

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación

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 podrá introducir elementos adicionales a los indicados en este Anexo, con la intención de mejorar la seguridad del público, oficiales y equipos participantes.

Para la realización del Manual de Seguridad el organizador deberá centrarse en los requerimientos del anexo H del CDI, en particular los que contiene el Art. 5.2.

1) SEGURIDAD GENERAL

1.1. Plan de seguridad

Debe realizarse un plan de seguridad que contenga:

1. El lugar de ubicación de la Dirección de Carrera.
2. Los nombres de los diferentes responsables:
 - Director de Carrera
 - Directores de Carrera Adjuntos
 - Jefe Médico
 - Responsable de Seguridad
 - Jefe de Seguridad en cada Tramo Cronometrado
3. Las direcciones y teléfonos de cada servicio de seguridad:
 - Fuerzas de Orden Público
 - Hospitales
 - Servicio Médico de urgencia
 - Bomberos
 - Servicio de Grúa
 - Cruz Roja (o equivalente)
 - Nombre empresa Coches R
4. Itinerario completo con detalle de los Sectores de Enlace.
5. El Plan de Seguridad para cada tramo cronometrado, con un listado de todos los responsables principales, servicios de urgencias para cada tramo cronometrado, números de teléfono, etc., además de un mapa detallado del tramo.
6. El Plan de Seguridad tiene que dirigirse específicamente a prever los problemas de las áreas siguientes:
 - seguridad del público
 - seguridad de los equipos participantes
 - seguridad de los oficiales de la prueba
7. Los organizadores deberán remitir a la RFEDA el Plan de Seguridad de la prueba con el tiempo suficiente para su estudio por el Delegado de Seguridad. Máximo 15 días antes de la celebración de la prueba. En cualquier caso, N se aprobará el Reglamento Particular de la prueba hasta que la RFEDA, tenga el manual de seguridad.

1.2. 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.

1.3. Jefe de Seguridad de cada Tramo Cronometrado

1. Cada prueba especial tendrá un Jefe de Seguridad, el cual asistirá al Responsable de Seguridad.
2. El Jefe de Seguridad de cada tramo cronometrado deberá efectuar la inspección del mismo y certificar que está conforme con el Plan de Seguridad antes de que pase el coche “0”.

1.4. 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.

2) 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:

2.1. 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 y estará disponible en la página web del rallye, así como en las redes sociales de la prueba.

2.2. Recomendaciones para los tramos cronometrados

1. La elección de cada tramo cronometrado 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 tramos cronometrados, 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 “0” 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 tramos donde existan urbanizaciones y que estén cercanos a núcleos urbanos.
5. Se recomienda encarecidamente la no inclusión dentro de los tramos cronometrados de las Z.E. (zonas especiales de público) que estén cercanas a la meta del tramo.

2.3. El control de los espectadores

1. Los organizadores, con la asistencia de las autoridades del orden público, donde sea posible, deben identificar y delimitar las zonas especiales antes de la llegada del público.
Cualquier zona especial debe estar indicada en el plan de seguridad.
2. Se debe impedir al público su desplazamiento en el recorrido de un tramo cronometrado, antes del paso del coche “00” y hasta el paso del último coche (vehículo de fin de carrera/Bandera a cuadros de la organización). El acceso y la circulación por la calzada de los tramos cronometrados del público queda prohibido 20 minutos antes del paso del primer participante. Por ello, se deberá prever un camino alternativo y marcado, para dirigir a los espectadores hasta el lugar previsto por el organizador, que tendrá la consideración de Z.E.
3. Deben distribuirse entre el público, recomendaciones de seguridad en el recorrido de los tramos cronometrados y también en todas las zonas de acceso.
4. Para asegurar la seguridad del público durante un tramo cronometrado, debe haber un número suficiente de Comisarios de Ruta y Fuerzas del Orden Público. Se recomienda el uso de silbatos para los Comisarios de Ruta.

Los Comisarios de Ruta deben estar claramente identificados. Se recomienda el uso de Petos con el

distintivo de “SEGURIDAD”. Ningún Comisario de Ruta podrá colocarse detrás de una señalización de prohibido público.

5. El color de la cinta o carteles para delimitar las zonas prohibidas al público deberá ser de color rojo. El color de la cinta o malla a partir de la cual se podrá colocar el público deberá ser de color amarillo. Las cintas publicitarias únicamente servirán para delimitar los cortes de camino que no formen parte de una escapatoria. La cinta utilizada para los cortes de carretera deberá figurar impresa la siguiente leyenda: “CARRETERA CORTADA AL TRÁFICO POR PRUEBA AUTOMOVILÍSTICA” impresa por ambas caras, en blanco o negro, y con la posibilidad de dos idiomas, castellano y autonómico. En caso de no utilizar dicha leyenda, será obligatorio que figure un cartel grapado a la misma, en la que figure la misma leyenda. Deberá tenerse en cuenta la posibilidad de meteorología adversa.

2.4. 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 DESCALIFICACIÓN de la carrera.

2.5. Coches “Cero” y coches “escoba”.

1. Los coches “cero” de la organización (coches de cierre de carreteras) deben llevar un panel de 67 cm x 17 en cada una de las dos puertas delanteras con la palabra SEGURIDAD, con el número 000, 00 o 0. El coche “escoba” también deberá llevar un panel de las mismas dimensiones con una bandera a cuadros.
2. Todos estos vehículos deberán estar equipados con una luz destellante o giratoria en el techo, y una sirena. Se recomienda el uso de vehículos de potencia media y de estricta serie. A partir del vehículo del Director Adjunto o Director de Seguridad y hasta el vehículo “00”, queda prohibido en la Caravana de Seguridad cualquier vehículo de carreras o semicarreras.
3. Las tripulaciones de los vehículos “cero” (piloto y copiloto) deben tener una gran experiencia en rallyes al objeto de poder informar al Director de Carrera de forma detallada sobre las condiciones de los tramos cronometrados y del itinerario en general. Deberán estar en posesión de una licencia en vigor.

2.6. La seguridad en los tramos

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

2.7. Información

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

- Redes sociales, Web de la prueba, 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).

3) LA SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARTICIPANTES

3.1. Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados

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

3.2. Medidas Preventivas (señalizaciones)

1. Las carreteras y caminos de acceso a los tramos cronometrados deberán estar cerrados al tráfico de la siguiente manera:
 - a) Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por un Comisario de Ruta o personal habilitado para ellos. Deberá ser visible el número de autorización para dicho corte, y figurar un número de teléfono de información a los usuarios.
 - b) Caminos sin salida: deben estar cerrados por medio de cinta y un cartel fijado a la misma, que avise del desarrollo de la prueba.

2. Será responsabilidad de los vehículos “cero”, verificar que las medidas de cierre se hayan realizado y, que, si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.
3. **El procedimiento para el uso de banderas rojas en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa:**

El director de Carrera, en caso de un incidente en un tramo cronometrado, podrá ordenar el despliegue de banderas **rojas** tanto físicas como Electrónicas con las siguientes condiciones:

1. Las banderas físicas solo podrán estar situadas en los “puntos radio” indicados en el road-book. La medida mínima de las banderas **rojas** deberá ser 60x80 cms.
2. La orden para desplegar banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.
3. Una vez cursada la orden, se mostrarán todas las banderas situadas en los “puntos radio” comprendidos entre la salida del tramo cronometrado y el lugar del incidente. En el caso de la Bandera roja Electrónica, el Director de Carrera la podrá desplegar en cualquier punto del Tramo Cronometrado.
4. El señalizador de la Bandera roja Física, deberá ser un Comisario de Ruta con licencia en curso, identificado con un chaleco o peto amarillo, fácilmente visible, que deberá llevar impreso el símbolo standard de “punto radio”. La bandera roja física deberá estar visible al paso de todos los vehículos de la caravana de seguridad.
5. El Director de carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido desplegadas las banderas y de los números de los vehículos afectados.
6. A todo equipo al que se le haya mostrado bandera roja, se le aplicará lo dispuesto en el Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto-Recalvi.
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.

3.3. Vigilancia

1. Una red de emisoras intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 3 Kms específica para cada tramo cronometrado, permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo del Rallye. En cualquier caso, el Organizador debe tener en cuenta que bajo ninguna circunstancia pueden existir zonas negras o sin comunicación. Debiendo reforzar aquellas zonas susceptibles de tener problemas con las comunicaciones, normalmente debido a la orografía.
En tramos cronometrados nocturnos, la distancia entre emisoras no deberá ser superior a 2 Kms.
2. Cada puesto de radio deberá estar claramente señalizado en el Road Book y también en la carretera de acuerdo con lo indicado en el Anexo 2.
3. En un tramo cronometrado, toda ambulancia intermedia deberá estar situada junto a un punto de radio y señalizada de acuerdo con lo indicado en el Anexo 2.
4. El seguimiento de los vehículos deberá ser realizado por Dirección de Carrera o por el Jefe de Seguridad de cada Tramo Cronometrado. En ambos casos, para facilitar esta tarea, debe utilizarse un cuadro de seguimiento.
5. A partir del paso del vehículo del Jefe de Seguridad de la prueba o del Director Adjunto de la misma, los Comisarios de radio y los Comisarios encargados de enseñar la bandera roja, deberán estar situados en el lugar exacto previsto para realizar su cometido y que vendrá claramente indicado en el manual de seguridad. En el momento de paso del vehículo “0”, el Comisario de radio deberá informar del paso del citado vehículo.

3.4. 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.
4. A todos los participantes se les deberá 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.

3.5. Itinerarios de Evacuación y alternativo

1. Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.
2. El Organizador deberá prever un recorrido alternativo para cada tramo cronometrado.

4) SEGURIDAD DE LOS OFICIALES

- 4.1. 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.
- 4.2. 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. Ningún Comisario de Ruta podrá situarse detrás de la señalización de Zona prohibida al público.
- 4.3. 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.
- 4.4. Todos los comisarios tienen que haber participado en una reunión específica de seguridad del evento. Esta reunión podrá ser convocada por el Director de Carrera, o el Jefe de Seguridad de la prueba, y podrá ser presencial, por videoconferencia, o cualquier otro medio razonable de comunicación.
- 4.5. Los comisarios deben conocer los signos de comunicación con los vehículos de seguridad, y deben utilizarlo a su paso.



PROTOCOLO DE SEGURIDAD

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

El fin del mismo es conseguir igualar los criterios sobre Elementos de Seguridad, tipo y color de encintado y marcaje de las Zonas Especiales de Público (Z.E.), colocación del público en las citadas Z.E. 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 del mismo. 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 RFEDA.

