitatea generală, dar își delegă atribuțiile unui furnizor competent. Metodele de gestionare a riscurilor ale contractantului ar trebui să fie verificate în continuare de către organizator și trebuie controlat faptul că au fost implementate sisteme de securitate.

Zona de alimentare

Responsabilitatea pentru controlul și coordonarea depozitării și distribuirii combustibilului revine organizatorului. Este necesară o evaluare a riscurilor, un plan de securitate și un plan de gestionare a incidentelor.

Auto-alimentare

Organizatorul RĂMÂNE responsabil pentru controlul și coordonarea depozitării și distribuirii combustibilului; cu toate acestea, nu are control direct asupra activității și, prin urmare, transmite cerințele de securitate către participanți / concurenți. Este necesară o evaluare a riscurilor, un plan de securitate și un plan de gestionare a incidentelor. Organizatorul are responsabilitatea de a monitoriza securitatea operațiunii.

CONTROLUL RISCURILOR

La determinarea metodei de realimentare pentru un eveniment trebuie luate în considerare următoarele:

- Transportul combustibilului, riscul de scurgere și respectarea legislației de siguranță. Aranjamentele pentru aducerea combustibilului la fața locului sunt responsabilitatea concurentului / participantului. Organizatorul trebuie să ia în considerare circulația combustibilului la fața locului.
- Aranjamente de depozitare a combustibilului, inclusiv containere adecvate, delimitarea clară a zonei de depozitare și protecția acesteia împotriva impactului vehiculelor. Containerele trebuie să fie într-o stare bună de reparație, să nu prezinte scurgeri, sigilate bine și semnate corespunzător „Benzină – Foarte inflamabil”.
- Zona folosită pentru depozitarea combustibilului nu trebuie să fie în lumina directă a soarelui.
- Controlul zonei de realimentare, care trebuie să fie la aproximativ 10 metri distanță de orice stand, zonă de service, clădirile de la fața locului, proprietățile învecinate sau grupuri de persoane.
- Îndepărtarea oricăror materiale combustibile sau surse de aprindere.
- Menținerea liberă a zonelor de acces și ieșire din zona de alimentare.
- Furnizarea de facilități pentru a face față incendiilor și scurgerilor și proceduri de urgență adecvate. Trebuie furnizat un număr adecvat de stingătoare de incendiu (pulbere uscată și AFFF).
- Securitatea adecvată a zonei pentru a împiedica accesul persoanelor neautorizate.
- Protecția mediului – alimentarea cu combustibil trebuie să fie efectuată pe o suprafață impermeabilă dotată fie cu un rezervor de stocare sau cu bariere de protecție.

- Cei care distribuie combustibilul trebuie să poarte echipament individual de protecție adecvat.
- Zona trebuie semnalizată corespunzător pentru a avertiza despre prezența substanțelor inflamabile și interzicerea surselor de aprindere

DEPOZITAREA ȘI UTILIZAREA COMBUSTIBILULUI

- Organizatorul trebuie să implementeze o metodă adecvată pentru realimentare și să desemneze o zonă de realimentare.
- Dacă alimentarea cu combustibil este permisă în zona de service, aceasta ar trebui să fie ultima operațiune care trebuie efectuată înainte de plecarea vehiculului. Înainte de începerea realimentării, vehiculul trebuie să fie dat jos de pe orice suport sau sprijin, să aibă toate cele patru roți pe sol toate celelalte lucrări să înceteze și să nu aibă ocupanți.
- În mod ideal, realimentarea ar trebui făcută prin pompare manuală, nu din containere ținute în mână.
- Toate containerele goale trebuie scoase din parcul de service după eveniment.
- Benzina trebuie utilizată numai ca combustibil, nu și în alte scopuri.
- Toate operațiunile de realimentare trebuie să se desfășoare în aer liber. Fumatul și orice alte surse de aprindere trebuie interzise și trebuie asigurată o zonă sigură cu un operator cu un stingător de incendiu în pregătit de acțiune.
- Cei care efectuează realimentarea, inclusiv cei care stau cu stingătoare, trebuie să se asigure că poartă îmbrăcăminte de protecție, inclusiv mănuși și protecții pentru ochi.

MANAGEMENTUL URGENTELOR

Planul de urgență ar trebui să fie adaptat riscurilor asociate evenimentului și să includă:

- Persoana care controlează
- Acțiuni necesare în caz de scurgeri sau de incendiu
- Metode de comunicare și proceduri pentru a face față unei situații de urgență

- Dispoziții pentru contactarea serviciilor de urgență.

3.13 MAȘINI DE RALIU ELECTRICE

Majoritatea producătorilor de automobile urmăresc electrificarea autovehiculelor pentru producția de masă. În viitorul apropiat, electrificarea se va muta în raliuri. Opel va avea o mașină de raliu complet electrică gata de competiție în 2021. Dezvoltată pentru o serie mono-marcă, va fi o premieră în raliuri.

Toate mașinile electrice vor trebui să respecte normele de omologare aplicabile pentru toate vehiculele rutiere. Pe lângă aceste standarde, mașinile vor trebui să respecte reglementările stipulate de FIA. Acestea sunt prezentate în CSI, Anexa J 253, Articolul 18.22.

Monitorizarea permanentă a sistemului de înaltă tensiune este importantă pentru funcționarea în siguranță a unei mașini electrice de raliu. Indicatorul de alarmă principal va oferi informații despre starea sistemului de înaltă tensiune prin intermediul unor semnale luminoase, vizibile la interior și în exteriorul mașinii de concurs. Sistemele de senzori vor raporta imediat o defecțiune a sistemului de înaltă tensiune, care poate fi apoi oprit din interiorul sau din afara habitaculului. Independent de aceasta, sistemul este imediat total dezactivat în cazul în care este detectat un impact grav.

Starea indicatorului	Starea RESS
Verde	SIGUR
ROȘU intermitent	PERICOL (Eroare de system)

Dezvoltarea pregătirii pentru arbitrii de raliu este de cea mai mare importanță, atât este pentru arbitrii de pe probele speciale cât și pentru personalul parcului de service. Pentru toate persoanele care trebuie să îndeplinească anumite sarcini pe sau cu o mașină de competiție electrică, sunt necesare diferite certificări de siguranță, care sunt clasificate în funcție de expunerea pe care o va avea persoana la vehicul. Numai cei cu certificarea corectă vor avea voie să efectueze lucrări la sistemul de înaltă tensiune al mașinii electrice de raliu.

3.15 POLITICA DE MEDIU

<https://www.fia.com/environmental-accreditation-programme>

Evenimentele ar trebui să numească un Responsabil de Mediu și să depună eforturi pentru a obține sprijinul și implicarea membrilor cei mai experimentați ai echipei de organizare pentru a se asigura că impactul asupra mediului și sustenabilitatea sunt luate în considerare la adoptarea fiecărei acțiuni.

Scopul principal este de a crește gradul de conștientizare asupra problemelor de management al mediului și de a oferi îndrumări pentru a facilita adoptarea inițiativelor de mediu de către diversele părți interesate FIA.

