



CERTT 2025

**ANEXO 3
MANUAL DE SEGURIDAD**

Fecha de aprobación	Artículo Modificado	Fecha de aplicación	Feca de publicación
-	-	-	-

Con una antelación mínima de 30 días al comienzo de la prueba, se deberán emitir –vía mail- a la RFEDA. Un ejemplar del proyecto del Manual de Seguridad para obtener la preceptiva aprobación.

En el plazo máximo de 10 días a la recepción del proyecto, la RFEDA pondrá en conocimiento del organizador las posibles modificaciones que se deban realizar, o bien dará su aprobación.

El Manual de Seguridad definitivo deberá ser publicado y enviado –vía mail- a la Secretaría de la RFEDA, al menos 15 días antes del inicio de la Prueba.

La reglamentación que se cita a continuación es de obligado cumplimiento, aun cuando no es necesario que figure en el Reglamento Particular del rallye.

Cada organizador deberá realizar el Manual de Seguridad de su prueba, para ello deberá seguir las directrices aquí marcadas. No obstante, el organizador podrá introducir todos los elementos adicionales que desee, con la intención de mejorar la seguridad de su prueba, tanto de los espectadores, como de los participantes y oficiales.

Para la realización del Manual de Seguridad el organizador deberá centrarse en los requerimientos del Anexo “H”, sobre todo en los artículos que hacen referencia a la vigilancia de pista y también en el Protocolo de Seguridad de Rallyes Todo Terreno, emitido por la RFEDA.

1. SEGURIDAD GENERAL

1. Plan de seguridad

Los apartados que, mínimamente, se deben desarrollar en el Manual de Seguridad son los siguientes:

- 1) Introducción.
- 2) Relación de los teléfonos de interés para la seguridad de la prueba.
- 3) Características del trazado.
- 4) Puesto de Dirección de Carrera.
- 5) Organización Vigilancia de pista y seguridad.
- 6) Organización médica.
- 7) Servicio contra incendios y rescate.
- 8) Servicio grúa.
- 9) Sistema de Comunicaciones.
- 10) Cadena de Mando.
- 11) Centros de evacuación previstos.
- 12) Planes y rutas de evacuación.
- 13) Planos.
- 14) Informe de actuación en caso de accidente.

2. DESARROLLO

1) INTRODUCCIÓN.

En este apartado el organizador debe hacer constar los siguientes puntos:

- Objetivo/s del Manual de Seguridad.
- Ámbito de aplicación.
- Relación de Oficiales a quienes va dirigido el Manual de Seguridad.
- Difusión del Manual de Seguridad.
- Difusión de normas a los espectadores.
- Difusión de normas a la prensa.

2) RELACIÓN DE LOS TELÉFONOS DE INTERÉS PARA LA SEGURIDAD DE LA PRUEBA

Mínimamente deberán figurar los siguientes teléfonos:

- Dirección de Carrera.
- Secretaría de la Prueba.

- Policía Local.
- Policía de Tráfico.
- Centro coordinador de emergencias local y/o provincial.
- Servicio de ambulancias: el propio y otros disponibles.
- Servicio extinción de incendios.
- Hospitales de referencia: local, comarcal, general, ciudad sanitaria.

3) CARACTERÍSTICAS DEL TRAZADO

Deberá figurar la siguiente información:

- a) Situación exacta de la prueba y principales vías de acceso (recomendable adjuntar copia de un mapa de carreteras).
- b) Descripción de la selectividad del recorrido.

4) PUESTO DE DIRECCIÓN DE CARRERA

Siguiendo las directrices del Anexo H del CDI el puesto de control de carrera es el centro de vigilancia y dirección y debe proporcionar al Director de Carrera todas las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en buenas condiciones.

Deberán reseñarse los siguientes apartados:

- a) Emplazamiento y tipo de instalación.
- b) Equipamiento material.
- c) Equipo humano.

5) ORGANIZACIÓN VIGILANCIA DE PISTA Y SEGURIDAD

Los apartados a cubrir son los siguientes:

- 1) Número y emplazamiento de los controles.
- 2) Equipamiento de los controles.
- 3) Personal.
- 4) Material de comunicación, tipo y ubicación.
- 5) Personal de vigilancia (privado o público, especificar): número y ubicación.

6) DISPOSITIVO SANITARIO

Será la aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

7) SERVICIOS CONTRA INCENDIOS Y RESCATE

Los distintos puntos para describir en este apartado son:

- a) Vehículo/s de rescate, equipamiento humano y material.
- b) Vehículos contra incendios, equipamiento humano y material.
- c) Ubicación de todos los medios contra incendios y rescate.
- d) Disponibilidad de otros medios de apoyo en caso de necesidad.

8) SERVICIO GRÚAS

- a) Número y tipo de grúas.
- b) Ubicación.

9) SISTEMA DE COMUNICACIONES

- 1) Descripción del sistema, tipo de comunicaciones.
- 2) Descripción de las distintas redes de comunicaciones (seguridad, tiempos, interna, etc.).
- 3) Medios disponibles, en cada una de las redes, y ubicación.
- 4) Esquema general de comunicaciones. Se adjunta modelo.

10) CADENA DE MANDO

En este apartado se deben describir los siguientes puntos:

- 1) Cadena de mando: describir las personas que intervienen en la toma de decisiones ante un accidente o alarma y el orden de

prelación.

2) Sistemática de actuación: descripción de los pasos a realizar ante una “alarma”.

3) Accidentes tipo: descripción de las situaciones que se pueden atender con los medios disponibles en la prueba.