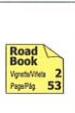
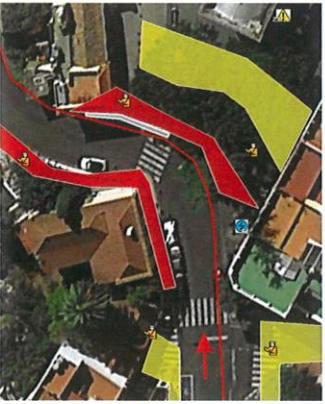
1. PLAN DE SEGURIDAD

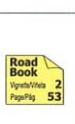
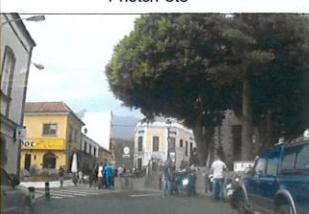
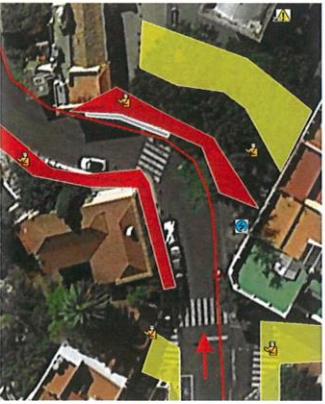
- 1.1. Se recomienda la contratación, por parte del Organizador, de una persona experta en el área de la Informática, para la elaboración del Plan de Seguridad.

- 1.2.** Se aconseja que cada viñeta mostrada en las casillas del Libro de Seguridad correspondientes a la Descripción del Recorrido del Tramo Cronometrado, vaya acompañada de la siguiente información:
 - 1.2.1.** Una casilla donde se indique el punto kilométrico total del sector donde se encuentra la información indicada en la viñeta.
 - 1.2.2.** Una viñeta, numerada, con el gráfico del camino, cruce, curva, Z.E. etc... del punto kilométrico que se informa. En caso de coincidir con una viñeta del Road Book, sería conveniente añadir una reseña con el número de la viñeta coincidente en el Road Book, así como la inclusión de las Coordenadas GPS, al menos, para los puntos de interés que coincidan con las viñetas del Road Book.
 - 1.2.3.** Una viñeta con la fotografía de la zona indicada en el gráfico, donde se indique EXACTAMENTE la ubicación de los efectivos previstos indicados en el punto 4.
 - 1.2.4.** Una serie de viñetas donde se indique la siguiente información:
 1. Nº de efectivos de Guardia Civil, Policía Autónoma, Protección Civil, Comisarios de Seguridad, etc...
 2. Nº de efectivos de emisoras - con su número de radio - así como nº de Oficiales con Bandera.
 3. Nº de vehículos de Servicio de Seguridad: Ambulancias, Coches "R", Bomberos, Grúas, etc...
 4. Número y tipo de material de Seguridad a utilizar: Carteles, mobiliario de Seguridad, tipo de cintas y su color, etc...
 5. Se aconseja la inclusión de las coberturas telefónicas, así como la cuenta regresiva de la distancia desde el punto indicado a final de tramo.
 - 1.2.5.** El plan de seguridad de los tramos cronometrados incluirá las zonas especiales en el lugar que le corresponde en un ÚNICO libro.

Se adjunta ejemplo de página de Descripción del Recorrido de un tramo cronometrado basado en el Plan de Seguridad del 46 Rallye de Islas Canarias y 28 Rallye de La Nucía.

- 1.3.** Se aconseja la elaboración del Plan de Seguridad en diferentes libros. (Tramos, Zonas Especiales, Evacuaciones, Fuerzas de Seguridad.)
 - 1.3.1.** Elaborar un libro específico para las Zonas Especiales de Público.
 - 1.3.2.** Elaborar un libro específico para Servicios Médicos y Vías de Evacuación.
 - 1.3.3.** Elaborar un libro específico para las Fuerzas de Orden Público.
 - 1.3.4.** 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.
- 1.4.** 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.

			SAFETY PLAN PLAN de SEGURIDAD						
			SS/TC 2-5 - Valsequillo						
Km. Partial/Total	Description / Descripción			Safety/Seguridad					
	Sketch/Croquis	Photo/Foto	Human resources/ Medicos Humanos	Remer and flag/ Remer y banderas	Health Services/ Servicios Sanitarios	Other Services/ Otros Servicios	Different posters/ Carteleria Diversa	Closure material/ Material de Cierre	
0,08 0,08			 	 R-2					
									 
0,03 0,11									 
									

			SAFETY PLAN PLAN de SEGURIDAD						
			SS/TC 2-5 - Valsequillo						
Km. Partial/Total	Description / Descripción			Safety/Seguridad					
	Sketch/Croquis	Photo/Foto	Human resources/ Medicos Humanos	Remer and flag/ Remer y banderas	Health Services/ Servicios Sanitarios	Other Services/ Otros Servicios	Different posters/ Carteleria Diversa	Closure material/ Material de Cierre	
0,08 0,08			 1  5	 R-2					Concrete protection/ Protección hormigón
									
0,03 0,11			 3						
									

2. RECONOCIMIENTOS

Sera de aplicación lo establecido en el artículo 21 del Reglamento Deportivo.

- 2.1.** Se recomienda la creación de un equipo de al menos 4 personas, para que realicen trabajos de control en los Reconocimientos Oficiales.
- 2.2.** Se montarán –de forma aleatoria- controles de “reconocimientos ilegales” desde la publicación del recorrido del Rallye.
- 2.3.** Deberá informarse a todos los participantes -por medio de anexos-, de cualquier modificación que se haga en la fisonomía del trazado, para el día de la carrera, y que no quede reflejada en el trazado para el día de reconocimientos (por ejemplo, si el reconocimiento se realiza por el carril derecho de un cruce y el tramo se corre por el izquierdo, señalización de chicanes, señalización especial de peligro, señalización de cruces, etc...).
- 2.4.** Es aconsejable que aun cuando un tramo se realice en su totalidad de noche, la primera pasada de reconocimientos –toma de notas- sea con luz diurna.
- 2.5.** En los Controles Aleatorios de Reconocimientos se deberá controlar:
 - a)** que los ocupantes del vehículo (acreditando DNI o Pasaporte si fuera necesario) son las personas inscritas en la competición (piloto y copiloto).
 - b)** que el funcionamiento del GPS es correcto.
 - c)** que el vehículo tiene la acreditación correspondiente.
- 2.6.** Cualquier anomalía detectada en los Reconocimientos, deberá ser informada al Colegio de Comisarios Deportivos mediante un Informe Oficial.
- 2.7.** En las jornadas de reconocimientos oficiales, en cada tramo cronometrado se deberá marcar por medio de carteles, los controles horarios (LLEGADA, SALIDA, META Y STOP), todos los puntos radios y su número ubicados dentro del tramo cronometrado, así como flechas de dirección a seguir en los cruces que haya dentro de cada tramo indicados en el road book.

3. CARAVANA DE SEGURIDAD

- 3.1.** Los miembros de la Caravana de Seguridad deberán estar en posesión de la correspondiente licencia de Piloto-Oficial.

- 3.2.** Se aconseja que al menos un miembro de la tripulación de cada vehículo de la Caravana de Seguridad (“000” y “00”), haya ejercido en labores similares en otros rallyes del Campeonato de España de Rallyes.

- 3.3.** Se aconseja un Briefing para los integrantes de la Caravana de Seguridad, para la unificación de criterios entre estos y la Dirección de Carrera.

El Organizador deberá informar a todos los miembros de la Caravana de Seguridad, del lugar, fecha y hora de la celebración del Briefing.

- 3.4.** La Caravana de Seguridad, y en especial a partir del vehículo del Director Adjunto, deberá ser formada por vehículos de estricta serie, gama media, y deberán contar con emisora, Girofaro o luz destellante, sirena y megafonía, En el Shakedown, todos los vehículos de la caravana de seguridad ya deberán llevar instalados todos los sistemas anteriormente citados.

Quedan prohibidos como vehículos de la Caravana de Seguridad, los vehículos de semi-carrera o de carreras.

- 3.5.** Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán estar en todo momento en contacto- vía radio- con la Dirección de Carrera. Se aconseja dotar de aparatos de seguimiento GPS a los vehículos “000”, “00” y “0”, para poder ser controlada su posición desde la Dirección de Carrera.

- 3.6.** Las tripulaciones de la Caravana de Seguridad, deberán informar a la Dirección de Carrera de su hora real de Salida/Llegada a tramo y de su ubicación en el mismo cada vez que se encuentre con un problema.

- 3.7.** Los miembros de la Caravana de Seguridad, deberán informar a la Dirección de Carrera – vía radio- de cualquier anomalía encontrada a lo largo del recorrido, si la anomalía fuera de especial importancia, la información se deberá pasar vía teléfono. Las comunicaciones deberán ser breves con mensajes directos.

- 3.8.** Se aconseja el uso de un Helicóptero como vehículo de apoyo a la Caravana de Seguridad.

3.9. Los miembros de las tripulaciones de los vehículos (“000” y “00”) de la Caravana de Seguridad, irán uniformados con Petos de Oficial de la RFEDA.

3.10. Se aconseja la inclusión de un vehículo de la Guardia Civil dentro de la Caravana de Seguridad. En caso de estar incluido en la misma, este vehículo, deberá hacer las funciones de coche apertura de tramo, saliendo al tramo por detrás del coche “R”, ambulancias y coche escoba de la Caravana de Seguridad.



Composición de la Caravana de Seguridad

S	ADJUNTO DE SEGURIDAD	60'	
S	CINTAS	55'	
S	MEGAFONIA	50'	

S	JEFE SEGURIDAD	45'		
				
		GUARDIA CIVIL	40'	
				
S	DIRECTOR ADJUNTO	40'		
				
S	OBSERVADOR RFEDA	40'		
				

000	35'		
			
S	DELEGADO SEGURIDAD RFEDA	30'	
			
00	20'		
			
0	10'		
			

	ESCOBA	
		
		

Vehículo Adjunto de Seguridad:
Su misión será controlar el correcto montaje del Plan de Seguridad. Tras él circulará el vehículo “Cintas” a quienes dare instrucciones para reparar o mejorar aquellos puntos que considere necesarios así como acerca de los posibles vehículos mal aparcados que deban ser retirados del recorrido.

Vehículo Cintas:
A instancias del Adjunto de Seguridad reparará y mejorará posibles cierres mal realizados, situaciones de espectadores mal colocados y posibles vehículos mal aparcados. Su vehículo deberá ser lo suficientemente amplio como para transportar a cuatro personas y el material necesario para las Z.E.P.(Cintas, carteles, prismas...).

Vehículo Megafonía:
Su misión básica es velar por la correcta situación de los espetadores, corrigiendo aquellas diferencias que tras el paso del anterior pudieran haberse producido. Su paso por los tramos será igualmente a velocidad reducida, si bien, al estar sujeto a un horario, su labor habrá de ser rápida y eficaz.

