



CERT RALLYCAR ANEXO 3 MANUAL DE SEGURIDAD

Fecha de aprobación	Artículo Modificado	Fecha de aplicación

Se deberá entregar a la RFEDA un ejemplar del proyecto del Manual de Seguridad acompañando al reglamento de la prueba o en la Inspección previa del Rallye, para obtener la preceptiva aprobación lo que antes ocurriese.

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 enviado –vía mail- a la Secretaría de la RFEDA., antes del inicio de la Prueba.

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 de Tierra, emitido por la RFEDA.

Los apartados que por lo menos, 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 recorrido.
- 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) La Seguridad del Público
- 15) La seguridad de los equipos participantes
- 16) La seguridad de los Oficiales
- 17) Condiciones Medioambientales según RFEDA.

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 los 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.



CERT RALLYCAR

ANEXO 3

MANUAL DE SEGURIDAD

- 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 RECORRIDO

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 de dirección y debe proporcionar al Director de Carrera todos los requerimientos necesarios para el cumplimiento de sus funciones en las mejores condiciones.

Deberán reseñarse los siguientes apartados:

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

5) ORGANIZACIÓN VIGILANCIA Y SEGURIDAD DEL TRAMO

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 a 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.



CERT RALLYCAR

ANEXO 3

MANUAL DE SEGURIDAD

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 tramo.
- 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/llegada de cada Tramo Cronometrado.

14) 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:

14.1. 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.

14.2. 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. Es obligatorio el paso por los tramos cronometrados de vehículo Megafonía Se recomienda, antes de los vehículos “0” con consejos de seguridad para avisar a los espectadores y, asegurándose de que no sean ocupados los lugares potencialmente peligrosos.
4. No se recomiendan los tramos donde existan urbanizaciones y que estén cercanos a núcleos urbanos.
5. Se recomienda encarecidamente informar de que las zonas de salida y meta son zonas de acceso prohibido al público.

14.3 El control de los espectadores

1. Los organizadores, con la asistencia de las autoridades del orden público, donde sea posible, deben delimitar las zonas especiales antes de la llegada del público.



CERT RALLYCAR

ANEXO 3

MANUAL DE SEGURIDAD

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). Previamente a la disputa de la prueba debe difundirse al público recomendaciones de seguridad, especialmente por medio de la página web y redes sociales.

3. 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 con petos de colores conforme al Reglamento Particular de la Prueba

4. 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.

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 semi carreras.
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.

6. 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.

7. 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.

15) LA SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARTICIPANTES

15.1. Dispositivo sanitario y extinción de incendios en los tramos cronometrados

- Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.
- En la salida de cada tramo cronometrado deberá haber un vehículo de extinción de incendios, con su dotación y con un mínimo de 500 lts. de elemento extintor y 4 extintores de mano clase B, así como un vehículo dotado de Sistema de excarcelación, con su dotación especializada.
En los tramos de más de 15 km. deberá existir otro vehículo en su punto intermedio.

15.2. Medidas Preventivas (señalizaciones)

1. Las carreteras y caminos de acceso a los tramos cronometrados deberán estar cerrados al tráfico de la siguiente manera:
 1. Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por un Comisario de Ruta, protección civil o Fuerzas del Orden Público.
 2. Caminos sin salida: deben estar cerrados por medio de cinta, conforme al apartado 7.1.
 3. 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.
4. El procedimiento para el uso de banderas rojas en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa:
 - La orden para activar la bandera electrónica es competencia exclusiva del Director de Carrera, que podrá ser activada en cualquier punto del tramo.
 - El Director de carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido activada las banderas y de los números de los vehículos afectados.



CERT RALLYCAR

ANEXO 3

MANUAL DE SEGURIDAD

- A todo equipo al que se le haya mostrado bandera roja, se le aplicará lo dispuestos en el artículo 30.16 del Reglamento Deportivo de la CERT RALLYCAR.