11) CENTROS DE EVACUACIÓN PREVISTOS

Será la aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

12) PLANES Y RUTAS DE EVACUACIÓN.

Será la aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

13) PLANOS

1) Plano de la ubicación de los controles de pista.

2) Plano de la ubicación de los medios sanitarios.

3) Plano de la ubicación de los medios de extinción y rescate.

4) Plano de la ubicación de las grúas.

5) Plano conjunto de la ubicación de:

- Dirección de Carrera
- Secretaría de la prueba.
- Zona Verificaciones
- Parques de Trabajo
- Salida/Ingresada de cada Selector Selectivo

3. RESPONSABLE DE SEGURIDAD

1. Se nombrará en el Reglamento Particular del rallye un responsable de seguridad que formará parte el Comité Organizador y participará en la realización del Plan de Seguridad.

2. Durante el rallye, deberá permanecer en la Dirección de Carrera y estar en comunicación permanente, vía teléfono o radio, con su Adjunto en la Caravana de Seguridad.

3. Será el responsable de la ejecución y aplicación del Plan de Seguridad previsto.

3.1 Jefes de Tramo.

1. Cada sector selectivo se dividirá a su vez en tramos de entre 20 y 30 Kilómetros. Cada tramo tendrá un jefe del mismo.
2. El Jefe de Tramo deberá efectuar la inspección de este y certificar que está conforme con el Plan de Seguridad. Estando en contacto directo con el Director de Carrera.

3.2 Control del Plan de Seguridad

1. El Director de Carrera será el máximo responsable último de asegurarse del cumplimiento correcto del Plan de Seguridad.

2. El Observador y/o el Delegado de Seguridad de la RFEDA comprobarán atentamente el cumplimiento de todos los procedimientos de seguridad.

4. LA SEGURIDAD DEL PÚBLICO

Una prioridad básica del Plan de Seguridad es la seguridad del público presente en el Rallye.

Las siguientes medidas, no limitativas, que complementan las disposiciones del Anexo H del Código Deportivo Internacional, son aconsejables:

4.1 Película educativa

1. En forma de spot publicitario.
2. 30 segundos de duración
3. Con el comentario de un(os) piloto(s) de reconocido prestigio.
4. No deberá mostrar accidentes.
5. Deberá ser transmitido varias veces.

4.2 Recomendaciones para los Sectores selectivos

1. La elección de cada sector selectivo debe tener en cuenta las características específicas y cantidad de público que pueda asistir al mismo.



2. En la elección del lugar y hora de los sectores selectivos, se debe tener en cuenta la manera de limitar el movimiento de público entre los mismos.
3. Se recomienda el uso de vehículos con altavoces para pasar por los tramos cronometrados, antes de los vehículos de seguridad para avisar a los espectadores y, si es necesario, asegurar que no sean ocupados los lugares potencialmente peligrosos. En caso necesario, su paso debe repetirse varias veces.
4. No se recomiendan los sectores selectivos donde existan urbanizaciones y que estén cercanos a núcleos urbanos.

4.3 La seguridad en los sectores selectivos

El itinerario-horario deberán tener en cuenta los problemas de circulación y la travesía de zonas urbanas. Se recomienda el estudio de los sectores selectivos según la hora de celebración y la orientación de este con respecto al sol.

4.4 Información

La información destinada especialmente al público será difundida de varias formas:

- Periódicos, Emisoras de Radio y Televisión
- Carteles
- Distribución de folletos
- Mediante el recorrido del coche de información (antes del coche "0") equipado con megafonía para informar a los espectadores (45 minutos a 1 hora antes del comienzo del primer coche).

5. LA SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARTICIPANTES

5.1 Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

5.2 Medidas Preventivas (señalizaciones)

5.3 Las carreteras y caminos de acceso a los sectores selectivos deberán estar controladas al tráfico de la siguiente manera:

- 5.3.1 Las carreteras asfaltadas principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser vigiladas por un Comisario de Ruta y/o Fuerzas del Orden Público.
- 5.3.2 Caminos sin salida: deben estar controlados por medio de cinta y/o un cartel fijado a la misma, que avise del desarrollo de la prueba.
- 5.3.3 Será responsabilidad de los vehículos de Seguridad, verificar que las medidas de control se hayan realizado y, que, si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.
- 5.3.4 El organizador deberá dar a cada equipo participante dos adhesivos en los que figure un número de teléfono de emergencia. Estos adhesivos deberán colocarse en el interior del vehículo a la vista del equipo y otro exterior junto al pulsador del extintor.

5.4 Vigilancia

1. Una red de emisoras intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 10 Kms específica para cada sector selectivo, permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo del Rallye.
2. Cada puesto de radio deberá estar claramente señalado en el Road Book y también en la carretera de acuerdo con lo indicado en el Anexo 2.
3. El seguimiento de los vehículos deberá ser realizado por Dirección de Carrera o por el Jefe de Seguridad de cada Sector Selectivo. En ambos casos, para facilitar esta tarea, debe utilizarse un cuadro de seguimiento.
4. **Informes sobre accidentes**

Si un piloto se ve implicado en un accidente en el que un espectador resulte herido, debe obligatoriamente notificarlo en el próximo punto de radio indicado en el Road-Book. Si el piloto no cumple esta regla, los Comisarios Deportivos podrán imponer al equipo responsable, una penalización que puede llegar a la DESCALIFICACION de la carrera.