Vehículo Jefe de Seguridad:
Comprobará el correcto montaje del Plan de Seguridad: puntos de cierre, Fuerzas de Orden Público, Coches “R”, Ambulancias, UVIs, grúas y Radios de Seguridad, así como el correcto montaje de cierres de caminos y zonas especiales de seguridad. Al igual que los dos vehículos que le preceden, prestará especial atención a la seguridad del público, dando las últimas informaciones de seguridad. Irá provisto de megafonía para ayudar a tal labor.

Vehículo de la Guardia Civil de Tráfico:
Junto con el Director Adjunto y el Jefe de Seguridad, verificará los diferentes Dispositivos de Seguridad: Personal, cruces, cierres de caminos, vehículo mal aparcados, espectadores, etc..., deberá estar en contacto directo con la Dirección de Carrera.

Vehículo Director Adjunto:
Comprobará el correcto montaje de los tramos cronometrados y el correcto funcionamiento de los medios previstos, solucionando imprevistos de última hora. Asimismo dará las últimas instrucciones a los distintos oficiales de los tramos, resolviendo todas aquellas dudas que aquellos le pudieran plantear. Vehículo con material de reserva a bordo (Pancartas, relojes, extintores, impresos, bolígrafos, pilas, emisoras, etc...).

Vehículo Observador de la RFEDA:
El Observador de la RFEDA verificará todas las medidas técnicas y/o de seguridad previstas en el Tramo Cronometrado. El paso del vehículo por el Tramo Cronometrado, queda al exclusivo criterio del Observador de la RFEDA.

Vehículo de Seguridad “000”:
Persona de confianza de la Organización con Criterio sobre todo en materia de seguridad. Verificará todo el recorrido: Tramos Cronometrados, enlaces y Parques de Asistencias. Verificará los diferentes Dispositivos de Seguridad: Personal, vehículos, espectadores, etc... Irá provisto de megafonía. Se controlará su paso por todos los C.H., salidas, llegadas y C. Stop. Irá provisto de Carnet de Control.

Vehículo Delegado de Seguridad de la RFEDA:
Revisará el correcto montaje del Plan de Seguridad. Tendrá plena postidad para retrasar o anular un tramo si considera que la situación del público no es correcta. Su horario está calculado para que pueda finalizar el TC y dar el OK antes de la salida del coche “0”.

Vehículo de Seguridad: “00”:
Persona muy integrada en la Organización, con amplia experiencia y capacidad para aconsejar la cancelación de un Tramo. Verifica en especial, la situación y seguridad de los espectadores, corrigiendo últimas deficiencias a instancias del Delegado de Seguridad. Se controlará su paso portados los C.H., Salidas, Llegadas y C. Stop. Irá provisto de Carnet de Control.

Vehículo de Seguridad: “0”:
Avisa a los espectadores de la inminente salida del primer participante Vehículo rápido, conducido por un piloto experto y con amplia experiencia en Rallies. Se controlará su paso por todos los C.H., Salidas, Llegadas y C. Stop. Irá provisto de Carnet de Control.

Vehículos “Escoba”:
Nadie podrá moverse antes del paso de estos vehículos. Irán precedidos por un vehículo “R” y una ambulancia y su paso se producirá después del último participante. Deberán ir acompañados por un vehículo de la Guardia Civil de Tráfico.

* En función de la longitud del Tramo Cronometrado y/o por motivos de Seguridad, el Director de Carrera, podrá variar las horas de la Caravana de Seguridad.

Página 11 de 41

4. TRAMOS CRONOMETRADOS

4.1. Se aconseja que, a la hora de elegir las Pruebas Especiales, se estudien aspectos como.

- Mínimos riesgos para público, participantes y oficiales.
- El horario de celebración y su orientación con respecto al sol no deberán ser un peligro para los participantes.
- Evitar Zonas Especiales de Público al final del Tramo.
- Evitar Tramos Cronometrados que transcurran entre zonas residenciales.
- Evitar la elección de tramos que crucen zonas urbanas.
- Si no pueden evitarse las zonas urbanas, el montaje de las mismas 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.
- Evitar tramos cronometrados sin suficiente cobertura telefónica.

4.2. El Organizador deberá distribuir folletos con consejos de seguridad entre el público a las Pruebas Especiales.

4.3. 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.

4.4. 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 la misma. 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.
Si no existe marcaje de seguridad, el público deberá estar por regla general colocado en lugares altos (+ de 2,5 mts) o lejos de la calzada (+ de 25 mts) si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura

4.5. Los vehículos de Venta Ambulante deberán estar a una distancia mínima de 30 mts de la calzada utilizada por los participantes.

4.6. Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad o de la propia Organización, en todas las posibles vías de evacuación que haya dentro de un Tramo Cronometrado. La distancia mínima de esta Zona de Seguridad deberá ser de 50 mts. Se entiende por Posible Vía de Evacuación, cualquier carretera que conecte el tramo con otra carretera principal y que sea susceptible de utilizar para cualquier tipo de evacuación (Ambulancias, Coches "R", Bomberos, Grúas, Vehículos Organización, Vehículos accidentados, etc.).

4.7. Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad o de la propia Organización a menos de **5 metros** del límite exterior de la calzada por donde transcurre la Prueba Especial. El incumplimiento de esta normativa podrá ser motivo de anulación del Tramo Cronometrado.

4.8. Todas las carreteras principales y secundarias que den al tramo y a cualquier acceso por el que se pueda llegar en vehículo a dicho tramo, deberá estar controlado al menos por un Comisario de Ruta en el caso de los caminos de acceso y carreteras secundarias y, por Comisarios de Ruta y Fuerzas del Orden Público en el caso de carreteras principales. Se deberá tener en cuenta lo establecido en la INSTRUCCIÓN 19/TV-106 de la DGT de julio 2019.

4.9. En las zonas entre un control horario y la salida del tramo cronometrado será obligatorio la instalación de la siguiente infografía que tendrá una medida de 105 x 75 cms.



**CASCO ABROCHADO
Y CONECTADO A HANS**



**SOTOCASCO POR DEBAJO
MONO IGNÍFUGO**



**MONO ABROCHADO
Y SIN REMANGAR**



**GUANTES PUESTOS POR
ENCIMA MONO IGNÍFUGO**



ARNÉS POR ENCIMA DEL HANS



**ARNÉS APRETADO Y HEBILLAS
REGULACIÓN EN POSICIÓN CORRECTA**

5. TRAMOS NOCTURNOS

- 5.1. Se considerará Tramo Nocturno aquel que la salida teórica del primer participante sea dada después de la hora oficial del ocaso del sol.
- 5.2. Todos los oficiales que actúen en un tramo cronometrado nocturno, deberán vestir petos del color correspondiente a su cargo (Jefe de Tramo, Cronometrador, Banderas, Comisario de ruta, Seguridad, etc...) confeccionados con material reflectante.
- 5.3. Se deberán reforzar las Z.E. con Comisarios de Ruta y Personal de Seguridad provistos de linternas y silbatos además de los petos reflectantes.
- 5.4. Todas las carreteras principales y secundarias que den al tramo nocturno y cualquier acceso por el que se pueda llegar en vehículo a dicho tramo, deberá estar controlado al menos por un Comisario de Ruta en el caso de los caminos de acceso y carreteras secundarias y, por Comisarios de Ruta y Fuerzas del Orden Público en el caso de carreteras principales. Se deberá tener en cuenta lo establecido en la INSTRUCCIÓN 16/TV-106 de la DGT de julio de 2019.

- 5.5. Los vehículos de Servicio (Ambulancias, Coches “R”, Bomberos, Grúas, etc...) que actúen en un Tramo Nocturno, deberán estar provistos de un foco direccionable, para usar en caso de búsqueda de emergencia.
- 5.6. Los vehículos de radio nunca deberán dirigir sus luces a la dirección por donde vienen los participantes.
- 5.7. Para Tramos Nocturnos, se aconseja una red de emisoras intercaladas a lo largo del recorrido del tramo a una distancia entre ellas, no superior a 2 kms.
- 5.8. Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad o de la propia Organización a menos de **5 metros** del límite exterior de la calzada por donde transcurre la Prueba Especial. El incumplimiento de esta normativa podrá ser motivo de anulación del Tramo Cronometrado.
- 5.9. Se deberán evitar las Z.E. a final de tramo.
- 5.10. Se deberán extremar los controles de acceso de público caminando por salida o llegada del tramo antes de la salida del Vehículo “00”.
- 5.11. El Organizador deberá hacer una fuerte campaña en medios, concienciando al público sobre la importancia de la Seguridad en los Tramos Nocturnos, así como de la prohibición de hacer hogueras y fuegos durante todo el recorrido.

6. TRAMOS URBANOS/TRAMO ESPECTÁCULO

- 6.1. Se considerará Tramo Urbano/Tramo Espectáculo, cualquier recorrido que forme parte de una zona incluida dentro del perímetro de un área urbana, Polígono Industrial, Urbanización, Recinto Ferial, etc...
- 6.2. El recorrido deberá ser siempre lineal, no pudiéndose encontrar en ningún caso vehículos en la misma parte del recorrido con diferente sentido de marcha. Las partes del recorrido susceptibles de encontrarse dos vehículos participantes deberán estar separadas por medio de barreras de mediana de hormigón.
- 6.3. En caso de cobrar una entrada al recinto donde se celebra el Tramo Urbano/Tramo Espectáculo, el Organizador deberá habilitar un cierre por medio de valla alta a lo largo del perímetro del mismo y publicitar las diferentes zonas de acceso, así como los lugares provistos para la venta de entradas, parkings, etc. El organizador deberá informar de esta situación a la RFEDA.
- 6.4. Dadas las características especiales en los recorridos de los Tramos Urbanos/Tramo Espectáculo, en el momento de la Inspección Previa, el Organizador junto con el Delegado de Seguridad, consensuarán las zonas de público y los elementos de seguridad que habrá que utilizar para delimitar dichas zonas, así como las partes del recorrido donde existan ciertos factores de riesgo para la seguridad, tanto del público como participantes y oficiales. A tal efecto, el Organizador deberá proveer un boceto de plano a escala para las anotaciones pertinentes.
- 6.5. Una vez efectuada la Inspección Previa del Delegado de Seguridad, el Organizador, en un plazo no superior a 7 días, deberá enviar - para su aprobación- a la RFEDA un plano a escala del recorrido, donde figure la siguiente información:
 1. Accesos a pie para el público.
 2. Cierre perimetral por medio de vallado (si hubiera).
 3. Accesos a Parkings habilitados para el público y personal acreditado.
 4. Accesos al recorrido para participantes.
 5. Recorridos alternativos y Vías de Evacuación.
 6. Zonas de público con las medidas de seguridad que hayan sido acordadas en la Inspección Previa.
 7. Elementos de Seguridad a utilizar en el recorrido que hayan sido acordados en la Inspección Previa.
 8. Número de: Controles, Servicios (Ambulancias, Coches “R”, Radios, Bomberos, Grúas, etc....), Oficiales, Fuerzas de Orden Público y Personal de Seguridad destacados en el recorrido, así como su posición en el mismo.
 9. Zonas de Prensa y TV, así como accesos al recorrido para personal acreditado por la Organización.
 10. Tribunas y Zonas VIPs a lo largo del recorrido.
 11. Horarios de cierre y apertura del tramo.