FIA a folosit o strategie pe mai multe niveluri pentru a atinge acest obiectiv:

- în primul rând, a oferit un cadru de bune practici;
- în al doilea rând, FIA a creat un document privind ghidurile de acreditare pentru părțile interesate care doresc să adopte cadrul;
- în al treilea rând, a elaborat o listă de verificare pentru acreditare care le permite părților interesate să-și stabilească nivelul de referință în ceea ce privește performanța de mediu, precum și să identifice cerințele

pentru creșterea nivelului lor de performanță de mediu; și

- în cele din urmă, FIA a oferit un rezumat a ghidului, adresată diferitelor părți interesate, pentru a facilita consultarea acestora.

Aceste documente, care fac parte dintr-o serie de publicații referitoare la strategia Acțiunea pentru mediu a FIA, se concentrează pe cele mai bune practici în managementul mediului în sportul cu motor. Acestea au fost concepute pentru a fi utilizate ca un model de către părțile interesate din sportul cu motor din întreaga lume pentru a introduce sau a îmbunătăți managementul de mediu în organizația lor.

3.16 HANDICAP ȘI ACCESIBILITATE

Trebuie să se acorde toată atenția cuvenită pentru a se putea asigura că toți concurenții, oficialii, voluntarii și spectatorii pot accesa și se pot bucura de sport într-un mod sigur și adecvat.

Pentru oficiali, voluntari și spectatori, accesibilitatea tuturor trebuie să fie în primul plan pentru tot ceea ce este prevăzut pentru eveniment.

Articolele 10 și 11 din apendicele L la ISC oferă precizări în termeni de regulamente pe această temă în ceea ce privește concurenții.

3.17 CERINȚE MINIME PENTRU PLANURILE DE SECURITATE CNR 2022

Începând cu anul 2022, toate planurile de securitate pentru raliuri vor trebui să cuprindă, minim, următoarele puncte:

1. Lista măsurilor de prevenție epidemiologică și de distanțare socială valabile în perioada competiției
2. O introducere care va conține (vezi exemplu în anexa 1)
 - a. Scopul planului de securitate
 - b. Liste de distribuție
 - c. Lista altor eventuale documente care completează dosarul de securitate
3. Detalii de contact ale organizatorului
 - a. Înainte de raliu
 - b. În timpul raliului (cu program)
 - c. Lista oficialilor cheie (nume și email)
 - i. Director de concurs
 - ii. Director adjunct
 - iii. Delegați FRAS
 - iv. Șef securitate
 - v. Șef securitate spectatori
 - vi. Secretar șef
 - vii. Medic șef
 - viii. Coordonator service parc
 - ix. Șef centru de calcul
4. Programul competiției (inclusiv programul recunoașterilor)
5. Scopul planului de securitate și atribuții (vezi exemplu în anexa 2)
6. Liste de oficiali și telefoane utile (inclusiv serviciile de tractare)
7. Plan orar și programul automobilelor de securitate (exemplu în Anexa 3)

Observații:

Pentru oficiali poate fi util un plan orar combinat, raliu + rally 2

Dacă programul unei zile este scurt, programul automobilelor de securitate poate fi pus pe aceeași pagină

Programul mașinilor Zero trebuie adaptat în funcție de lungimea probelor speciale din ziua respectivă

Trebuie introdus și un tabel cu numele și numerele de telefon ale tuturor membrilor echipajelor mașinilor de securitate
8. Dispozitive implicate în securitatea raliului și coordonate GPS și programul de închidere a circulației

Unul sau mai multe tabele cu toate dispozitivele implicate: intermediari, poliție, tractare, ISU, ambulanțe...

Nu trebuie să lipsească o diagramă cu toți intermediarii și dotarea lor ("diagrama cu săgeți,, sau echivalent)

Coordonatele GPS trebuie exprimate în grade, minute și zecimale ex 139° 36.379'. Ar fi util și un link către poziția de pe hărți a fiecărui control

Trebuie trecute și coordonatele GPS ale zonelor cu spectatori

Poate fi interesant și un centralizator cu tot personalul implicat în raliu (vezi Anexa 4)

9. Reguli pentru spectatori
10. Hărți (inclusiv parcul de service și schița comandamentului)
11. Simbolurile folosite
12. Planul de securitate detaliat al probelor speciale, inclusiv pentru Shakedown și parcul de service

Acesta trebuie să conțină:

 - Harta detaliată a probei – este de ajutor să includă și un grafic cu altitudinea
 - Tabele cu dispozitivele amplasate pe probă și cu ora de intrare a mașinilor de securitate
 - Schițe pentru zonele de start și sosire, cu amplasarea dispozitivelor de securitate
 - Planul de securitate în format road book (exemple în anexa 5)
 - a. Chiar dacă nu există locuri special amenajate pentru spectatori, fiecare raliu are zone în care publicul se adună într-un număr semnificativ. Toate aceste zone trebuie tratate în mod special în planul de securitate, cu note sau preferabil schițe din care să reiasă clar pozițiile în care aceștia au / nu au voie să se poziționeze.
 - b. În mod normal, lungimea oficială a probelor speciale ale unui raliu se măsoară cu ajutorul unui Trip Master, dar între măsurătorile făcute cu acesta și cele făcute cu kilometrajul mașinilor există o diferență semnificativă. De aceea ar fi util ca în planul de securitate să fie trecute ambele distanțe
 - c. Coloanele obligatorii care trebuie să apară în planul de securitate în format road book sunt

- Numărul căsuței din Road Book, atunci când este cazul. Poziția curentă din planul de securitate poate fi sau de la 1 la 999, cu un loc separat pentru poziția din road book sau 1, 1A, 1B, 1C, 2 – unde literele arată poziții suplimentare față de cele din road book.
- Distanța totală (cel puțin cea dată de trip master)
- Distanța parțială (cel puțin cea dată de trip master)
- Direcția = schiță stil road book
- Personalul de securitate din zonă – ar fi bine să fie împărțit în arbitrii, oameni de ordine, jandarmi...
- Mașinile de intervenție existente – pot fi trecute și în descriere
- Semnalul GSM – dacă se poate cu valori de la 1 la 4 pentru fiecare operator este cel mai bine
- Descrierea – asemănătoare cu cea din road book dar cu informații suplimentare referitoare la poziția spectatorilor și media, amplasarea de bandă / garduri.

Nu uitați că pentru competițiile internaționale trebuie făcut plan de securitate și în engleză

3.18 EXEMPLE PENTRU PLANUL DE SECURITATE

Anexa 1 –Introducere

Securitatea deține o poziție centrală în pregătirea unui raliu și are întotdeauna un rol important în agendă. Atunci când se planifică programul și traseul raliului organizatorii se concentrează pe problemele de securitate, atât pentru spectatori și arbitri cât și pentru concurenți

The Safety work has a central position in the preparations for the rally and is always highly placed on the agenda. The safety issue is always focused when the itinerary and route is planned, both for spectators and marshals as well as for competitors

Acest document este destinat și va fi distribuit către:

- Directorul Sportiv.
- Directorul Adjunct.
- Delegatul de securitate FRAS
- Șeful securității.
- Comisarilor Sportivi.
- Șefii probelor speciale.
- Servicii medicale.
- Poliție.
- ISU.
- Jandarmerie.
- Servicii de intervenție

Regulile pentru spectatori vor fi distribuite online și prin broșuri tipărite cu informații specifice de siguranță. În toate intervențiile de presă, difuzarea și publicitatea evenimentului, Comitetul de Organizare va pune un accent deosebit pe transmiterea regulilor de securitate de bază care vor fi obligatorii pe toată perioada desfășurării raliului.