6. ROAD BOOK

1. Se recomienda la contratación, por parte del Organizador, de una persona experta en el área de la Informática, para la elaboración del Road Book y del Plan de Seguridad.
2. El Organizador deberá incluir en cada una de las viñetas del recorrido del Road Book, la marca exacta donde se toman los datos del kilometraje total y parcial del recorrido.
3. Se aconseja la inclusión de las Coordenadas GPS en los puntos de interés de los mapas y viñetas del Road Book.

4. **Road Book. "SOS/OK"**

1.- Cada Road Book deberá tener, preferentemente como contra-portada, la leyenda SOS, y por el lado contrario, una señal de "OK". En caso de un accidente que no haya provocado heridos que precisen atención médica inmediata, la señal "OK" deberá mostrarse claramente por un miembro del equipo participante a los siguientes 3 vehículos participantes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.

2.- Si el equipo abandona el vehículo, deberá dejar la señal de "OK" verde para que sea visible para otros participantes.

3.- Si por el contrario necesita atención médica urgente, la leyenda SOS deberá mostrarse, si es posible, a los 2 vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir. Es particularmente esencial que un equipo que sea testigo de un accidente se detenga con el fin de prestar asistencia de la manera más apropiada mientras espera la llegada de las asistencias

4.- A todos los participantes se les debería recordar esta regla mediante una notificación escrita, entregada durante la entrega de documentos.

5.- Cualquier equipo que no siga esta regla, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

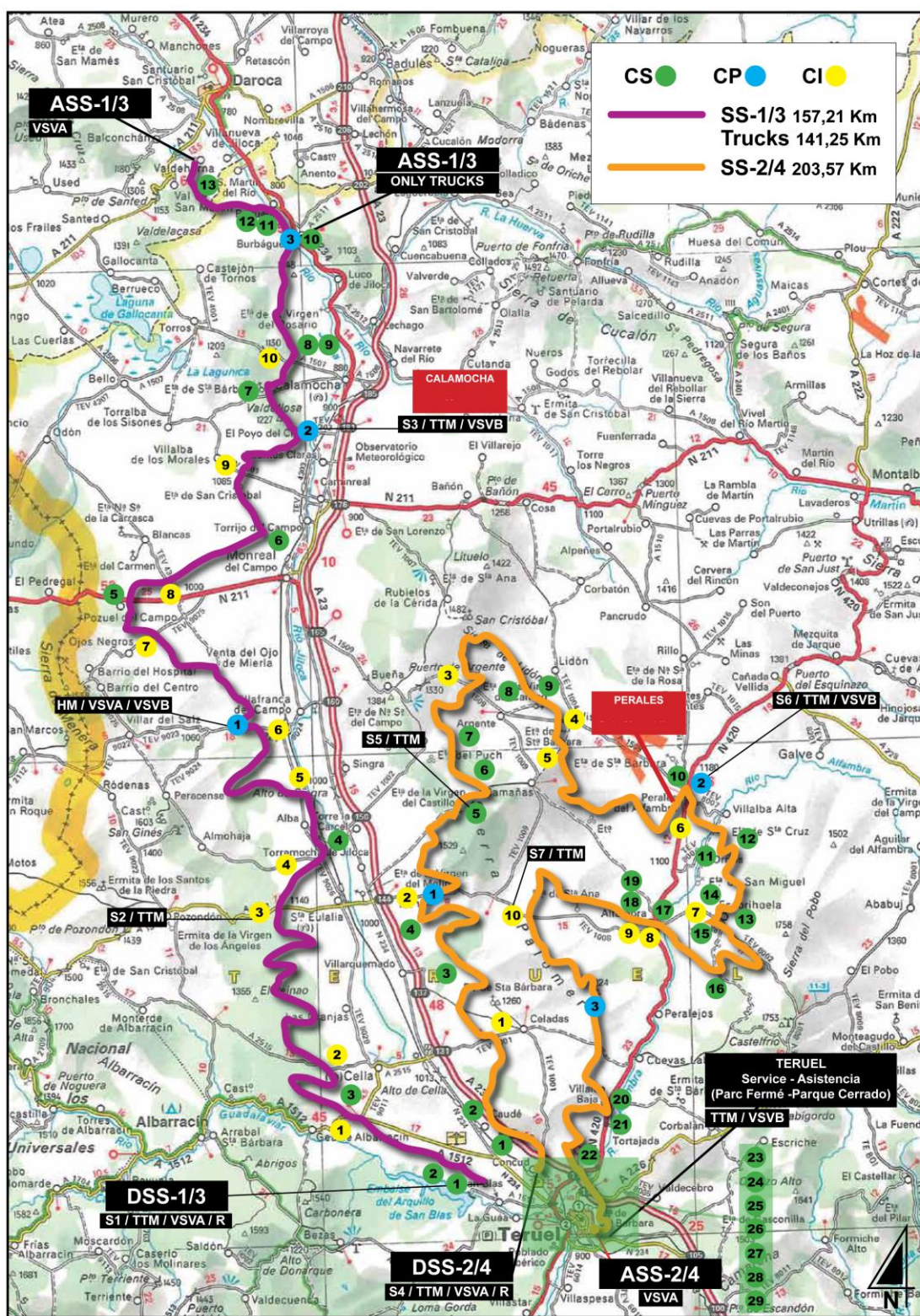
Se adjunta link Guía Visual Primeros Auxilios en carretera

[LINK PRIMEROS AUXILIOS](#)

7. **SEGURIDAD DE LOS OFICIALES**

1. Aunque la principal responsabilidad de los organizadores sea la de asegurar la seguridad del público y de los equipos participantes, es igualmente muy importante la seguridad de los Comisarios.
2. Los organizadores deben asegurar que los Comisarios en el ejercicio de su función, no estén obligados a colocarse en situación de peligro. Los Organizadores deben asegurar que los Comisarios de Ruta no estén acompañados de familiares y conocidos cuando están en el ejercicio de su función.