Manual de Seguridad

Tc 8-12 Córdoba

Radios

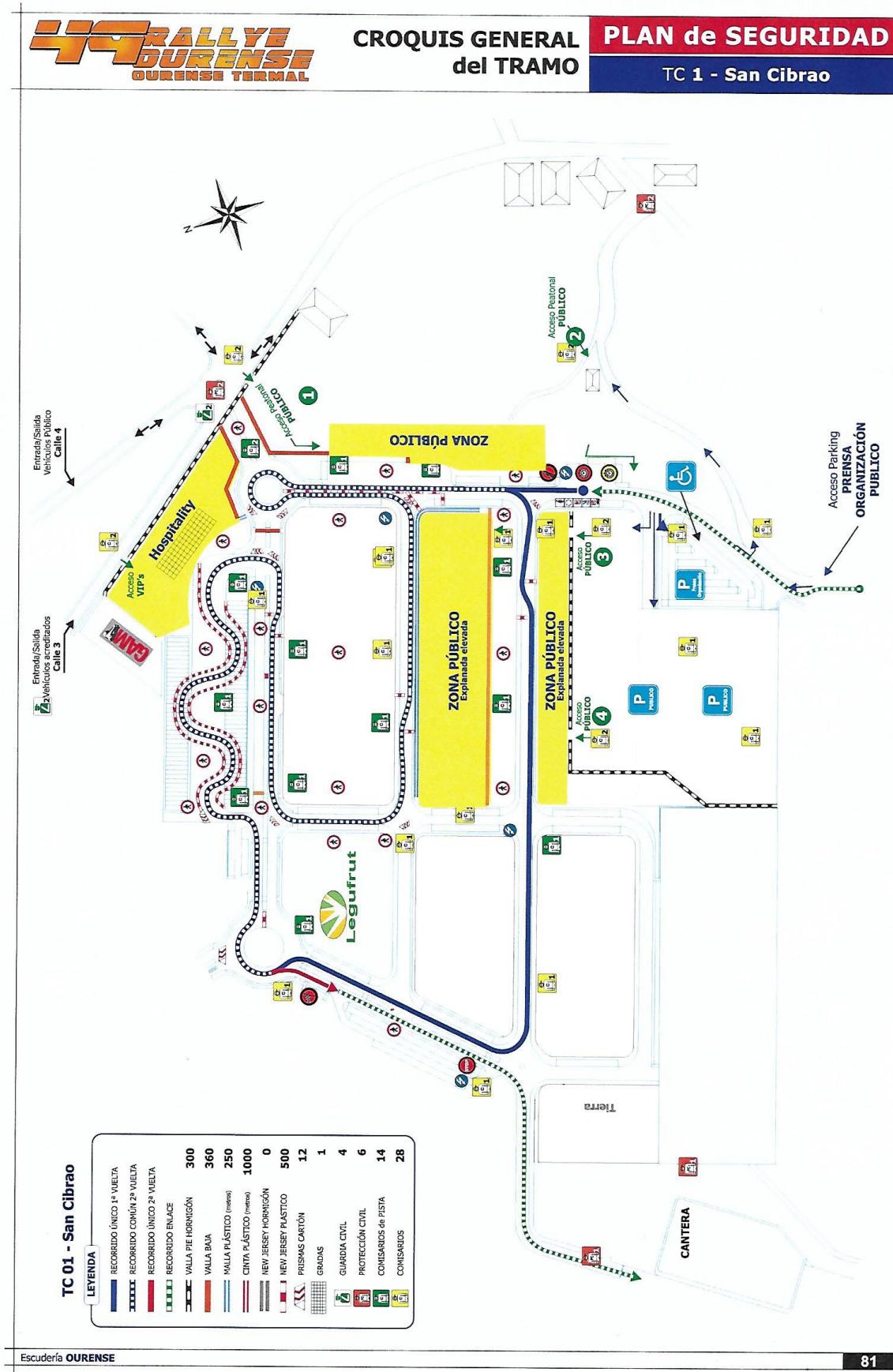


XX RALLYE OURENSE OURENSE TERMAL

CROQUIS GENERAL del TRAMO

PLAN de SEGURIDAD

TC 1 - San Cibrao



6.6. Los Tramos Urbanos/Tramo Espectáculo deberán ser incluidos en el Plan de Seguridad en las mismas condiciones e información que el resto de Tramos Cronometrados.

6.7. El Organizador deberá hacer una fuerte campaña en Medios, con toda la información relativa al Tramo Urbano/Tramo Espectáculo.

6.8. El Organizador deberá proveer de un sistema de megafonía a lo largo de todo el recorrido. Un speaker deberá estar continuamente informando con Consejos de Seguridad e información deportiva relativa a la Prueba.

6.9. Los reconocimientos deberán efectuarse a 1 pasada y a una velocidad no superior a 50 km/h. **El sistema GPS deberá estar en funcionamiento como en el resto de tramos a reconocer.**

6.10. Bajo ningún concepto, se podrá acceder al recorrido caminado, una vez haya tomado la salida el vehículo de la Caravana “Adjunto de Seguridad”. El Organizador deberá poner todos los medios para evitar cualquier invasión de recorrido por parte del público.

6.11. El Responsable de Seguridad de la Prueba junto con el Delegado de Seguridad de la RFEDA efectuarán una inspección final al recorrido del Tramo Urbano/Tramo Espectáculo, horas antes de la realización del mismo. En esta Inspección, se dará la aprobación definitiva para la realización del mismo.

7. ELEMENTOS DE SEGURIDAD – CINTAS – CARTELES – MONTAJE SEGURIDAD

Z.E.P.

7.1. PUENTE DE SALIDA FABRICADO EN ALUMINIO “TRUSS” DE 4 X 3 METROS, CON LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS:

- 4 piezas aluminio de 2 metros
- 2 piezas de aluminio 1 metro.
- 2 Esquinas de Aluminio 50 cms.
- 1 Placa de Polipropileno Celular de 1 mt de ancho para Placa de Rallye.
- 2 Placas de Polipropileno Celular de 2 mts X 50 cms de ancho para Patrocinadores.
- 2 bases de hierro de 80 kgs cada una con 4 cáncamos de acero en las esquinas y 4 pernos para insertar las piezas del Truss.
- Un taladro a pilas con tornillos para insertar en asfalto.
- Un pequeño generador y focos para tramos nocturnos.

Estos puentes de salida son aptos para compartir entre varios Organizadores y solo habría que cambiarles la placa del Rallye y las placas de los Patrocinadores.



7.2. CINTAS, MALLA Y CARTELES

7.2.1. Cintas y Mallas

1. Cinta Roja para zonas de Prohibido al Público. Excepto para zonas muy concretas se recomienda fuertemente el uso de cartelería.
 - Fondo en color rojo.
 - Texto Zona Prohibida al Público en blanco o negro y con posibilidad de hacerlo en 2 idiomas (Castellano y Autonómico).
 - Señal de Prohibido Público.

La cinta se instará a una altura de 50 cms aproximadamente, y lo más alejado posible de la vía por donde circulen los vehículos de competición.

2. Cinta Roja para zonas de Zig-Zag
 - Solo color rojo.
 - Sin Texto y más estrecha que la cinta de Zona Prohibida al Público.
3. Cinta Amarilla para zonas de Público.
 - Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.
4. Malla Amarilla para zonas de Público
 - Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.
5. **VER MANUAL DE OPERACIONES**



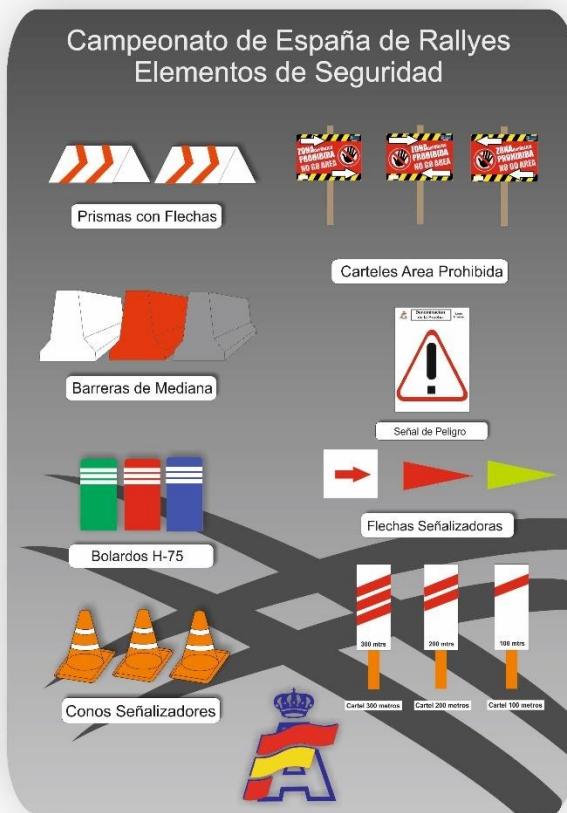
7.2.2. Carteles

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 de responsabilidad.
 - Tamaño A3/A4, plastificado.
 - Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 mt de altura.



7.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD

1. Barreras de Mediana de Polietileno utilizada como Chicane - escapatoria de frenada y como punto de referencia visual para los participantes.
2. Barreras de mediana de Hormigón para zonas donde se necesite controlar una gran masa de público.
3. Prismas Triangular de cartón con flechas indicadoras de dirección, como punto de referencia visual para participantes.
4. Bolardo Modelo Hito H-75, indicado para acotar zonas anexas al trazado y susceptibles de ser utilizadas como tal.
5. Conos de balizamiento como puntos de referencia visual para los participantes.
6. Triángulo rojo/verde indicador de dirección.
7. Cartel con flecha indicadora de dirección.
8. Cartel de zona de peligro como punto de referencia visual para los participantes.
9. Señales indicadoras de distancia al Control Stop.
10. Carteles Área Prohibida al Público.