This document is destined and will be distributed to:

- Clerk of the Course.
- Deputy clerk of the Course.
- FRAS Safety Delegate
- Chief of Security.
- Stewards.
- Stage commanders.
- Medical services.
- Police.
- ISU.
- Gendarmerie.
- Intervention services

Spectator rules will be distributed online and through printed brochures with specific safety information. In all press releases, broadcasting and publicity of the event, the Organizing Committee will point out the basic safety rules that will be mandatory throughout the rally.

Anexa 2 - SCOPUL PLANULUI DE SECURITATE ȘI PREZENTAREA ACȚIUNILOR

Scopul principal al planului de securitate este să asigure siguranța participanților, media, arbitri, spectatori și a tuturor celor implicați în eveniment. Pentru a atinge acest obiectiv organizatorii au stabilit un plan de securitate care dorește să atingă următoarele ținte:

- Oficialii să aibă cunoștințe detaliate referitor la aria lor de responsabilitate
- Cooperarea deplină cu autoritățile locale, în special cu poliția, ISU, ambulanța, SMURD-ul și jandarmeria
- În primul rând, pregătirea întregului personal implicat cu caracteristicile fiecărei zone și pregătirea și / sau informarea tuturor voluntarilor
- Să ofere persoanelor implicate în securitatea cursei toate informațiile necesare pentru a lua decizia cea mai potrivită în cazul apariției unui incident sau accident.

The primary purpose of the safety plan shall be to ensure the safety of participants, media, marshals, spectators and all those involved in the event. In order to achieve this goal, the Organizers have enforced a plan based on the following facts:

- Senior officers should have detailed knowledge of the area under their responsibility.
- Full co-operation with the local authorities, especially the police, fire fighting department, emergency medical services (112) and gendarmerie.
- Primarily, train all personnel involved with the features of each area and the train and/or brief all volunteers
- It is incumbent upon all involved (special stage commanders, safety officers and local authorities) to familiarize themselves with the safety plan and procedure

4.1. ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE ÎNAINTE DE RALIU

4.1.1 PLANIFICAREA RALIULUI

Planificarea securității are o poziție centrală în pregătirile unui raliu și are întotdeauna un rol principal în agendă. Problemele de securitate (pentru spectatori, oficiali și concurenți) constituie un element primordial în stabilirea traseului.

3.1.2 CONTACT CU CONCURENȚII ȘI OFICIALII CARE AU PARTICIPAT ANTERIOR LA RALIU

Reprezentanții organizatorului poartă discuții, în decursul perioadei de pregătire, cu reprezentanții F.R.A.S. și cei ai concurenților referitor la traseu, program și securitate. Opiniile oficialilor și a piloților sunt apoi luate în considerare în pregătirile pentru raliu, mai ales când vine vorba de probleme care afectează siguranța oficialilor și a concurenților.

4.1.3 REUNIUNI ȘI BRIEFINGURI

Organizatorii Raliului organizează întâlniri / briefinguri periodice în care Securitatea este cel mai important punct pe ordinea de zi. Comitetul de organizare și reprezentanții clubului organizator, iar după ce sunt delegați, șefii de probă, intermediarii radio, personalul de ordine și voluntarii participă la aceste ședințe.

În aceste briefinguri, ținute în mediul online sau în spații care asigură condiții de siguranță epidemiologică, personalul care va participa la raliu obține toate informațiile necesare și este instruit pentru misiunea lor atât pe probele speciale cât și în celelalte locații ale raliului.

Educarea medicilor și a echipajelor de intervenție

Se va organiza un seminar medical și echipajele de intervenție referitor la echipamentele și elementele de securitate specifice concurenților și automobilelor de raliu. Acesta se va desfășura în data de ...

4.1.4 INSPECȚIA DE SECURITATE

Cu cel puțin o lună înainte de raliu, membrii comisiei de securitate F.R.A.S., organizatorul și șeful securității vor efectua inspecția de securitate a probelor etapelor speciale. Aceștia vor planifica poziționarea arbitrilor, ambulanțelor, FIV-urilor, a mașinilor de ISU și de tractare, zonele de aterizare ale elicopterelor.

De asemenea, vor face notițe și desene pentru zonele sigure, permise spectatorilor și pentru zonele interzise.

Scopul acestor acțiuni este pregătirea completă a planului de securitate și pregătirea personalului care va acționa activ în implementarea acestuia cât mai curând posibil. Sistemul de comunicații este de asemenea verificat pentru a asigura funcționarea comunicațiilor (telefon și radio) și modalitățile de comunicare între probele speciale și comandament.

Aceste informații sunt reunite și distribuite comitetului de organizare, oficialilor F.R.A.S., șefilor de probă, arbitrilor cu atribuții de securitate, oamenilor de ordine și voluntarilor

4.1.5 MANAGEMENTUL SITUAȚIILOR DE CRIZĂ

Oficialii cursei sunt instruiți în gestionarea crizelor. În cazul unei situații de criză majoră, acțiunile organizatorului și autorităților vor fi susținute de un grup format din directorul sportiv, adjunctul acestuia, medicul șef, șeful securității raliului și secretarul raliului. În plus, din acest grup fac parte de asemenea reprezentanți ai autorităților (ISU, ambulanța, pompieri...).

4.2. ATRIBUȚIILE PERSOANELOR IMPLICATE ÎN SECURITATEA RALIULUI

Organizatorul:

Asigura cooperarea cu autoritățile locale: Primării, Consilii Locale și Județene, Poliția, Pompierii, Jandarmii și Instituțiile Medicale.

Informează oficialii, conducerea cursei și toate instituțiile implicate despre toate măsurile propuse și implementate

Director de concurs

Directorul sportiv este responsabil de desfășurarea în siguranță a evenimentului, de luarea tuturor deciziilor și măsurilor necesare de implementarea planului de securitate și, dacă este cazul, să aplice planul de securitate cât mai practic posibil. Este responsabil să informeze comisarii sportivi referitor la toate chestiunile urgente și, în cooperare cu directorul adjunct și cu șeful securității, să facă publice toate informațiile relevante referitoare la problemele de urgență doar prin intermediul biroului de presă

Șeful Securității raliului

Șeful securității este responsabil pentru:

- Coordonarea tuturor problemelor de siguranță legate de eveniment.
- Va contribui la selectarea și verificarea traseului raliului, precum și în planificarea acoperirii cu arbitrii, stații radio și dispozitive de securitate a evenimentului.
- Asistă la întocmirea și distribuirea planului de securitate și asigură implementarea acestuia.
- Ia legătura cu serviciile publice de urgență înainte și în timpul evenimentului.