Incumbe pues, a los organizadores, el asegurar que los Comisarios tengan en vigor la licencia correspondiente y estén suficientemente entrenados en la labor a realizar.





CERTT 2025

ANEXO 3 MANUAL DE SEGURIDAD

PROTOCOLO DE SEGURIDAD

Como complemento de los diferentes Reglamentos (CDI; PCCCTCE y el Reglamento Deportivo del Campeonato de España de RTT), la RFEDA, al objeto de aunar criterios para todas las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Rallyes de Todo Terreno, ha aprobado el presente Protocolo de Seguridad. Se recomienda el estricto cumplimiento de las directrices reflejadas en el presente protocolo.

El fin de este es conseguir igualar los criterios sobre Elementos de Seguridad, tipo y color de encintado, marcaje de las Zonas Especiales de Público (Z.E.P.), colocación del público en las citadas Z.E.P. etc., lo que contribuirá a mejorar la seguridad e imagen de las pruebas. Los criterios a los que se hace mención en este Protocolo están basados sobre condiciones orográficas normales en longitud y altitud, pudiendo variar dichos criterios, dependiendo del tipo de terreno y la orografía de este. En ese sentido, deberá imperar siempre, el sentido común.

Las infografías contenidas en el presente protocolo son de libre difusión, debiendo respetar en todo momento los logos y emblemas de la Real Federación Española de Automovilismo.

1. PLAN DE SEGURIDAD

1. Se recomienda la contratación, por parte del Organizador, de una persona experta en el área de la Informática, para la elaboración del Plan de Seguridad.

2. La Súper Especial se deberá incluir en el Libro de Seguridad como si de un Sector Selectivo más se tratara.

3. Se aconseja:

1.3.1. La inclusión de las Coordenadas GPS para los puntos de interés en los mapas y viñetas del Libro de Seguridad. En especial, los cruces con carretera de asfalto

1.3.2. La elaboración del Plan de Seguridad en diferentes libros. (Sectores Selectivos, Zonas Especiales, Evacuaciones, Fuerzas de Seguridad...)

1.3.2.1. Hacer un apartado específico para las Zonas de Especial interés para el Público.

1.3.2.2. Hacer un apartado específico para Servicios Médicos y Vías de Evacuación.

4. Se deberá incluir en el Plan de Seguridad el procedimiento que utilizará el Organizador como Operativo de Limpieza y Sostenibilidad Medioambiental de toda la prueba.

5. Se aconseja al Organizador, crear una "Planificación de Tareas" para la Organización/Coordinación de la prueba a fin de cumplir en tiempo y forma, las tareas a realizar. Se adjunta link con cuadro de "Planificación de Tareas" tipo.

[LINK PLANIFICACION DE TAREAS](#)

2. CARAVANA DE SEGURIDAD

1. Los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán contar con emisora, y Girofaro.

2. Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán estar en todo momento en contacto- vía radio- con la Dirección de Carrera.

3. Vehículos de la Caravana de Seguridad

1. Vehículo "Escoba"

Se deberá dotar de un vehículo para labores de Vehículo "escoba" o "bandera", expresamente para chequear los abandonos de los participantes y la retirada del Carnet de Control de los mismos informando a Dirección de Carrera de todos los vehículos que se encuentran en el recorrido y las necesidades de estos en cuanto a evacuación y recuperación del vehículo y miembros del equipo.

2. Vehículos "R" Intervención Rápida

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

3. Vehículos "S" Seguridad

Se aconseja el uso de Vehículos Todo Terreno, para que hagan las funciones de "Vehículo de Seguridad y Remolque". Cada vehículo "S" tendrá como área de Influencia, el Sector del recorrido que le corresponda en el Plan de Seguridad y deberá estar en contacto directo con el Director de Carrera y el Jefe de Seguridad.

Cada vehículo "S" deberá ir equipado con el siguiente material:

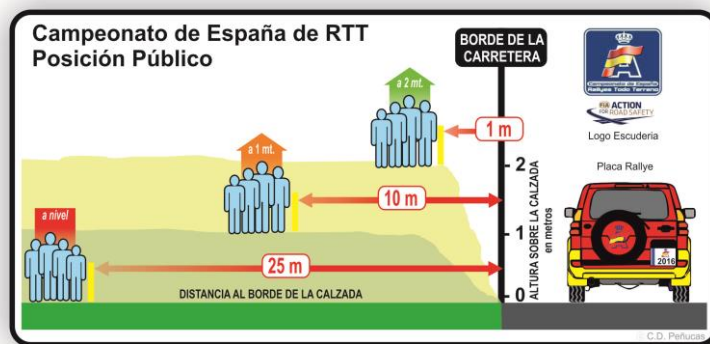
- . - Emisora en contacto directo con el Jefe de Seguridad y el Director de Carrera.
- . - Peto reflectante,
- . - Guantes de Trabajo
- . - 1 Kit para cortar Cinturones.
- . - 1 Extintor 6 Kgs.
- . - Juego de rollos de cinta para balizar.
- . - 1 eslinga de 4/5 mts. Con enganches en los extremos.