7.4. MONTAJE DE SEGURIDAD DE LAS Z.E.

1. Se adjuntan diferentes tipos de curvas con la colocación idónea de los elementos de seguridad, así como el encintado, tomando como base estimativa, curvas o cruces (90 Km/h) donde no existen obstáculos naturales en las escapatorias, (superficie plana).
2. Los Vehículos de Seguridad, (radios, ambulancias, coches “R”) deberán estar lo más pegado posible a la línea divisoria del público y lo más alejado posible de la calzada.
3. Queda terminantemente prohibido, utilizar cinta o malla amarilla para cerrar los caminos de los Tramos Cronometrados.
4. Queda terminantemente prohibido el uso conjunto de las cintas roja y amarilla para delimitar una Zona Prohibida. La cinta o malla amarilla deberá estar siempre, donde se considere una zona apta para el público y nunca pegada a la roja.
5. El público deberá estar siempre colocado en lugares altos o lejos de la calzada si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura. Las biondas de metal y los quitamiedos hechos de piedra o construcción, no son aptas como protección para el público, sobre todo en zonas con posibilidad de riesgo de accidente.
6. El Organizador deberá marcar por medio de cintas y carteles de prohibido aparcar, todas las zonas que estén dentro de un tramo y que sean susceptibles de ser utilizadas como Aparcamiento.
7. Es obligatorio el uso de prismas de cartón con flechas indicadoras de dirección, como elemento de seguridad e información para cruces y bifurcaciones que pueden ser susceptibles de un cierto riesgo para público, participantes y Oficiales.
8. Se deberá marcar con cinta o malla amarilla - zona apta para el público -, cualquier zona que sea apta para colocar a los espectadores sin que estos corran ningún riesgo para la seguridad.

9. Se deberán crear caminos de acceso para el público, claramente definidos con cinta y carteles indicadores de acceso a espectadores.
10. Se aconseja - cuando las circunstancias lo permitan- sustituir los montajes de cintas rojas por carteles de prohibido público y a la vez, potenciar las zonas que sean susceptibles de albergar público -sin el más mínimo riesgo- con montajes de cinta o malla amarilla.
11. Se aconseja- cuando las circunstancias lo permitan- desbrozar únicamente las zonas que se prevean vayan a ser utilizadas para albergar público en ellas.
12. Se aconseja el uso de un furgón de montaje para cada tramo cronometrado, con tripulación suficiente para realizar las labores de montaje, coordinación, logística y desmontaje de cada tramo. Se adjunta modelo utilizado en el Rallye de España Histórico, como ejemplo de instrucciones para dichos equipos de montaje.





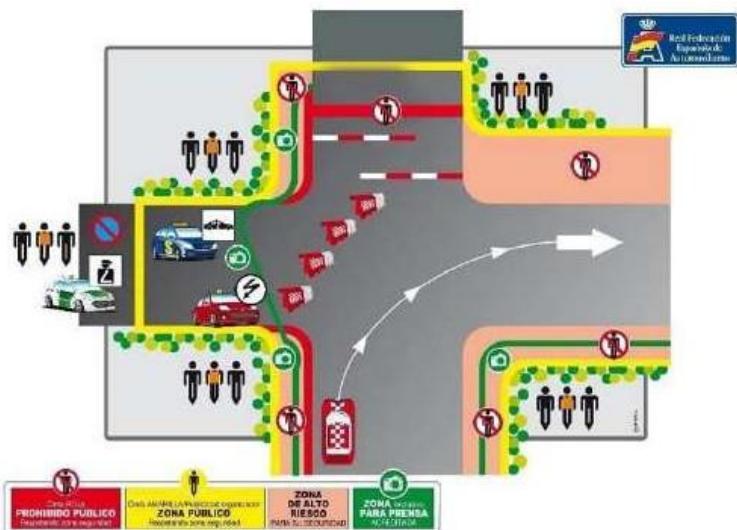
CRUCE ROTONDA X D

POR REGLA GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA. LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEBERÁN ESTAR EN LA ESCAPATORIA CONTRARIA AL SENTIDO DE MARCHA Y LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN - DEPENDIENDO DEL TIPO DE ROTONDA Y PROTECCIONES - NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO. LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3^a LÍNEA DE ÁRBOLES.



CRUCE ROTONDA 4C D

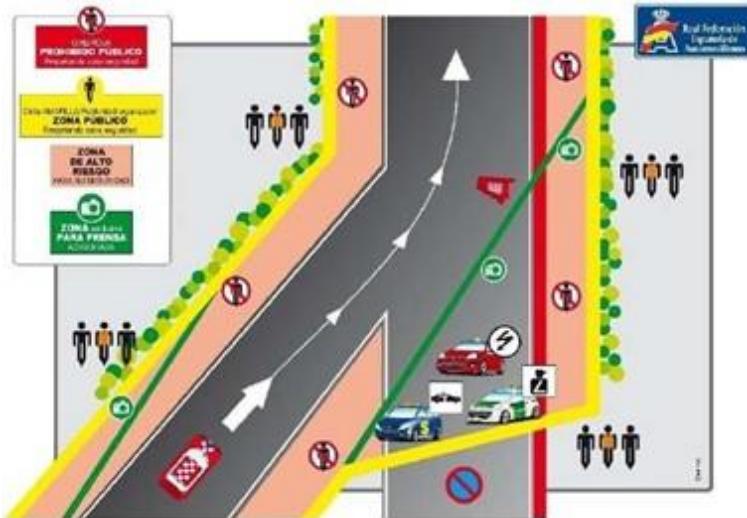
POR REGLA GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA. LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEPENDIENDO DEL TIPO DE ESCAPATORIA, DEBERÁN ESTAR LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3^a LÍNEA DE ÁRBOLES.



CRUCE I B

POR REGLA

GENERAL:

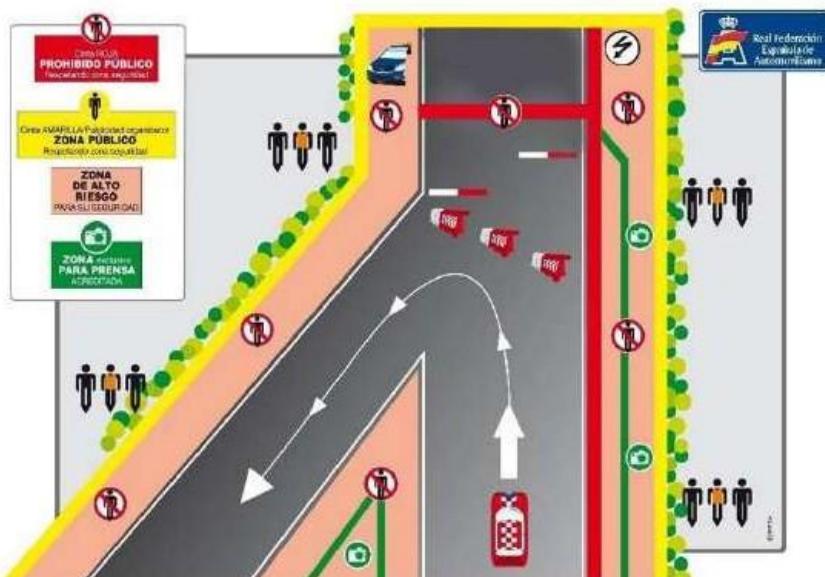
NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA A NO SER QUE SEA EN ALTURA (+2M) EL INTERIOR/EXTERIOR DE TODO EL CRUCE, AÚN TENIENDO BONDAS, DEBERÁ ESTAR LIBRE DE PÚBLICO Y OFICIALES.

LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEBERÁN ESTAR EN LA ESCAPATORIA CONTRARIA AL SENTIDO DE MARCHA LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3^a LÍNEA DE ÁRBOLES.



CRUCE I ATRÁS

POR REGLA

GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA. LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEPENDIENDO DEL TIPO DE ESCAPATORIA, DEBERÁN ESTAR LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3^a LÍNEA DE ÁRBOLES.



CRUCE D

POR REGLA

GENERAL:

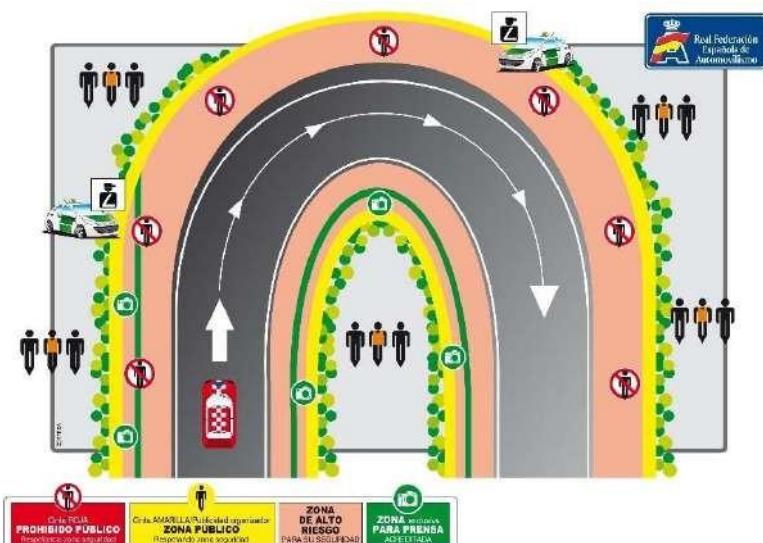
NO PODRÁ HABER NADIE EN LA
ESCAPATORIA.

LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEPENDIENDO DEL TIPO DE ESCAPATORIA, DEBERÁN ESTAR LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3^a LÍNEA DE ÁRBOLES.



HORQUILLA

POR REGLA

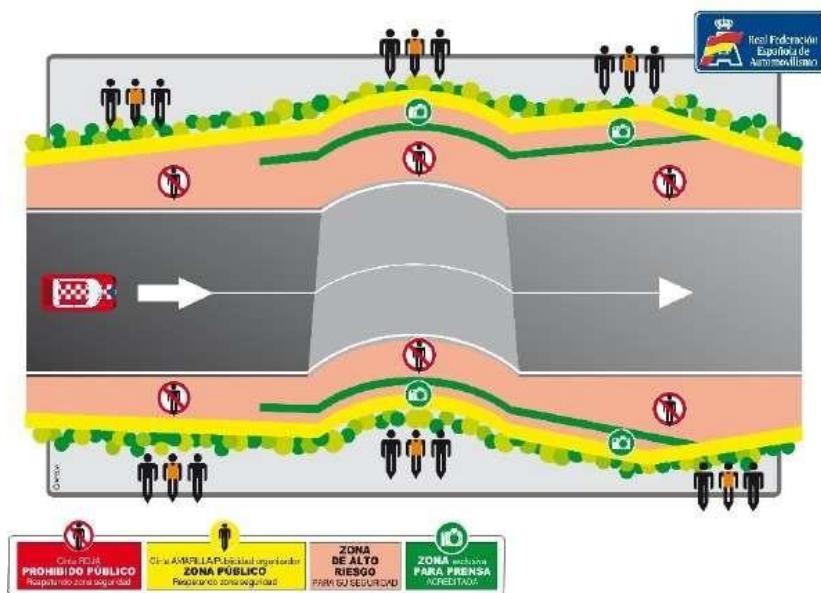
GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN EL EXTERIOR A NO SER QUE SEA EN ALTURA (+2M) EL EXTERIOR DE TODA LA CURVA, AÚN TENIENDO BIONDAS, DEBERÁ ESTAR LIBRE DE PÚBLICO Y OFICIALES. LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEBERÁN ESTAR LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA Y LA ESCAPATORIA EXTERIOR A TODO LO LARGO DE LA CURVA.