În cazul unui incident, acesta va putea Rally Control prin sistemul de Stații Radio sau, de preferință, prin telefonul mobil. Acolo unde este posibil, ei ar trebui să colecteze declarații de la orice martor la un incident sau cel puțin să colecteze detalii de contact.

Șeful securității va acoperi întregul traseu al evenimentului la un interval specificat înainte de prima mașină, intervalul poate fi modificat la discreția Directorului Sportiv și va fi calculat astfel încât să fie cât mai aproape de mașinile de concurs.

Mașina sa va fi echipată cu rampă de lumini, sistem de sonorizare și o sirenă pentru a permite echipajului să informeze publicul despre eveniment și, dacă este necesar, să comunice spectatorilor mesaje de siguranță. Vehiculul va purta marcaje clare pe ambele părți.

Șef Securitate Spectatori

Sarcina principală acestuia este să verifice dacă spectatorii nu sunt amplasați în zonele periculoase și că zonele pentru spectatori respectă planurile. Echipajul va primi un avertisment în avans cu privire la grupuri mari de spectatori din partea Șefului Arbitrilor și va modifica programul în consecință pentru a lăsa suficient timp pentru a rezolva orice problemă. Acest vehicul va asigura că au fost implementate prevederile planului de securitate în ceea ce privește siguranța spectatorilor. Vehiculul de siguranță al spectatorilor nu trebuie să lase nicio situație nerezolvată și trebuie să informeze Rally Control de îndată ce orice situație pare dificilă. Orice alte domenii de interes specific ar trebui să fie comunicate pentru verificare către următoarele mașini de securitate.

Medicul competiției

Este responsabil pentru alegerea medicilor și echipelor de paramedici care vor lua parte la eveniment.

Este responsabil cu alcătuirea planului de securitate din punct de vedere medical, alături de directorul de concurs și de șeful securității raliului.

Numește pe fiecare probă specială medicii și paramedicii și se asigură de înțelegerea îndatoririlor acestora.

În ziua evenimentului se asigură că toate mașinile specifice intervenției medicale se află în locațiile corecte.

Este în permanentă legătură cu Șeful Securității raliului și cu Directorul de Concurs și coordonează împreună cu aceștia toate măsurile care trebuie luate în caz de accident sau incident.

Va inspecta spitalele și centrele medicale solicitând personalului acestora să fie în stare de alertă în timpul desfășurării evenimentului.

Șeful de probă – vestă roșie

Este de datoria lui să aibă cunoștințe complete despre Probele Speciale pe care a fost repartizat, cât mai curând posibil înainte de eveniment. Se ocupă de închiderea probei speciale și de montarea corespunzătoare a barierelor și a tuturor celorlalte echipamente necesare probei speciale. Este de datoria lui să solicite hărți detaliate ale probelor care i-au fost atribuite și să implementeze pe planul de securitate, prin poziționarea tuturor echipelor de salvare (ambulanțe, salvare și stingere a incendiilor), zone de aterizare elicoptere, arbitrii din punctele radio, ieșiri de urgență...

Șeful de securitate probă – Vestă Portocalie

Este responsabil de distribuirea informațiilor pentru spectatori și localnici, în zona de sa responsabilitate în timpul recunoașterilor și a evenimentului. Cunoșc la perfecție de planul de securitate. Ei sunt în contact permanent cu directorul adjunct și cu oamenii de ordine. Verifică ieșirile de urgență, astfel încât în caz de accident ambulanța să nu fie blocată de mașinile spectatorilor.

Arbitri Radio (Intermediari) – Vestă Galbenă cu Simbol Radio

În timpul derulării probelor, stau lângă stația radio și urmăresc anunțurile referitoare la abandonuri sau rocade în ordinea de start. Înregistrează fiecare mașină care trece prin fața lor și informează imediat șeful de probă despre fiecare concurent lipsă. Vor afișa steagul roșu doar la indicațiile Directorului de Concurs sau ale adjunctului acestuia.

Arbitri de securitate în zonele cu spectatori - Vestă portocalie

Sunt responsabili pentru zona lor. Sunt în poziție lor cu mult înainte de sosirea spectatorilor și îi împiedică să se amplaseze loc în zone interzise. Verifică comunicațiile cu Șeful de Probă, cu ceilalți arbitrii de pe probă și cu Rally Control. Informează șeful de probă despre numărul de spectatori și decid dacă este nevoie de mai mult personal de sprijin. Când toate măsurile de securitate sunt îndeplinite și toată lumea este în poziție, informează în consecință. Sunt responsabili pentru oamenii de ordine din zona de responsabilitate în timpul evenimentului

Oameni de ordine – Vestă portocalie

Într-o manieră politicoasă, informează spectatorii că proba specială se va desfășura numai dacă urmează instrucțiunile lor de a sta în zonele recomandate. Se asigură că nu sunt parcate mașini lângă trasul probei și, dacă există, le scot înainte de începerea probei. Supraveghează drumurile laterale și împiedică accesul pe probe a mașinilor sau pietonilor. Colaborează cu arbitrii poziționați înainte și după ei pentru a alerta prin fluier spectatorii când se apropie mașinile de concurs.

4.3. Securitatea în timpul desfășurării raliului

4.3.1 CENTRUL DE COMANDĂ

În timpul evenimentului, centrul de comandă al raliului este situat în Cluj Arena (HQ). Acesta este locul din care raliul este supravegheat constant.

Următorii oficiali vor fi prezenți în Centrul de Comandă:

- Directorul Sportiv
- Directorul Adjunct
- Directorul Organizatoric
- Medicul Șef
- Reprezentant al Poliției
- Reprezentant al ISU
- Operatori GPS

Centrul de control al raliului controlează toate activitățile implicate în desfășurarea raliului și dă ordinul de aplicare a măsurilor de intervenție sau a altor măsuri speciale stabilite în prealabil.

Centrul de control va funcționa în perioada:

Vineri.....

Sâmbătă.....

Centrul de control va da toate instrucțiunile suplimentare, ori de câte ori planurile pregătite în prealabil nu pot fi urmate.

Centrul de control folosește un „jurnal” în care tot ceea ce se întâmplă este notat cu timpul corespunzător (incidente, mesaje importante etc.).

Toate documentele referitoare la eveniment, hărți, orar detaliat, informații despre concurenți, echipaje de intervenție, instrucțiunile și planurile de organizare și securitate ale probelor speciale sunt disponibile în centrul de control.