3. SUPER ESPECIAL

1. A todos los efectos, se deberá considerar la Súper Especial como un Sector Selectivo más.
2. Toda la información relativa a la Seguridad en la Súper Especial, se deberá incluir en el Plan de Seguridad.
3. Se deberían habilitar caminos de acceso para el público tanto en la salida como en la llegada de la Súper Especial.
4. Las Z.E. de la Súper Especial deberán estar bien marcadas y con el debido encintado de Seguridad.

4. SECTORES SELECTIVOS

1. Se aconseja tener en cuenta los siguientes apartados al elegir los Sectores Selectivos:
 - Mínimos riesgos para público, participantes y oficiales.
 - Evitar Sectores Selectivos que transcurran entre zonas residenciales.
 - Evitar la elección de Sectores Selectivos que crucen zonas urbanas.
 - Si no pueden evitarse las zonas urbanas como parte de un Sector Selectivo, el montaje de estas se deberá realizar con la suficiente antelación (que deberá ser el máximo posible para evitar problemas de última hora) a la llegada del público y con el suficiente personal de seguridad. En todo caso, se aconseja adelantar al máximo el tiempo de montaje de los Sectores Selectivos.
2. El Organizador deberá distribuir folletos con consejos de seguridad entre el público al Rallye. Se aconseja la inclusión de información con las Coordenadas GPS de los puntos de interés para el público.
3. Las Zonas de un Sector Selectivo que transcurran por carreteras convencionales, deberán estar controladas por personal de Seguridad y Fuerzas de Orden Público.
4. Las Z.E. deberán estar lo suficientemente protegidas por personal de la organización y/o de Seguridad. Si se detecta un problema en las citadas Zonas, el Organizador y/o los oficiales de la prueba (con la ayuda de los Servicios de Orden Público si fuese necesario), deberán intervenir para solucionar el mismo.
5. Deberá tenerse en cuenta los siguientes esquemas para la correcta colocación del público en las Z.E. A mayor altura sobre la calzada, el público se colocará a menor distancia de esta.
Esta tabla, está calculada en base a una velocidad de 90 Km/h., puede variar dependiendo de la velocidad con que llegue el vehículo a la curva y de la situación particular de la misma. A más velocidad, mayor distancia y altura del público desde la calzada.
6. Los vehículos de Venta Ambulante deberán estar a una distancia mínima de 30 mts de la calzada utilizada por los participantes.



5. ELEMENTOS DE SEGURIDAD – CINTAS – CARTELES – MONTAJE SEGURIDAD Z.E.P.

1. CINTAS – CARTELES Y ELEMENTOS DE SEÑALIZACION

1. ELEMENTOS DE SEÑALIZACION

El organizador podrá elegir entre la señalización de la carrera mediante flechas de dirección o cintas.

1.1. FLECHAS DE SEÑALIZACION.

- Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 mt de altura.

1.2. Flechas señalizadoras de dirección.

- Color rojo
- Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 mt de altura.

1.3. Paneles con señales de precaución para badenes, saltos, obstáculos naturales, etc....

- Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 mt de altura.

1.4. Prismas de cartón con flechas señalizadoras.



2. CINTAS.

- 2.1. **CINTA NARANJA.** Señalará que se circula por el recorrido correcto. Siempre estarán colocadas en el lado derecho del carril por el que se transita.
- 2.2. **CINTA AMARILLA.** Señalará zona de peligro. Se colocarán en el lado derecho del carril para los peligros con una o dos admiraciones. Los peligros de 3 admiraciones se señalarán además en el lado izquierdo del carril. La colocación de la cinta será con anterioridad al peligro entre 10 y 25 metros.
- 2.3. **CINTA BLANCA Y ROJA.** Señaliza camino cortado y camino incorrecto. Las cintas blancas y rojas colgadas en la parte derecha del carril indicarán que el piloto se ha adentrado en camino incorrecto, debiendo dar la vuelta e incorporarse con el mayor de las atenciones al camino correcto, haciendo especiales señales acústicas en la maniobra de reincorporación.

3. CARTELES

1. Carteles Prohibido Público, Prohibido Aparcar Prohibido Aparcar en Zona de Servicios, Zona de Público, Acceso Público y Zona Foto-TV, Zona Prohibida Público y Cartel de Descarga.
Tamaño A3/A4, plastificado.
Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 mt de altura.



6. PARQUE DE TRABAJO

1. La superficie deberá ser compacta.
2. En horarios nocturnos, el Parque de Trabajo deberá estar debidamente iluminado y protegido por Personal de Seguridad.
3. Deberán diferenciarse claramente las tres zonas que se indican a continuación. Estas zonas estarán divididas por sus correspondientes vallados:

Zona Comercial:

- Libre acceso para el público.
- Zona prevista para la realización de todas las actividades de Publicidad y Merchandising

Zona de Trabajo:

- Acceso restringido.
- Zona prevista para que los equipos realicen todas las actividades de trabajo.
- Esta Zona debe contar con un control de acceso para evitar que personas no acreditadas accedan al mismo.
- Las acreditaciones autorizadas deberán estar relacionadas en una tablilla ubicada a la entrada de esta.

Zona Deportiva:

- Zona de acceso totalmente restringido a participantes y oficiales de la prueba.
- Los accesos a estas zonas (Parque de Verificaciones, Parques de Reagrupamiento, Controles Horarios, Parque Cerrado, etc.), deberán estar debidamente controlados.
- Las acreditaciones autorizadas deberán estar relacionadas en una tablilla ubicada a la entrada de la Zona correspondiente.