TODO ES AÑO DE LA CURVA. LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3^a LÍNEA DE ÁRBOLES.



RASANTE

POR REGLA GENERAL:

DESDE ANTES DEL PRINCIPIO DEL RASANTE, SE DEBERÁ DEJAR UN MARGEN DE SEGURIDAD EN AMBOS LADOS, ESTE MARGEN DEBERÁ IR -IN CRESCENDO- DESDE LA CRESTA HASTA LA MÁXIMA ZONA DE RIESGO, DEPENDIENDO DE LA VELOCIDAD A LA QUE SE TOME EL RASANTE. DESPUÉS DEBERÁ IR DECRECIENDO HASTA LLEGAR A LA ZONA DE NO RIESGO.

NO PODRÁ HABER NADIE EN LOS MÁRGENES A NO SER QUE SEA EN ALTURA (+2M). O EN SUPERFICIE A (+25M), DEBERÁ ESTAR LIBRE DE PÚBLICO Y OFICIALES.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3^a LÍNEA DE ÁRBOLES.



EQUIPO FURGÓN 1

Tcs:

Personal:
 Coordinador:
 Adjuntos:
 Material:
 2 carpas
 15 Banderas Amarillas
 10 extintores
 4 escobones
 15 petos radio
 20 petos comisarios
 1 peto Jefe de Tramo
 2 juegos completos paneles tramo
 1 pizarra tiempos
 6 sillas
 3 mesas
 10 cronómetros
 20 pilas
 2 relojes de salida
 4 linternas
 1 caja de botellas de agua
 bolsas de basura
 50 bolsas de picnic x etapa
 1 juego de permisos oficiales
 1 rotativo magnético

Tlfn:
 Tlfn:
 50 carteles prohibido publico
 30 carteles prohibido aparcar
 50 carteles zona público
 30 carteles acceso público
 6 prismas de señalización
 10 paneles pre aviso radio
 10 paneles aviso radio
 xx piquetas tetráceros
 xx estacas madera
 8 rollos cinta roja
 6 rollos cinta amarilla
 2 juegos paneles tramo
 1 juego señalización Chicane
 2 juegos Herramientas de Montaje
 1 equipo de radio conectado con DC
 1 juego de Placas de las puertas
 4 Radios de repuesto
 1 Barril 5 kg sepiolita
 4 sombrillas
 20 Carteles Carretera Cortada

El responsable de este equipo, deberá coordinar la recepción, carga, distribución, recogida y devolución de estos elementos.

Deberá asimismo coordinar la entrega del mobiliario de la chicane, en la zona donde se ubicará.

Deberá montar la señalización de los tramos, así como también el marcaje de seguridad de los tramos, acorde con el manual que se le proveerá.

El comienzo del montaje de los tramos se deberá realizar a partir de las **del** del previo al Rally, deberá estar completamente montado, el **al** a las **AM.**

Una vez rematado el montaje del Tramo, en el horario estipulado, se pondrá a disposición del Jefe de Tramo, al cual le entregará el material. y quedará a su disposición hasta el final del Tramo.

Deberá recoger todo el material una vez terminado el tramo y devolverlo a su lugar de procedencia, para ser preparado para la siguiente jornada.

La base de este Furgón de Montaje y Control, será el Parque de Asistencia y el Ch de salida de los tramos

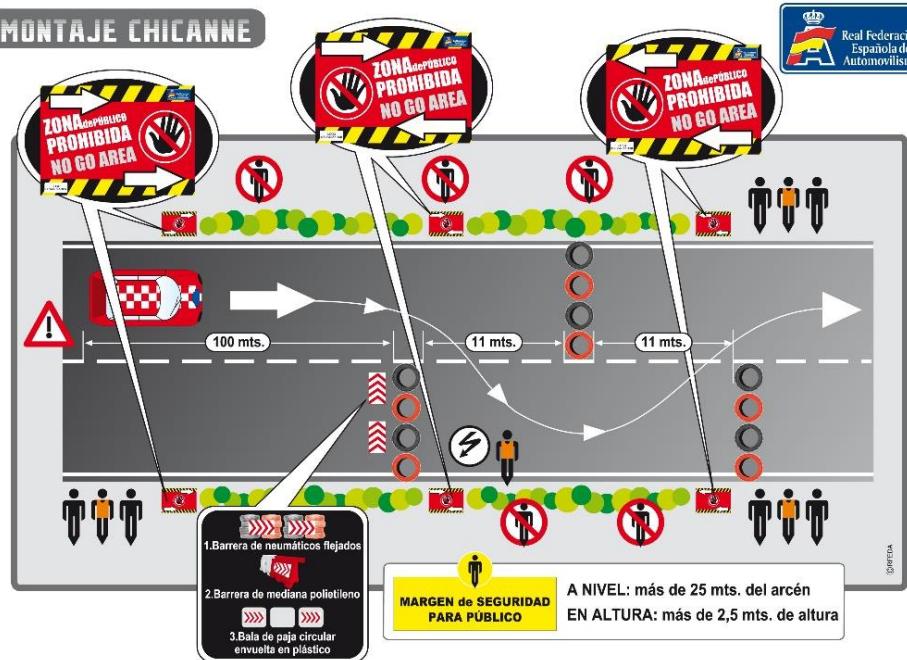
Deberá estar a disposición del Jefe de Tramo, 90 minutos antes de que salga el primer participante a dicho tramo

7.5. CHICANNES DE SEGURIDAD

Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el Organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicanes.

En este caso, el Organizador deberá seguir las siguientes indicaciones:

1. Las chicanes deberán estar incluidas en el Plan de Seguridad como si de una Z.E. se tratase. Deberán ser mostradas en el road book y deberán estar montadas -o en su defecto dibujadas sobre el pavimento- durante la sesión de reconocimientos.
2. Las chicanes deberán estar construidas de:
 - a. Balas de paja, circulares, compactas y forradas en plástico duro.
 - b. Barreras de Mediana de Polietileno llenados de agua o arena.
 - c. Barrera de neumáticos (4 x columna) unidos entre sí.
3. Cada Chicane, podrá constar de 3 o 4 barreras separadas entre sí. Entre cada barrera, deberá haber una distancia mínima de 11 mts. Esta distancia, se deberá tomar desde los puntos exteriores de las barreras y no desde el centro de las mismas.
4. La entrada a la primera barrera se podrá hacer indistintamente por la derecha o por la izquierda. El Organizador, con buen criterio, deberá utilizar la puerta de entrada a la chicane, que menos riesgo ofrezca para los participantes.
5. Deberá existir un panel con una señal de atención que advierta de la proximidad de la chicane. Este panel deberá estar colocado 100 metros antes de la primera barrera.
6. La zona de influencia de la Chicane, deberá contar con el siguiente personal:
 - a. Un Comisario de Radio comunicado con Dirección de Carrera.
 - b. Un Comisario de Banderas.
 - c. 3/6 Comisarios de Seguridad.
 - d. Fuerzas de Orden Público. Aconsejable
 - e. Material de Puesto de Vigilancia completo, con material de extinción, sepiolita, escobas, etc.
7. Los márgenes de Seguridad para las Zonas de Público, tanto a nivel del suelo como en altura, vienen definidos en los cuadros de Chicanes adjuntos. El público deberá estar siempre colocado en lugares altos (+ de 2,5 mts) o lejos de la calzada (+ de 25 mts) si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura. Las biondas de metal y los quitamiedos hechos de piedra o construcción, no son aptas como protección para el público, sobre todo en zonas con posibilidad de riesgo de accidente.
8. Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al Equipo que se salte intencionadamente una Chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando alguna de sus barreras. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los Comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la RFEDA.
9. En el caso que la(s) barrera(s) de una chicane estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran el paso de algún participante, los Comisarios Deportivos podrán revisar y aplicar un nuevo tiempo del tramo cronometrado en cuestión, previa recepción de un informe detallado por el/los Comisario(s) de la chicane.



7.6. RASANTE

Possiblemente, los rasantes sean las zonas de un tramo, donde más situaciones de riesgo para la Seguridad se puedan crear. Por tanto, se deberá estar muy atento al montaje de las zonas de Rasante, pues deben ser consideradas como Zonas Especiales de Público Z.E.

Se deberá estudiar el tipo de rasante (recto, con curva, con frenada en la caída, etc.) y obrar en consecuencia. Por regla general la distancia del margen de seguridad debería ser como sigue: (tomando como referencia una orografía plana)

1. En los márgenes del recorrido, anterior a la cresta de rasante, se deberán dejar 10 metros de margen de seguridad por ambos lados.
2. Al empezar la cresta de rasante, se deberá dejar un margen de seguridad (por ambos lados) de 15 metros.
3. La distancia de Seguridad que se deberá prever para ambos lados del recorrido, desde la cresta de rasante hasta el punto estimado de Zona sin riesgo, deberá ser de 25 metros por cada lado.
4. En zonas con orografía en altura, la altura de seguridad deberá ser de 2,5 metros a nivel de calzada.
5. En zonas con arboleda a los lados, el margen de seguridad se deberá marcar como mínimo, a partir de la 2^a y 3^a fila de árboles, si estos son robustos.

En cada caso, el Organizador deberá estudiar bien el Montaje a realizar y los efectivos a destacar en la zona.



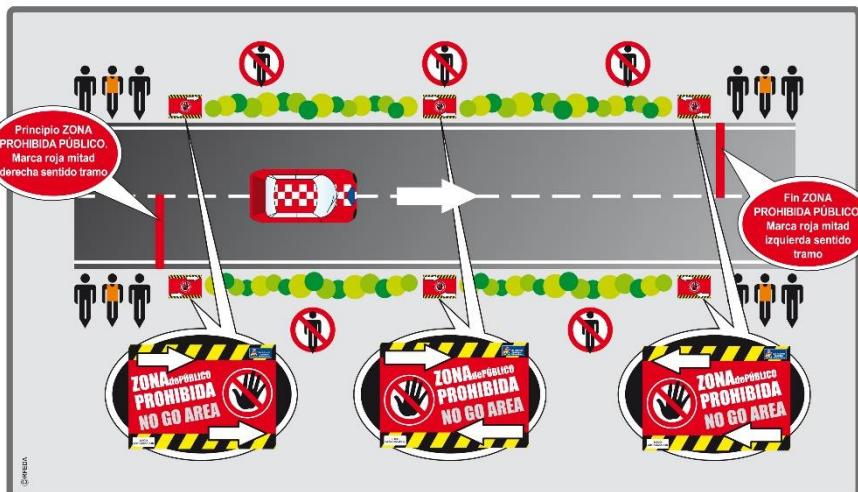
7.7. ÁREA PROHIBIDO PÚBLICO

Las Zonas o conjunto de Zonas donde se considere que es arriesgado ubicar público, ya sea por orografía o por ausencia de zonas sin riesgo, deberá ser considerada Área Prohibido Público y como tal, tratadas como Z.E. Estas áreas, la forman un conjunto de curvas y zonas donde queda expresamente prohibido el acceso al público excepto si es para dirigirse a alguna zona mientras no haya actividad en el tramo.