Centrul de control este legat prin legături radio, telefonie mobil GSM, conexiuni online (Zoom) cu:

- Probele speciale (start și stop), parcuri de service și regrupări
- Intermediarii Radio
- Delegatul de securitate F.R.A.S.
- Automobilele de securitate și mașinile 0
- Centrul de control al poliției
- Spitalele de serviciu
- Automobilele de tractare
- Centrul de calcul al competiției

4.3.2 URMĂRIREA CONCURENȚILOR PE PROBELE SPECIALE

Sistemul principal de urmărire a concurenților este printr-un sistem GPS care permite:

Urmărirea în timp real a concurenților

În cazul în care un concurent se oprește pe o probă, este obligat să apese unul dintre butoanele SOS sau OK, în afară de cazul în care mașina sa este într-o poziție periculoasă

În cazul în care este apăsat butonul SOS, centrul de comandă și următorii concurenți vor fi avertizați prin semnale acustice și vizuale

În cazul în care un concurent se oprește brusc, cu o decelerație mare, centrul de comandă este avertizat prin semnale acustice și vizuale. Și următorii concurenți sunt avertizați prin semnale acustice și vizuale și sunt să apese butonul OK dacă totul este în regulă sau să oprească și să apese butonul SOS în cazul unui accident grav.

În cazul în care este primit un semnal SOS, centrul de comandă va coordona operațiunile de salvare care vor începe imediat, sub coordonarea directorului sportiv.

Sistemul secundar de urmărire, prin comunicații radio:

Dacă o mașină lipsește la un anumit punct radio (adică imediat ce mașina care pornește în spatele mașinii dispărute a trecut de respectivul punct radio) se ia imediat un contact cu celelalte puncte radio.

Șeful de probă începe să investigheze, prin radio și prin întrebarea piloților din zona stop a probei, motivul pentru care mașina are nu a trecut de respectivul punct radio.

Șeful de probă comunică Centrului de Comandă toate informațiile pe care le află. În cazul unui accident care necesită asistență medicală, operațiunile de salvare vor începe imediat, sub coordonarea directorului sportiv.

4.3.3 CONTROLUL ȘI VERIFICAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE SECURITATE

Următoarele mașini vor parcurge probele pentru a verifica implementarea planului de securitate:

H - 1h45'		O mașina a organizatorului va parcurge traseul probelor speciale pentru a se asigura de implementarea corectă a planului de securitate
H - 1h25'		Responsabilul cu comunicațiile - Verifică și remediază problemele de comunicații
H - 60'		Ora limita pentru intrarea pe probele speciale a mașinilor „VIP” și Media
H - 1h15'	Mașina cu Cronometrul Șef	- Verifică funcționarea aparatului de cronometraj din posturile de arbitraj. - Este primul automobil oficial care parcurge proba de la închiderea circulației rutiere. - Comunică directorului sportiv primele informații de pe proba specială
H - 1h15'	Mașina cu Șeful arbitrilor	- Verifică amplasarea corectă a posturilor de arbitraj. - Verifică legăturile radio între Start-Stop, Director Sportiv și îl anunță pe Responsabilul cu Siguranța Spectatorilor asupra problemelor întâlnite.
H - 45'	Responsabil cu Securitatea Spectatorilor	- Verifică amplasarea spectatorilor și ia toate măsurile care se impun - Folosește sirenă, girofar și megafon
H - 30' - 40'	Mașina „000”	Îi conține pe Șeful Securității și pe Delegatul de Securitate FRAS - Face o verificare generală de securitate - Folosește sirenă, girofar și megafon - Își dă acordul pentru începerea probei
H - 20' H - 10'	Mașina „00”	- Are în dreapta un oficial antrenat în securitate - Folosește sirenă, girofar și megafon - Dacă este cazul oprește pentru a remedia ultimele probleme
H - 10' H - 5	Mașina „0”	- Este condusă de un pilot experimentat și are în dreapta un membru al echipei de organizare - Folosește sirenă și girofar - Parcurge proba cu 70-80% din viteza de cursă

4.3.4 DISPOZITIVELE DE SECURITATE PE PROBELE SPECIALE

a) Pe fie care probă specială vor fi amplasați

La startul probei:

Un post control orar: 2 persoane.

Un post start cronometrat: 3 persoane, inclusiv șeful probei speciale

Șeful Securității probei speciale

O ambulanță cu medic

Un vehicul de descarcerare (ISU)

Un vehicul de pompieri sau un pompier cu două extincatoare

Un vehicul de tractare/depanare

Un paramedic

Pe parcursul probei:

Posturi de intermediari radio, la cel mult **2,5 km** distanță între ele

Posturi intermediare principale la cel mult **10 km** distanță între ele, cu:

O ambulanță cu paramedic

Un pompier cu două extincatoare

Un vehicul de tractare/depanare

La finalul probei

Un post sosire lansată: 2 persoane

Un post stop: 3 persoane – stație radio pe frecvența cu directorul de concurs, extincător

b) Oameni de ordine

Vor fi amplasați în funcție de necesități

4.4 COMISIA DE ANCHETĂ ÎN CAZ DE ACCIDENTE GRAVE

Membrii comisiei sunt:

- Directorul Sportiv
- Șef securității
- Medicul Șef
- Reprezentantul Poliției
- Reprezentantul Colegiului Comisarilor Sportivi

În activitatea sa, reprezentanții serviciilor de urgență asistă, de asemenea, comisia.

După un accident grav, cât mai curând posibil, comisia va:

- chestiona pe toți cei implicați și posibili martori oculari
- inspecta locul accidentului și vehiculul (vehiculele) implicat(e)
- întocmi un raport privind natura accidentului, efectele și cauzele acestuia, precum și starea drumului; măsuri de protecție, îngrijire medicală etc.
- transmite documentația către autoritatea sportivă responsabilă cu sportul auto din țară, Federația Română de Automobilism Sportiv

4.1.1 SAFETY WORK BEFORE THE RALLY

4.1.1 PLANNING OF THE RALLY

The Safety work has a central position in the preparations for the rally and is always highly placed on the agenda. The safety issue is always focused when the itinerary and route is planned, both for spectators and marshals as well as for competitors.

4.1.2 CONTACTS WITH THE COMPETITORS PRIOR TO THE RALLY

Representatives of the organiser discuss throughout the year with the FRAS officials and the representatives from major teams and in these discussions matters concerning the route, timetable and safety are dealt with. The opinions of the officials and drivers are then taken into account in the preparations for the rally, especially when it comes to matters, which effect spectator and competitor's safety.

4.1.3 MEETINGS AND EDUCATION

The organisation of the Rally has meetings periodically where the Safety is the most important point on the agenda. The organising committee and representatives from the organising motoring clubs, and when they are appointed, the Stage Commanders, Radio Officers, marshals are attending these meetings. At the education meetings, held in spaces that ensures a safe environment or online, the other marshals get their information and are trained for their mission on the stages as well as at the Service Parks.

Education of doctors, MIC crew and Safety Marshals

We will arrange one seminar for doctors and MIC crews regarding equipment and security features specific to competitors and rally cars. This education will be arranged

4.1.4 SAFETY INSPECTION

At least one month before the rally the Safety group, members of FRAS Safety Commission will perform a Safety inspection of the special stages. They are at this inspection planning the positioning of the marshals, ambulances, MIC-cars, fire fighter cars and helicopter landing areas.

They are also making notes and drawings for spectator and forbidden areas.