5. El procedimiento para el uso de bandera azul en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa:

- Al acercarse a otro vehículo a una distancia de 200 metros con la posibilidad de adelantar, debe presionar el botón azul en su Stella III. En la pantalla LED parpadearán unas líneas de color AZUL. Cuando las líneas se queden fijas en la pantalla, indicará que el vehículo que va delante ha recibido su solicitud de paso y esta ha sido aceptada.
 - Su solicitud ha enviado una alerta al vehículo que está por delante y su monitor LED comenzará a parpadear en azul, seguido por un sonido de alerta o pitido. Esta condición continuará hasta que el competidor que está delante autorice el permiso. Cuando considere que pasar es seguro, debe presionar el botón azul. Esto indicará que su solicitud de aprobación ha sido aceptada y la palabra "GO" en color verde aparecerá en la pantalla LED del vehículo que ha solicitado el adelantamiento.
 - En ese momento podrá pasar de manera segura. Esto genera informes inmediatos y, en el caso de bloqueo que impida el paso, se informará a la Dirección de Carrera. No se recomienda adelantar si la palabra "GO" no aparece en su monitor.
2. 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.

15.3. Vigilancia

1. Una red de emisoras intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 2 Kms específica para cada tramo cronometrado, 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 por medio del sistema GPS obligatorio.
4. A partir del momento del cierre del Tramo Cronometrado, los Comisarios de Ruta y Radios deberán estar situados en el lugar exacto previsto para realizar su cometido.

15.4. 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" en tamaño mínimo A4 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 3 vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.
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.

15.5. 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.

16) SEGURIDAD DE LOS OFICIALES

- 16.1. Se recuerda que la seguridad de la prueba incluye tanto la seguridad del público y de los equipos participantes, como la seguridad de los Comisarios de prueba.**
- 16.2.** 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.
- 16.3.** 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.
- 16.4.** Los comisarios deben conocer los signos de comunicación con los vehículos de seguridad, y deben utilizarlo a su

paso.





CERT RALLYCAR

ANEXO 3

MANUAL DE SEGURIDAD

PROTOCOLO DE SEGURIDAD

Como complemento de los diferentes Reglamentos (CDI; PCCCTCE y el Reglamento Deportivo de la Copa de España de Rallyes de Tierra, la Real Federación Española de Automovilismo, al objeto de aunar criterios para todas las competiciones puntuables para la Copa de España de Rallyes de Tierra, 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.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 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 Real Federación Española de Automovilismo

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.- La prueba Súper Especial se deberá incluir en el Libro de Seguridad como si de un Tramo Cronometrado más se tratara.

1.3.- 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:

1.3.1.- Una casilla donde se indique el punto kilométrico total del sector donde se encuentra la información indicada en la viñeta.

1.3.2.- 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.

1.3.3.- Una viñeta con la fotografía de la zona indicada en el gráfico.

1.3.4.- Una serie de viñetas donde se indique la siguiente información:

1.3.4.1.- Nº de efectivos de Guardia Civil, Policía Autónoma, Protección Civil, Comisarios de Seguridad, etc...

1.3.4.2.- Nº de efectivos de emisoras - con su número de radio -

1.3.4.3.- Nº de vehículos de Servicio de Seguridad: Ambulancias, Coches VIR, Bomberos, Grúas, etc...

1.3.4.4.- Número y tipo de material de Seguridad a utilizar: Carteles, mobiliario de Seguridad, tipo de cintas y su color, etc...

1.3.4.5.- Se aconseja la inclusión de las coberturas telefónicas, así como la cuenta regresiva de la distancia desde el punto indicado a final de tramo.

Se adjunta ejemplo de página de Descripción del Recorrido de un tramo cronometrado.

1.4.- 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.

1.5.- 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.



PLAN DE SEGURIDAD

TC 4/6 - Pozoblanco

MONTAJES de SEGURIDAD

Km.	DESCRIPCIÓN del RECORRIDO		EFECTIVOS, SERVICIOS Y CIERRES						
	CROQUIS	FOTO	G. CIVIL P. CIVIL COMISARIOS	EMISORAS BANDERAS	AMBULANCIAS UVT's	GRUAS	OTROS	CARTELES CINTAS VALLAS	
-1,20	<div><div><div><div><div></div><div>70%</div></div><div><div>50%</div></div></div><div><div><div></div><div>50%</div></div></div></div><div><div><div></div><div>50%</div></div></div><div><div><div></div><div>50%</div></div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</div></div></div> <div><div><div></div><div>50%</</div></div></div>								



CERT RALLYCAR

ANEXO 3

MANUAL DE SEGURIDAD

2.- RECONOCIMIENTOS

2.1.- Con independencia del control de los reconocimientos mediante el sistema GPS se podrán efectuar controles aleatorios en cualquier parte de los tramos cronometrados, por los Oficiales de la prueba.