El montaje del Área Prohibido Público se deberá hacer de la siguiente forma:

1. El Organizador deberá tratar un Área Prohibido Público, como si de una Zona Especial de Seguridad se tratara. Deberá ir bien detallada en el Plan de Seguridad.
2. Al comenzar el Área Prohibido Público, se deberá señalar con paneles informativos donde comienza dicha Área, indicando la dirección de prohibición, sentido recorrido de la prueba.
3. Cada 25 metros del recorrido dentro del Área Prohibido Público, deberá haber un panel informativo, indicando que está Prohibido al Público en ambas direcciones.
4. Al finalizar el Área Prohibido Público, se deberá señalar con paneles informativos donde finaliza dicha Área, indicando la dirección de prohibición, sentido opuesto a la del recorrido de la prueba.
5. Se aconseja destacar en el Área Prohibida, los siguientes efectivos:
 - a) 2 Comisarios de seguridad al principio del Área Prohibida
 - b) 2 Comisarios de seguridad al final del Área Prohibida
 - c) 1 Comisario de Seguridad por cada 100 metros de Área Prohibida.
 - d) 1 coordinador de Área en contacto vía Walkie, con el Jefe de Tramo.

ÁREA PROHIBIDO PÚBLICO

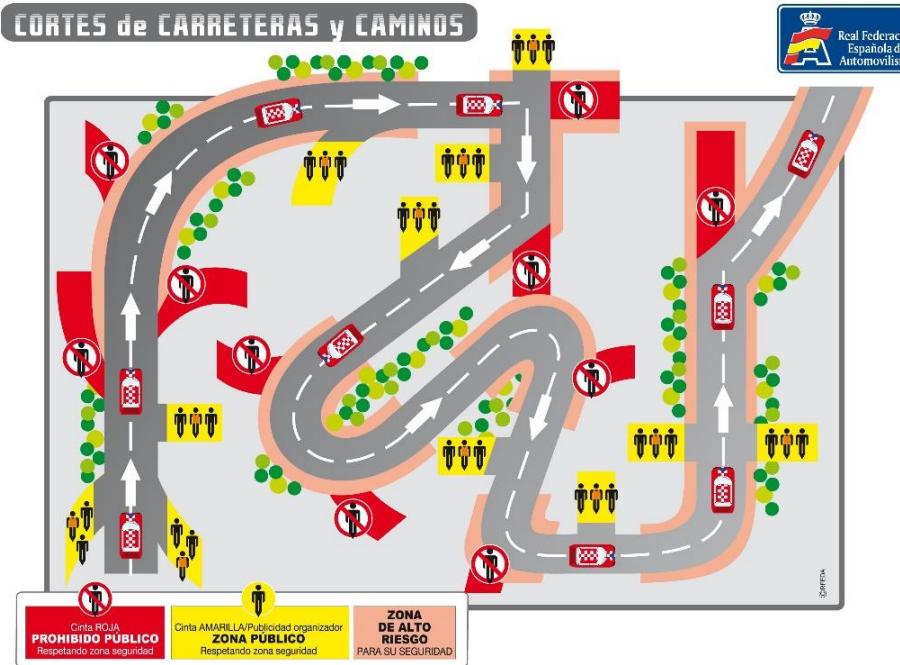


7.8. CORTES DE CARRETERAS Y CAMINOS

Los cortes de carreteras y caminos que tengan acceso al tramo deberán seguir los criterios expuestos en el art. 3.2 Medidas Preventivas (señalizaciones) del Anexo III del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto.

El marcaje de la zona de corte se deberá hacer por medio de la correspondiente cinta o malla, más los metros de escapatoria que -para albergar público- la zona requiera. Como norma general, salvo excepciones, se deberán seguir los siguientes criterios:

1. En aquellos cruces donde exista poca posibilidad de situación de riesgo para la seguridad, (normalmente salvo excepciones por orografía) en cruces que estén a más de 90 grados del sentido lineal (0º) de la marcha del tramo, se podrá marcar el corte de carretera con cinta/malla de color amarillo o cinta publicitaria, siempre y cuando predomine el color amarillo en esta última.
2. En aquellos cruces donde exista cierta posibilidad de situación de riesgo para la seguridad, (normalmente salvo excepciones por orografía) en cruces que estén a menos de 90 grados del sentido lineal (0º) de la marcha del tramo, obligatoriamente se tendrá que marcar el corte de carretera con cinta roja.
3. Se deberá tener en cuenta lo establecido en la INSTRUCCIÓN 16/TV-91 de la DGT, con fecha 3 de mayo de 2016.



8. PARQUE DE TRABAJO

- 8.1. La superficie deberá ser en su totalidad de asfalto.
- 8.2. En horarios nocturnos, el Parque de Trabajo deberá estar debidamente iluminado y protegido por Personal de Seguridad.
- 8.3. Deberán diferenciarse claramente las tres zonas que se indican a continuación. Estas zonas estarán divididas por sus correspondientes vallados:

VER MANUAL DE OPERACIONES

- 8.4. Los diferentes parkings para equipos, prensa y vehículos acreditados, deberán estar claramente identificados y con personal de control en los accesos. Se aconseja –cuando las circunstancias lo permitan- reservar un espacio para aparcamiento exclusivo de Pilotos.
- 8.5. Las diferentes zonas y áreas deberán tener fácil acceso y estar bien señaladas. La señalización utilizada deberá guardar siempre la misma imagen.
- 8.6. El acceso al Parque de Trabajo deberá ser diferente para los vehículos participantes, vehículos acreditados y el público en general.
- 8.7. 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.
- 8.8. Se colocarán 10 w.c. químicos por cada millar de personas que se prevea vayan a visitar las instalaciones del Parque de Trabajo, debiendo colocarse en lugares accesibles y distribuidos por distintos lugares del mismo.
- 8.9. 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.
- 8.10. 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.

9. SEÑALIZACIÓN

9.1. 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:

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

4. VER MANUAL DE OPERACIONES

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 señalizar. Ver dibujo adjunto.

9.2. 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....



10. INFORMACIÓN - CONSEJOS DE SEGURIDAD

10.1. El Organizador deberá distribuir entre el público folletos con información sobre el Rallye y algunos Consejos de Seguridad y Medioambiente. Asimismo, esta información se deberá reflejar en la página web oficial del Rallye.

En estos folletos se deberán incluir la siguiente información:

1. Cuadro Horario de la Prueba.
2. Información acerca de los Tramos con las horas de pasada por los mismos, horarios de cierre - apertura y puntos de corte de la carretera.
3. Lista de Inscritos.
4. Información sobre la Caravana de Seguridad.
5. Descripción detallada de cada tramo con las Z.E., así como las posibles bolsas de Aparcamiento y Accesos al Tramo. Se aconseja acompañar toda esta información con las Coordenadas GPS de cada lugar.
6. Cuadro Oficial con el Código de Cintas de Seguridad.
7. Cuadro Oficial con la Escala de Posición del Público en los Tramos Cronometrados.
8. Cuadro Oficial con los Carteles de las Zonas de Seguridad.
9. Cuadros (3) Infografías de las Zonas Peligrosas para el Público.
10. Consejos de Seguridad y Medioambiente. (Se adjunta modelo de muestra)
11. Cartel Descarga de responsabilidad
12. Reglas de Oro de la FIA

11. 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 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 1 metro x 80 cms. plastificado (A3 no se ve)*.

12. 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 tramo 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. Trátalos 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 desesperes.
- 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, jalear o animar a los pilotos.
- Lanzar objetos al recorrido.

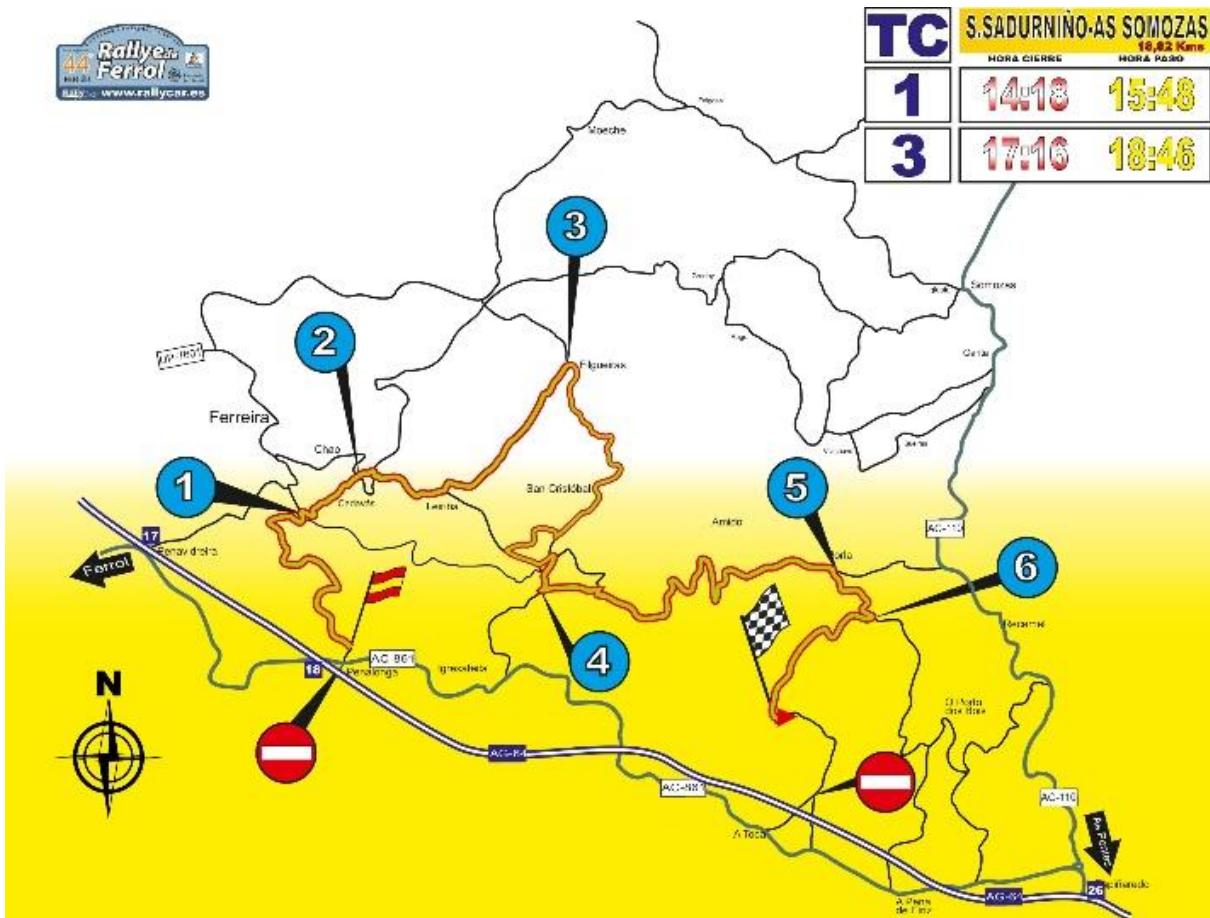
- Desplazarse por el recorrido de forma temeraria con tu vehículo, antes o después de la carrera. Si quieres competir, hazlo en condiciones. Hazte piloto.
- Hacer caso omiso a las indicaciones del personal de la Organización.
- Colocarse en los lugares prohibidos.
- Encender hogueras.
- Dejar basuras 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!.