The mission is to implant the safety plan in the motor clubs and their preparation as early as possible. The communications system available is also checked to make sure the communications (land line telephone, mobile telephone and radio links) from and to the start and finish is working as well as the communication links from the stages to the HQ. This information is put together and distributed to the organising committee, the organising clubs and the appointed Stage commanders and Stage Safety Officers.

4.1.5 CRISIS MANAGEMENT

The officials has been educated in crisis management. A group, with aim to look more carefully into the measures to be taken by the organiser and the authorities in case of major crises, is formed by the Clerk of the Course and her deputies and assistants, the Safety Officer, the Medical Officer, the Secretary of the Rally and the Press Officer. In addition, representatives from the rescue authorities, the ambulance department and the alarm centre is also part of this group.

4.2. RESPONSABILITIES

Organizer:

Ensures cooperation with local authorities: City Halls, Local and County Councils, Police, Fire, Gendarmerie and Medical Institutions.

Inform the officials, the race officials and all the institutions involved about all the proposed and implemented measures

Clerk of the course

The clerk of the course is responsible for the safe running of the event, for taking all necessary decisions and measures and if the case arises, to apply the safety plan as practically as possible. He is responsible to inform the Stewards of the Meeting for all urgent matters and, in co-operation with the Deputy Clerk of the Course and the Chief Safety Officer, have all relevant information regarding emergency matters go public only through the Press Office

Event Safety Officer

The Event Safety Officer is responsible for:

- Co-ordinating all safety matters connected with the event.
- Assisting in the selection of and the checking of the rally route, and the planning of marshal, radio and safety cover for the event.
- Assisting with the preparation and distribution of the safety manual and ensure its implementation.
- Liaising with the public emergency services before and during the event.

During an ongoing incident they will be able to communicate with Rally Control via the Safety Radio system or preferably mobile phone. Where possible they should collect statements from any witnesses to an incident or at least collect contact details.

The Safety Officer will traverse the complete route of the event at a specified interval before the first car, the interval may be amended at the discretion of the Clerk of the Course and will be calculated to be as close as safely possible to the competing cars.

The ESO's vehicle will be equipped with flashing beacon lights, loud speaker and siren to enable the crew to inform the public of the progress of the event and to be used if necessary to communicate safety messages to spectators. The vehicle will carry clear markings on either side.

Spectator Safety Officer

The primary duty of the Spectator Safety Officer is to check that spectators are not located in areas of danger and that in areas of specific control they are complying with the spectator plan. The crew will receive advanced warning of large groups of spectators from the Chief Marshal and plan their passage accordingly to leave enough time to deal with any issues. This vehicle will ensure the provisions of the Safety Plan have been implemented with regards to spectator safety. The spectator Safety vehicle should not leave an unresolved situation and should notify Rally Control as soon as any situation appears difficult. Any other areas of specific concern should be communicated to the following safety car for checking.

Chief medical Officer

He is responsible for choosing the doctors and paramedic teams that will take part in the event.

He is responsible for compiling the security plan from a medical point of view, together with the clerk of the course and the event safety officer.

Appoint doctors and paramedics on each special stage and ensure that they understand their duties.

On the day of the event, it is ensured that all medical units are in the correct locations.

He is in constant contact with the Safety Officer and the Clerk of the Course and coordinates with them all the measures to be taken in case of accident or incident.

He will inspect hospitals and medical centers and assure that medical staff is alert during the event.

Special Stage Commander - Red Tabard

It is his duty to have full knowledge of the Special Stage(s) he has been assigned with, at the earliest possible time before the event. He takes care for the closing of the special stage and the proper installation of barriers and all other equipment needed for the special stage. It is his duty to request special stages detailed maps of the stages assigned to him and implement the safety plan, by positioning all rescue teams (ambulances, rescue and firefighting), helicopter landing areas, radio point marshals, emergency routes ...

Special Stage Safety Officer - Orange Tabard

They are responsible for the distribution of information for spectators and locals, in the area of his responsibility during reconnaissance and the event. They are fully aware of the safety plan. They are in constant contact with the Deputy Clerk of the Course in HQ, and the safety marshals. They check the emergency roads, so as in case of an accident the ambulance will not be blocked by spectators' cars.

Radio Points (Inters) - Yellow Tabard with Radio Point Symbol

During the running of the stage, they stay next to their radio and follow the announcement of each retired car or change of start order. They record cars passing in front of them and immediately inform the Stage Commander about any missing car.

They will display the red flag only on the instruction of the Clerk of the Course or the Deputy Clerk of the Course

Spectator Area Safety Officers - Orange Tabard

They are responsible for their region. They are in their position well before spectators arrive and prevent them from taking place in forbidden areas. They check communication with Stage Commander and the others safety officers of the special stage and Rally Control. They inform their Stage Commander about the number of spectators and decide if more supporting personnel is needed. When all safety precautions are met and everybody is in position, they inform accordingly. They are responsible for Safety Marshals in the area of his responsibility during the event

SS Safety Marshals - Orange Tabard

In a polite manner they inform spectators that the special stage will be run only if they follow their instructions to stand in the recommended areas. They make sure that no cars are parked next to the road in a special stage and if there are, they remove them before the stage starts. Supervise side roads and prevent car or pedestrian access to the

rally route .They operate with the safety marshals positioned before and after them to alert spectators by whistles for the approaching rally cars.

4.3 SAFETY WORK DURING THE RALLY

4.3.1 RALLY CONTROL

During the event the rally control centre is located in(Rally HQ). This is the place from where the rally is constantly supervised.

The following functions are represented in the Race Control:

- Clerk of the Course
- Deputy Clerk of the Course
- Organising Director
- Chief Medical Officer
- Police
- ISU
- GPS Operators

Rally control controls all activities involved with the running of the rally and gives orders to apply the rescue measures or other special measures prepared in advance.

The control centre will function on:

- Friday.....
- Saturday.....

The control centre will give all additional instructions, whenever the plans prepared beforehand cannot be followed. The control centre uses a “logbook” where everything that occurs is written down with the corresponding time (incidents, important messages, visits, etc.).

All the documents concerning the event, the maps, detailed timetable, information about competitors, rescue instructions, and organising and safety plans of the special stages are available in the control centre.

The control centre is in permanent contact (radio, GSM, online – Zoom) with:

- Special stages (start și stop), service park and regroups
- Radio Marshalls
- F.R.A.S. Safety delegate
- Safety officers and “Zero” cars
- Police control center
- Hospitals
- Rescue vehicles
- Result processing

4.3.2 Control of competitors in special stages

The main competitor tracking system is through a GPS system that allows:

Real-time tracking of competitors

If a competitor stops on a special stage, he must press one of the SOS or OK buttons, unless he is in a dangerous position

If the SOS button is pressed, the control center and the next competitors will be alerted by audible and visual signals.

If a competitor suddenly stops with a large deceleration, the control center is alerted by audible and visual signals and the next competitors are warned by acoustic and visual signals. They must press the OK button if everything is fine or to stop and press the SOS button in case of a serious accident.

If an SOS signal is received, Rally Control will coordinate the rescue operations which will start immediately, under the coordination of the Clerk of the Course.