4. VER MANUAL DE OPERACIONES

5. Las diferentes zonas y áreas deberán tener fácil acceso y estar bien señaladas. La señalización utilizada deberá guardar siempre la misma imagen.



6. El acceso al Parque de Trabajo deberá ser diferente para los participantes, vehículos acreditados y el público en general.
7. Un servicio de Urgencia Médica y un Servicio de Bomberos estarán previstos en el Parque de Trabajo. Su ubicación se definirá en el mapa de servicios del citado Parque.
8. Se colocarán W.C. en las zonas para el Público.
9. El Organizador deberá colocar contenedores de basura a lo largo del Parque de Trabajo, en especial en la zona reservada para hostelería y de trabajo de los equipos.
10. Se aconseja la colocación de un Punto de Recogida Selectiva en el Parque de Trabajo, en este punto deberán existir envases para la recogida de materiales contaminantes y materiales reciclables.
11. Se habilitará un espacio entre el público y el área de trabajo de cada equipo.

7. SEÑALIZACIÓN

1.- Colocación de los Paneles de Señalización

Se aconseja a los Organizadores, unificar los criterios de colocación e imagen en cuanto a los paneles de señalización, para indicar la ubicación de las diferentes áreas como:

7.1.1.- Dirección de Carrera: El acceso a la Dirección de Carrera, deberá estar indicado (por medio de señalización), en las vías de acceso principales y posteriormente en los accesos peatonales principales, desde al menos 1 Km antes de su destino.

7.1.2.- Parque de Trabajo: deberá estar indicado (por medio de señalización), en las vías de acceso principales, desde al menos 1 Km antes de su destino.

7.1.3.- Parkings: los diferentes Parkings deberán estar indicados por medio de señalización, desde al menos 500 metros antes de sus destinos.

7.1.4.- Sala de Prensa, Colegio de Comisarios Deportivos, Secretaría de Carrera, Verificaciones Técnicas, Verificaciones Administrativas, Entrega de Documentación y Entrega de GPS; deberán estar indicados por medio de señalización, desde al menos 200 metros antes de sus destinos.

7.1.5.- Parque Cerrado, Ceremonia de Salida y Pódium, deberán estar indicados por medio de señalización, desde al menos 1 Km antes de sus destinos.

Para una mejor coordinación y logística, se aconseja trazar diferentes círculos a escalas de 1km, 500 metros y 200 metros, sobre el mapa del Área a señalar. Ver dibujo adjunto.

2.- Dimensión de los Paneles de Señalización

Se aconseja a los Organizadores, unificar los criterios de dimensiones e imagen en cuanto a los paneles de señalización, para indicar la ubicación de las diferentes áreas.

. - La señalización exterior en un radio de 1 km, con Paneles de Polipropileno Celular de 100 cms X 30 cms, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.

. - La señalización exterior en un radio de 500 metros, con Paneles de Polipropileno Celular de 80 cms X 20 cms, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.

. - La señalización exterior en un radio de 200 metros, con Paneles de PVC Foam/Forex de 80 cms X 20 cms, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.

. - La señalización interior en un radio de 50 metros, con Paneles de PVC Foam/Forex de 80 cms X 20 cms, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.

. - Las puertas de acceso a cada área, deberán tener unos paneles con las muestras de cada acreditación que tiene acceso para dicha área. Las Tablillas con las muestras de Pases deberán ser de tamaño A3, plastificadas y deberán contar con los colores de la imagen del Organizador y el título del Acceso al área correspondiente. Sala de Comisarios, Sala de Prensa, Dirección de Carrera, etc.



8. INFORMACION - CONSEJOS DE SEGURIDAD

1.- El Organizador deberá distribuir entre el público folletos con información sobre el Rallye y algunos Consejos de Seguridad y Medioambiente.

En estos folletos se deberán incluir la siguiente información:

- 1.1.- Cuadro Horario de la Prueba.
- 1.2.- Información acerca de los Sectores Selectivos con las horas estimadas, de pasada por los mismos, puntos de cruce con la carretera...etc
- 1.3.- Lista de Inscritos.
- 1.4.- Descripción detallada de cada sector selectivo con las Z.E.P., así como las posibles bolsas de Aparcamiento y Accesos a los sectores selectivos. Se aconseja acompañar toda esta información con las Coordenadas GPS de cada lugar.
- 1.5.- Consejos de Seguridad y Medioambiente. (Se adjunta modelo de muestra)
- 1.6.- Cartel Descarga de responsabilidad
- 1.7.- Reglas de Oro de la FIA

9. CARTEL DE DESCARGA DE RESPONSABILIDAD

El Organizador de la Prueba, deberá mostrar el Cartel de Descarga de Responsabilidades en los siguientes lugares:

- . Web oficial del Rallye
 - . Consejos de Seguridad para el Público
 - . Tablón de anuncios en la Secretaría
 - . Control de Salida de cada Tramo Cronometrado. *
 - . Control Stop de cada Tramo Cronometrado. *
 - . 2 puntos intermedios de cada Tramo Cronometrado, preferiblemente en zonas de público. *
- * Formato A3 plastificado

10. PRENSA **VER MANUAL DE OPERACIONES**



INFORMACIÓN PARA LOS ESPECTADORES

Una prueba automovilística deportiva puede ser un espectáculo del que todos podemos disfrutar con total seguridad, siempre que sigamos una serie de pautas.

De lo contrario, lo que comenzó como un día al aire libre, en compañía de la familia o amigos, puede terminar causándonos más de un disgusto a los organizadores, pilotos y aficionados.