Al tramo se accede partiendo de Ferrol por la Autovía AG-84 con dirección AS PONTES, con varias posibilidades:

- Tomar la Salida 13 para tomar la AC-862 con dirección ORTIGUEIRA. En SAN SADURNIÑO desviarse a la derecha por la indicación FERREIRA, IGLESIASAFEITA, por donde hay dos posibilidades:
 - A 3 kms tomar cruce a la izquierda, dirección MOECHE. A 4 kms girar a la derecha junto a marquesina del bus, y justo después otra vez a la derecha, por donde se llega al tramo tras recorrer algo más de 1 km.
- Seguir sin desviarse y llegar al tramo tras recorrer 5,600 kms.
- Tomar la Salida 17 con dirección PENAVIDRIEIRA, NARAHIO, y en la rotonda girar a la izquierda por debajo de la autovía, con dirección PIÑEIRO.
- A 0,900 kms seguir por la derecha y se llega al tramo tras girar a la derecha en el próximo cruce.
- Tomar la Salida 18, para tomar la carretera AC-861 por la indicación IGREXAFEITA. Por aquí hay varias opciones:
 - En el km. 44 de esta carretera girar a la izquierda por la indicación SAN SANTURNINO 10, por donde se accede directamente al tramo.
 - En PENA DE EIRIZ, en el km. 38,8 de esta carretera (después de CASA TEMBRAS) girar a la izquierda. A 1,67 Kms en Stop seguir por la izquierda para llegar al tramo tras recorrer 2,20 Kms
- Tomar la Salida 26 con dirección AS SOMOZAS, POLIGONO INDUSTRIAL, CEDEIRA.
 - A 0,600 kms en la rotonda, seguir de frente por la AC-110 con dirección AS SOMOZAS, POLIGONO INDUSTRIAL, CEDEIRA.
 - En el km 14,300 giramos a la izquierda allí donde de bar (A RODELA), ya a 1.200 kms se llega al tramo.

Disfruta con seguridad



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 SOBRIOS(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

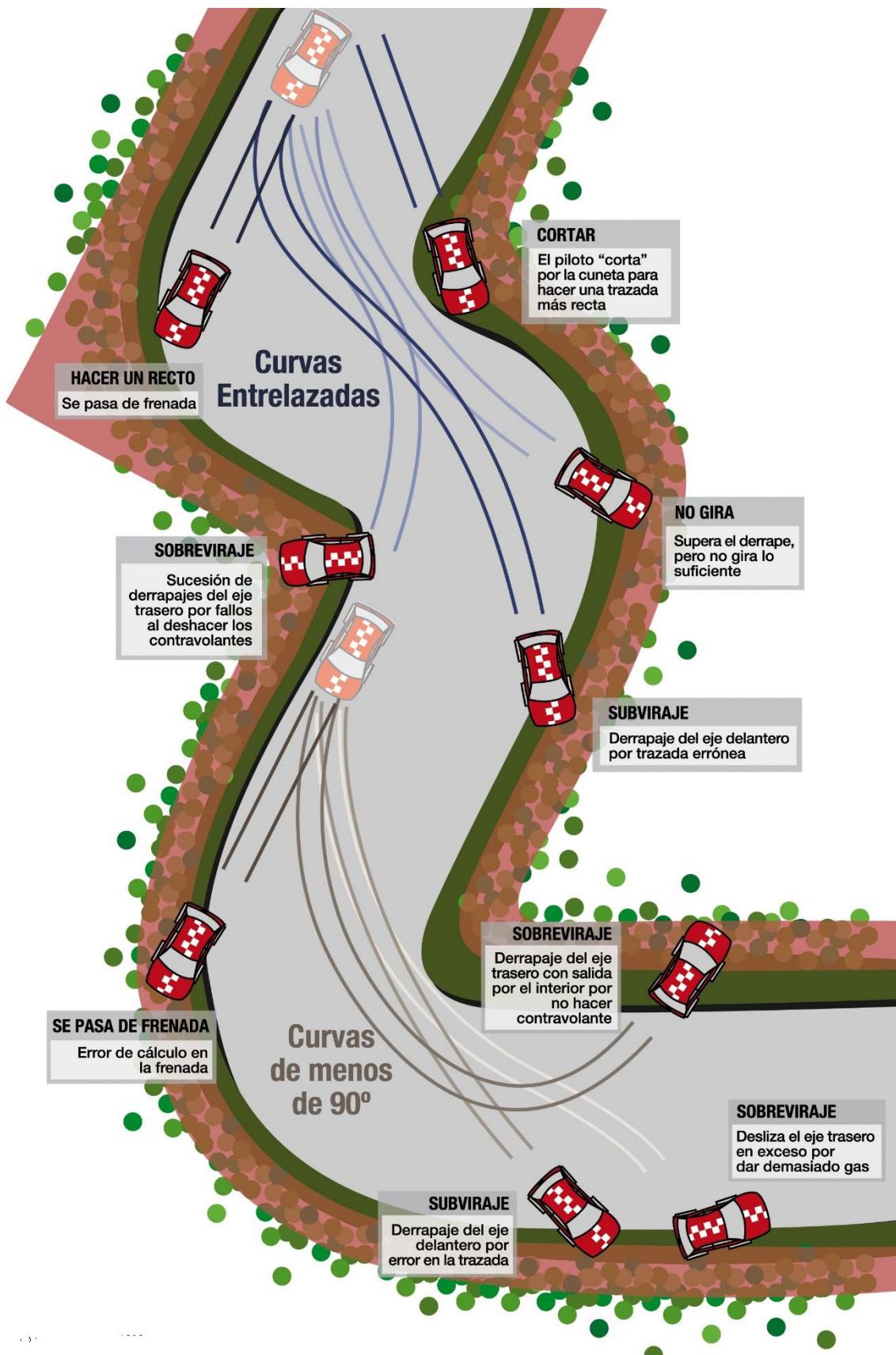
No quiero matar a nadie

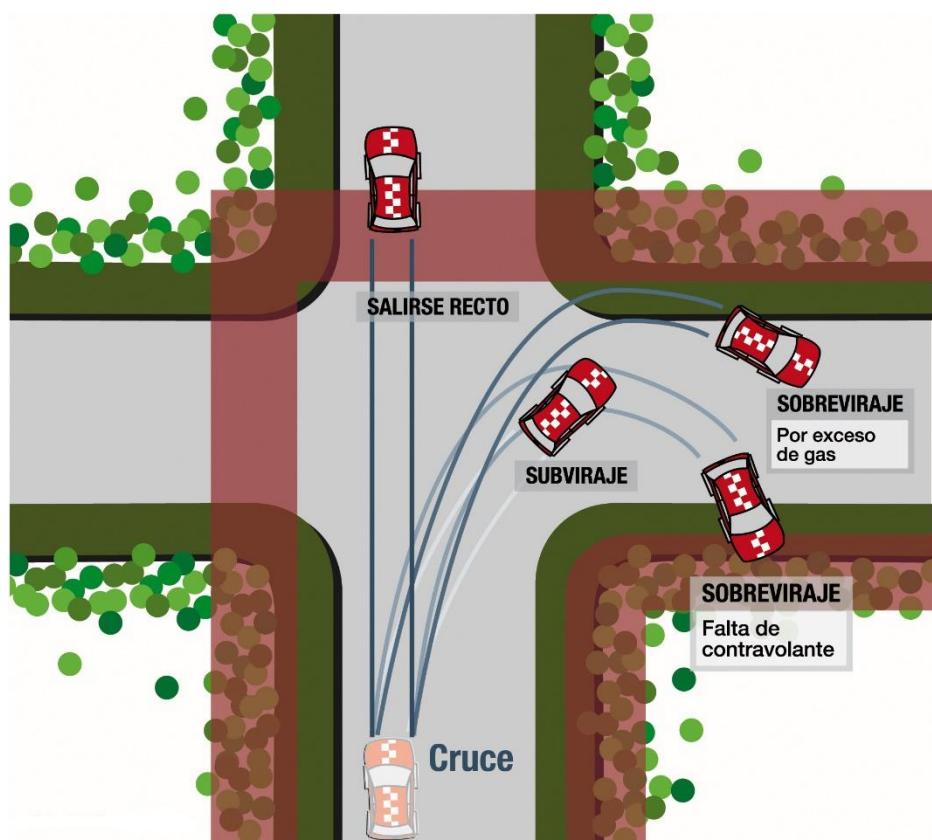
La FIA apoya la Década de acción para la seguridad vial de las Naciones Unidas



facebook.com/fiaactionforroadsafety

www.fia.com/campaigns











ATENCIÓN



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 ASFALTO, EN ESPECIAL EL ANEXO III
“LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES”.

SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS:

Campeonato de España de Rallyes 2014 Cintas y Malla de Seguridad



Zona Público

Campeonato de España de Rallyes Carteles de Zonas de Seguridad



USTED NUNCA DEBERÁ UBICARSE DELANTE O DETRÁS DE LAS ZONAS ENCINTADAS CON CINTA ROJA O CARTEL DE PROHIBIDO PÚBLICO



USTED DEBERÁ UBICARSE DETRÁS DE LAS ZONAS ENCINTADAS CON CINTA AMARILLA O CARTEL DE ZONA DE PÚBLICO



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 ASFALTO

“LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES”.



DE NO SEGUIR LOS MENCIONADOS 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

© RFEDA

Página 41 de 41