Secondary tracking system, through radio communications:

If a car is missing at a certain radio spot (i.e. as soon as the car starting behind the missing car has passed the radio point) a contact with the finish control of the actual stage is taken immediately.

The Stage Commander starts to investigate, via radio and by asking drivers in the finish control zone, the reason why the car has not passed the radio sport.

The Stage Commander reports to the Rally control all information he finds out. If an accident that requires medical treatment is the reason for the missing car, the rescue operations will start immediately

4.3.3 MONITORING AND VERIFICATION OF THE IMPLEMENTATION OF THE SAFETY PLAN

The following cars will verify the implementation of the security plan on the special stages:

H - 1h45'	An organizer will go through the route of special stages to ensure the correct implementation of the security plan
H - 1h25'	Communications Officer - Checks and fixes communication problems
H - 60'	Deadline for entering on the special stages for "VIP" and Media cars

H - 1h15'	Mașina cu Cronometrul Șef	- Checks the operation of the timing equipment in the marshals posts. - It is the first official car drive through the special stages. - Communicates to the clerk of the course the first information about the special stages
H - 1h15'	Mașina cu Șeful arbitrilor	- Checks the correct location and readiness of the marshals posts. - Checks the radio connections between Start-Stop, clerk of the course and notifies the Spectator Safety about the problems encountered.
H - 45'	Responsabil cu Securitatea Spectatorilor	- Check the location of the spectators and take all necessary measures - Use a siren, lights and loudspeaker
H - 30' – 40'	Mașina „000”	It contains the Chief of Security and the FRAS Safety Delegate - Do a general safety check - Use a siren, lights and loudspeaker - He recommend the start of the stage
H - 20' H - 10'	Mașina „00”	- It has safety security officer as co-driver - Use a siren, light and loudspeaker - If necessary, stop to fix the last problems
H - 10' H - 5	Mașina „0”	- Driven by experienced rally driver and with a member of the organizing team on right seat - Use a siren and a light - Run at 70-80% competitive speed

4.3.4 SAFETY ON SPECIAL STAGES

a) Each special stage will be staffed with

At the start of the stage:

One time control: 2 marshals

A start control: 3 marshals, including the stage commander

Chief of stage security

An ambulance with a doctor

A release vehicle (ISU)

A fire truck or a firefighter with two fire extinguishers

A towing vehicle

A paramedic

Along the stage:

Radio points, max **2,5 km** between

Main radio points, max **10 km** between staffed with

An ambulance with a paramedic

A firefighter with two fire extinguishers

A towing vehicle

At the finish of the stage

One flying finish: 2 marshals

One stop control: 3 marshals - radio station, fire extinguisher

b) Safety marshals

There will be

4.4 THE COMMISSION OF INVESTIGATION IN CASE OF SERIOUS ACCIDENTS

The commission comprises of:

- Clerk of the Course
- Chief Safety officer
- Chief Medical Officer
- Representative of the Police
- Representative of the Stewards of the Meeting

In its work the officials of the emergency rescue services also assist the commission.

After a serious accident, the commission will, as soon as possible:

- question all those involved and possible eye witnesses
- inspect the scene of the accident and the vehicle(s) involved
- draw up a report on the nature of the accident, its effects and causes, as well as on the condition of the road, protection measures, medical care, etc.
- forward documentation to the sporting authority in charge of automobile sport in the country, the Romanian Motorsport Federation (FRAS)

Anexa 3 - Plan orar și programul mașinilor de securitate

CO PS ZA	Locație	PS km	Distanță parțială km	Distanță totală km	Timp etapă	Viteza medie km/h	Prima mașină	Prima mașină rally 2*
2E	Start section 2 / Parc Ferme OUT						8:00	9:00
2F	Service B IN		4.55	4.55	0:12	22.75	8:12	9:12
	Service B		(8.80)	(8.80)	0:15			
2G	Service B OUT						8:27	9:27
RZ 2	Refuel - Cluj Napoca Distance to next refuel	(43.85)	(69.05)	(112.90)				
3	Someșul Cald		22.40	22.40	0:50	26.88	9:17	10:17
SS3	Târnița 1 RMB Inter Auto powered by Ford	22.70			0:03		9:20	10:20
4	Râșca		25.70	48.40	1:00	48.40	10:20	
SS4	Dângău 1 Mobil 1	21.15			0:03		10:23	
4A	Regroup A & Technical Zone B In		20.95	42.10	0:55	45.93	11:18	12:18
4B	Regroup A & Technical Zone B Out / Service C In			max.	0:15		11:33	12:33
	Service C	(43.85)	(69.05)	(112.90)	0:30			
4C	Service C OUT						12:03	13:03
RZ 3	Refuel - Cluj Napoca Distance to next refuel	(43.85)	(73.30)	(117.15)				
5	Someșul Cald		22.40	22.40	0:50	26.88	12:53	13:53
SS5	Târnița 2 Parsa Beauty	22.70			0:03		12:56	13:56
6	Râșca		25.70	48.40	1:00	48.40	13:56	
SS6	Dângău 2 Star Lubricants POWER STAGE	21.15			0:03		13:59	
6A	Technical Zone C In		20.95	42.10	0:55	45.93	14:54	15:54
6B	Technical Zone C Out / Service D In				0:10		15:04	16:04
	Service D	(43.85)	(69.05)	(112.90)	0:10	max.		
6C	Service D out						15:14	16:14
6D	Rally Finish / Parc Ferme In (early check-in permitted)		4.25	4.25	0:15	max.	15:29	16:29
	Totaluri duminică	87.70	142.35	230.05	38.12%			

RALLY TOTAL				
Sâmbătă	16.70	95.35	112.05	14.90%
Duminică	87.70	142.35	230.05	38.12%
Total - 6 SS	104.40	237.70	342.10	30.52%

Programul automobilelor de securitate										
CO PS	Locație	Crono	Traseu	Securitate	000	00	0	Prima mașină	Deschidere*	
CO 2E	Start ziua 2 / Parc Închis OUT	6:45	7:15	7:30	7:42	7:48	7:51	8:00	9:30	
CO 2F	Service C IN	6:57	7:27	7:42	7:54	8:00	8:03	8:12	9:42	
CO 2G	Service C OUT	7:12	7:42	7:57	8:09	8:15	8:18	8:27	9:57	
PS3	Târnița 1	8:05	8:35	8:50	9:02	9:08	9:11	9:20	10:50	
PS4	Dângău 1	9:08	9:38	9:53	10:05	10:11	10:14	10:23	11:53	
CO 4A/4B	Zonă tehnică și parc de service	10:03	10:33	10:48	11:00	11:06	11:09	11:18	12:48	
CO 4C	Ieșire parc de service	10:48	11:18	11:33	11:45	11:51	11:54	12:03	13:33	
PS5	Târnița 2	11:41	12:11	12:26	12:38	12:44	12:47	12:56	14:26	
PS6	Dângău 2	12:44	13:14	13:29	13:41	13:47	13:50	13:59	15:29	
CO 6A/6B	Zonă tehnică și parc de service	13:39	14:09	14:24	14:36	14:42	14:45	14:54	16:24	
CO 6C	Ieșire parc de service	13:59	14:29	14:44	14:56	15:02	15:05	15:14	16:44	
CO 6D	Parc închis	14:14	14:44		15:11	15:17	15:20	15:29	16:59	