No olvidemos que éstos últimos son los más vulnerables ante un accidente en el que se puedan ver implicados, ya que los pilotos van muy bien protegidos en sus habitáculos, y deben cumplir unas estrictas normas de seguridad para ser autorizados a tomar la salida en una prueba de estas características.

En los últimos tiempos, la afluencia de público a las pruebas automovilísticas viene siendo cada vez más masiva, y dicha masificación hace cada día más difícil por parte de las autoridades y organizadores controlar debidamente al público, teniendo además en cuenta que éste no siempre se comporta de forma consciente y responsable.

Por tanto, consideramos importante informar convenientemente a los aficionados al automovilismo de las pautas que deben seguir para poder disfrutar de este deporte con todas las garantías de seguridad, y los riesgos que no deben correr.

¿QUE PUEDE PASAR?

- En las salidas de carretera, no existe la trayectoria lógica.
- Un vehículo de competición, desplaza una masa a gran velocidad y en caso de accidente es imposible adivinar la trayectoria.
- Cualquier rotura o avería mecánica puede provocar un accidente sin lógica.
- Solo en las zonas altas y en las zonas habilitadas por el Organizador tendrás total seguridad.
- La mala actitud del público y su incorrecta posición en las zonas prohibidas son motivo de anulación de una prueba.
- Unos pocos espectadores incívicos pueden hacer que no disfrutes del espectáculo. No lo permitas!!!.

¿QUÉ SE DEBE HACER?

- Seremos puntuales. Debemos llegar al sector selectivo con tiempo suficiente para aparcar correctamente nuestro vehículo en las zonas habilitadas para ello.
- La carretera se suele cerrar al tráfico al menos una hora antes de la salida del primer vehículo, y podemos encontrar atascos.
- Aparcaremos nuestro vehículo siempre fuera del recorrido. (Podemos encontrarnos con que la grúa nos lo ha retirado, con una multa, o con una abolladura). Nos debe dar tiempo además a desplazarnos a pie hasta un lugar seguro antes de que comience la carrera.
- Desplazarse por el recorrido con la carrera ya iniciada supone un grave peligro. Los vehículos compiten al límite y en cualquier momento puede producirse un accidente, ya que esperan encontrarse con la carretera totalmente despejada.
- Debemos ir preparados para el frío, para el calor, para la lluvia, ya que no podremos salir del recorrido una vez iniciada la prueba.
- La organización habilita papeleras y contenedores a lo largo del recorrido. Respeta el medio ambiente.
- Los niños deberán estar en todo momento bajo la supervisión de los adultos. Recuerda que son poco conscientes del peligro y muy vulnerables. ¡No expongas al peligro a tu hijo!
- El consumo excesivo de bebidas alcohólicas u otros productos puede volverte irritable, inconsciente e incívico. No pierdas el control. Disfrutemos de buen ambiente en nuestro deporte, y todos lo pasaremos bien.
- Recuerda que los controles de alcoholemia y velocidad se intensifican en las inmediaciones de la carrera.
- Sigue siempre las instrucciones de los voluntarios y organizadores. Trátales con respeto y educación. Sin ellos, no sería posible este deporte.
- Debemos saber a qué vamos, ya que, por motivos de seguridad, no nos dejarán mover nuestro vehículo hasta que no finalice la carrera. Es posible que se produzcan retrasos en caso de accidente. No te desespere.
- Debemos situarnos siempre en lugares elevados, evitando las zonas potencialmente peligrosas.
- Las zonas marcadas con cinta roja son zonas prohibidas para el público, tanto delante como detrás de ellas.
- Las zonas marcadas con cinta amarilla son zonas permitidas al público.
- Las zonas marcadas con cinta verde son zonas exclusivas para prensa y TV acreditada.
- Debes recordar que no siempre se pueden marcar todas las curvas y zonas peligrosas, con lo cual te pedimos que en las zonas no marcadas con cinta, utilices el sentido común y hagas caso a los miembros de la Organización. Ellos trabajan por tu seguridad.

LO QUE NUNCA SE DEBE HACER

Situarse en lugares peligrosos.

Invadir el recorrido para ver mejor, jalearse o animar a los pilotos.

Lanzar objetos al recorrido.

Desplazarse por el recorrido de forma temeraria con tu vehículo, antes o después de la carrera. Si quieres competir, hazlo en condiciones. Hazte piloto.

Hacer caso omiso a las indicaciones del personal de la Organización.

Colocarse en los lugares prohibidos.

Encender hogueras.

Dejar basuras y desperdicios en las cunetas.

Pintar las carreteras con mensajes.

Quitar las cintas de Seguridad.

RECUERDA

Que los organizadores pueden suspender la celebración de la prueba si en algún momento observan situaciones potencialmente peligrosas para deportistas y espectadores. No nos obligues a tomar esta decisión.