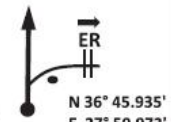
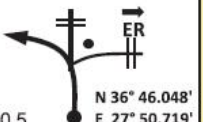
- Orele de start pentru rally 2 sunt estimate și depind de numărul de concurenți
- Ora de intrare pe probele speciale a mașinii de deschidere este estimată

Anexa 4 - model centralizator cu tot personalul implicat în raliu

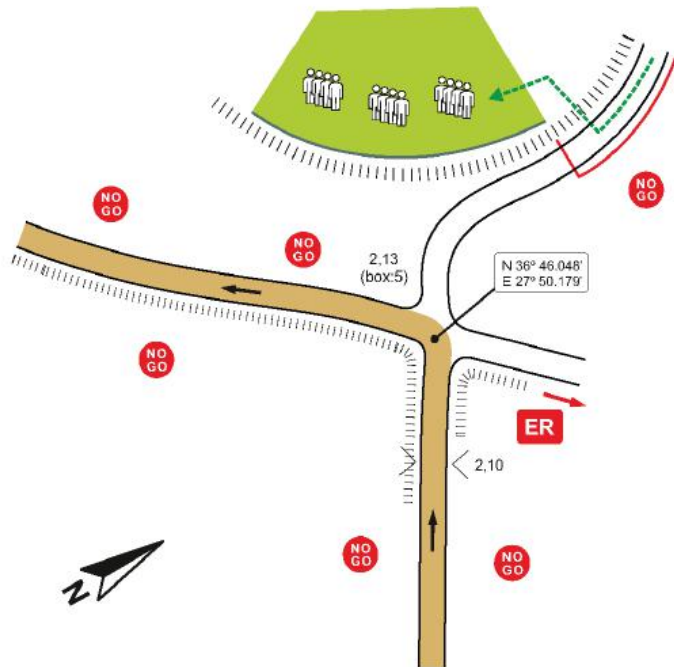
Location	OFFICIAL	MARSHAL				SAFETY					INTERVENTION								TOTAL	MAX		
		TC	START	FF	STOP	Officials	Safety & Sector	Police	Gendarme	SOS	MIC		RESCUE		AMBULANCE		FIRE				TOW	
											Vehicle	Person	Vehicle	Person	Vehicle	Person	Vehicle	Person			Vehicle	Person
Secretariat	6																				6	615
Logistic	6																				6	
Service Park		12				10	40		10												72	
Vehicle Tracking	4																				4	
Race Control	10																				10	
Communication	4																				4	
Press	6																				6	
Web Master	2																				2	
Results	4																				4	
Start - Finish Podium	5	8				60	50									1	3				127	
SHAKEDOWN		3	3	3	3	6	46		23	1	1	3	1	2	1	3	1	3	1	2	106	
SS 1		3	3	3	3	10	55		28	3	3	12	2	6	2	6	2	8	2	4	155	
SS 2		3	3	3	3	10	38		25	2	2	8	1	3	1	3	1	4	1	2	113	

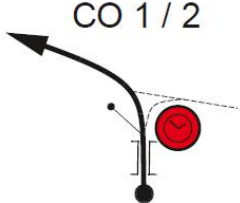





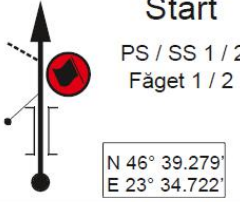










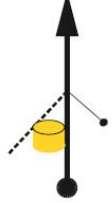



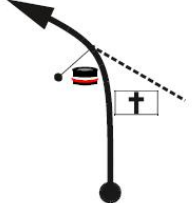









Anexa 5 – exemple plan de securitate model road book

Distancias Parcial / Total	DESCRIPCIÓN del RECORRIDO		MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES					
	CROQUIS	FOTO	MEDIOS HUMANOS	EMBORRAS y BANDERAS	SERVICIOS SANITARIOS	OTROS SERVICIOS	CARTELERIA DIVERSA	MATERIAL de CIERRE
0,41 3,46								CARRETERA CORTADA
0,27 3,73								CARRETERA CORTADA
0,37 4,10							PROHIBIDO PUBLICO	FALCÓN DE CORTADA ZONA PUBLICO CARRETERA CORTADA
0,30 4,40							PROHIBIDO PUBLICO	ZONA PUBLICO
0,26 4,66							PROHIBIDO PUBLICO	ZONA PUBLICO
0,12 4,78								CARRETERA CORTADA

# SECTOR NO	KM TOTAL	ARA PARTIAL	YÖN DIRECTION	SECTOR	GENDARMIE	AÇIKLAMA DESCRIPTION	GSM			ZONE
							TURKCELL	Orange Romania	Türk Telekom	
1	TRIP MASTER 0,00		 RB2.50.1 N 36° 45.777' E 27° 51.724'	1	2	DATÇA START 	4	0	0	
	CAR 0,00									
2	TRIP MASTER 0,66	0,66		1		SAĞ TEPEYE KÜNK SONRASI <i>UP TO LEFT HILL</i>	4	0	0	
	CAR 0,60	0,60								
3	TRIP MASTER 1,37	0,71		2	2	SAĞ-SOL SAPAK <i>CROSS JUNCTIONS</i>	2	0	0	
	CAR 1,30	0,70								
4	TRIP MASTER 1,71	0,34		2	2	SAĞ SAPAK <i>RIGHT JUNCTION</i>	2	0	0	ER-1
	CAR 1,60	0,30								
5	TRIP MASTER 2,13	0,42		6	4	SAĞ SAPAK <i>RIGHT JUNCTION</i>	1	0	0	SA-1 ER-2
	CAR 2,00	0,40								

Section	2/3	SS	4/7	Datça	8,75	SA	1	Km	2,13
---------	-----	----	-----	--------------	------	----	---	----	------



Box	Dist Tot	Dist Part	Direcția	Pers	Com	Alte dispozitive, măsuri securitate	Descriere / Informații
0	-0.10	0.00	<p>CO 1 / 2</p> 	 2  1		 	Control Orar, bandă între CO și Start
RB 1	0.00	0.10	<p>Start</p> <p>PS / SS 1 / 2</p> <p>Făget 1 / 2</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;"> <p>N 46° 39.279'</p> <p>E 23° 34.722'</p> </div> 	 3  1	 	     	Începutul PS / SS Start, bandă 25m după start
1A	0.50	0.50		 1			Drum stânga, balot stânga
RB 2	0.80	0.30					AntiCut stânga
RB 3	1.20	0.40		 1			Drum dreapta / cruce, AntiCut stânga
RB 4	1.30	0.10					AntiCut stânga
RB 5	1.40	0.10		 1			Drum stânga, AntiCut dreapta
5A	1.50	0.10					Balot stânga