Detrás de lo que para ti es un espectáculo hay meses de trabajo de decenas de personas. ¡¡¡¡Se Responsable con la competición y el medio ambiente!!!! Se adjunta link con Protocolo de Medioambiente RFEDA

[LINK MEDIO AMBIENTE RFEDA](#)







REGLAS DE ORO DE LA FIA QUIERO SENTIRME SEGURO(A) ASI QUE PROMETO:

ABROCHAR EL CINTURÓN

Todos los pasajeros están bajo mi responsabilidad

RESPETAR EL CÓDIGO DE CONDUCCIÓN

Las reglas están hechas para protegernos

RESPETAR EL LÍMITE DE VELOCIDAD

Mi coche es de hierro, los peatones y los niños no

CONducir SOBRIo(A)

Bebido(a) o bajo el efecto de drogas, soy un peligro en la carretera

PROTEGER A MIS HIJOS

Debo instalarlos en asientos de coche apropiados

ESTAR CONCENTRADO(A)

Llamar por teléfono y mandar mensajes hacen de mí un verdadero peligro

PARARME CUANDO ESTOY CANSADO(A)

Mejor llegar tarde que nunca

UTILIZAR UN CASCO

Motos y bicicletas no protegen mi cabeza

SER CORTÉS

Respeto a los demás automovilistas

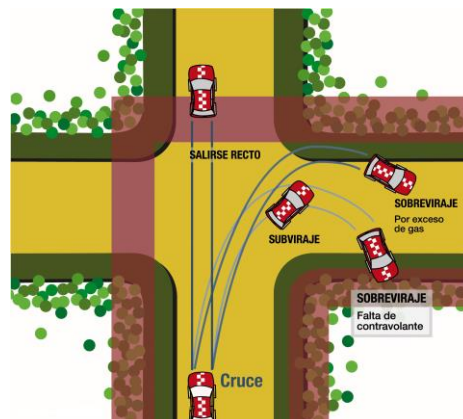
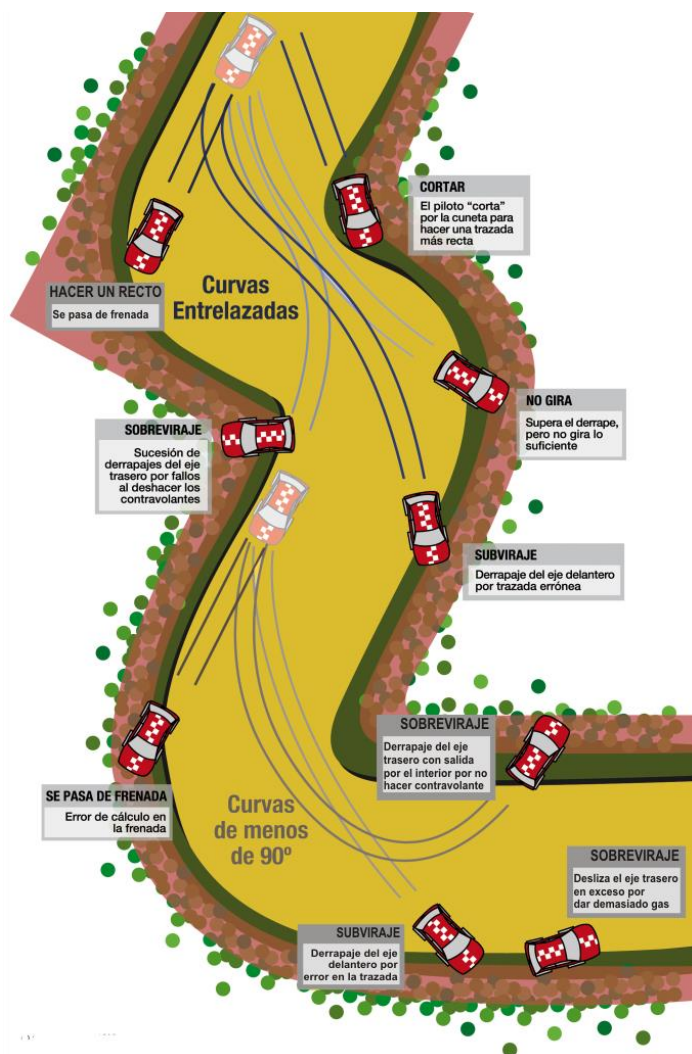
UN BUEN MANTENIMIENTO DEL COCHE

No quiero matar a nadie

La FIA apoya la Década de acción para la seguridad vial de las Naciones Unidas



facebook.com/fiaactionforroadsafety
www.fia.com/campaigns





SE ENCUENTRA USTED EN UNA PRUEBA DEPORTIVA EN CARRETERA, LA CUAL SE RIGE EN MATERIA DE SEGURIDAD, BAJO LOS CRITERIOS DEL ANEXO II DE LA DGT Y EL REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TODO TERRENO, EN ESPECIAL EL ANEXO III

“LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES”.

SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS:



SI USTED DECIDE UBICARSE EN UNA ZONA PROHIBIDA O SIN MARCAJE DE SEGURIDAD, LO ESTARÁ HACIENDO BAJO SU PROPIA RESPONSABILIDAD, DEBIENDO SEGUIR EN TODO MOMENTO LOS CRITERIOS DE SEGURIDAD MARCADOS EN EL ANEXO III DEL REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TODO TERRENO

“LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES”.



DE NO SEGUIR LOS MECIONADOS CRITERIOS DE SEGURIDAD, USTED NO ESTARÁ LEGITIMADO PARA PEDIR RESPONSABILIDAD ALGUNA A FIA, RFEDA, FEDERACIÓN AUTONÓMICA, ORGANIZADOR, PROMOTOR, COMPETIDORES, OFICIALES, O CUALQUIER PERSONA RELACIONADA CON LA ORGANIZACIÓN DE LA PRUEBA

EN ESTE CASO, SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS:

ALTURA MÍNIMA DE SEGURIDAD.....2,5 METROS DE LA CALZADA
DISTANCIA MÍNIMA A NIVEL DE SUELO.....25 METROS DE LA CALZADA