2.2.- Se aconseja montar –de forma aleatoria- controles de “reconocimientos ilegales” desde un mes antes de la celebración 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 chicannes, señalización especial de peligro, señalización de cruces, etc...).

2.4.- En los Controles Aleatorios de Reconocimientos se deberá controlar:

- a) que los ocupantes del vehículo (acreditando D.N.I. 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.
- d) Que no infringe la Normativa de libreta de reconocimientos.

2.5- Cualquier anomalía detectada en los Reconocimientos, deberá ser informada al Colegio de Comisarios Deportivos mediante un Informe Oficial.

2.6- 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 ubicados dentro del tramo cronometrado, así como flechas de dirección a seguir en los cruces que haya dentro de cada tramo.

3.- CARAVANA DE SEGURIDAD

3.1.- Los organizadores deberán prever, al menos, cinco vehículos de seguridad denominados Megafonía, 000, 00, 0, Escoba/Fin. Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad deberán contar con emisora, Girofaro, sirena y eslinga. Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido y deberán estar en todo momento en contacto- vía radio- con la Dirección de Carrera.

Un vehículo que se haya retirado durante el transcurso del rallye no podrá actuar como vehículo de seguridad después de su abandono.

3.2.- Los miembros de la Caravana de Seguridad deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en vigor.

3.3.- 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.

3.4.- Las tripulaciones de los vehículos “cero” (piloto y copiloto) deben tener una gran experiencia de conducción 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.



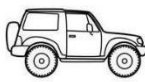
CARAVANA DE SEGURIDAD



Escoba



Participante



0



00



Megafonía

4.- SHAKEDOWN

La Organización de un Shakedown deberá seguir lo estipulado en el Reglamento Deportivo de la Copa de España de Rallyes de Tierra.



CERT RALLYCAR

ANEXO 3

MANUAL DE SEGURIDAD

4.1.- Toda la información relativa a la Seguridad en el Shakedown, se deberá incluir en el Plan de Seguridad.

4.2.- No se recomienda el acceso para el público tanto a la salida como a la llegada del Shakedown.

4.3.- Las Z.E. del Shakedown deberán estar bien marcadas y con el debido montaje de Seguridad. El Shakedown tendrá, a efectos de seguridad, la consideración de Tramo Cronometrado.

5. SUPER ESPECIAL (En caso de celebración)

5.1.- A todos los efectos, se deberá considerar la Súper Especial como un Tramo Cronometrado más.

5.2.- Toda la información relativa a la Seguridad en la Súper Especial, se deberá incluir en el Plan de Seguridad.

5.3.- No se recomienda el acceso para el público tanto a la salida como a la llegada de la súper-especial.

5.4.- Las Z.E. de la Súper Especial deberán estar bien marcadas y con el debido montaje de Seguridad.

6.- TRAMOS CRONOMETRADOS

6.1.- Se aconseja tener en cuenta los siguientes apartados al elegir los Tramos Cronometrados:

- Mínimos riesgos para público, participantes y oficiales.
- Evitar Tramos Cronometrados que transcurran entre zonas residenciales.
- Evitar la elección de Tramos Cronometrados que crucen zonas urbanas.

6.2.- El Organizador deberá difundir información 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

6.3.- Las Zonas de un Tramos Cronometrados que transcurran por carreteras convencionales, deberán estar controladas por personal de Seguridad y Fuerzas de Orden Público.

6.4.- 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.

6.5.- 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 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 metros) o lejos de la calzada (+ de 25 metros) si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura.

6.6.- Los vehículos de Venta Ambulante deberán estar a una distancia mínima de 50 mts. de la calzada utilizada por los participantes.

6.7.- En las jornadas de reconocimientos oficiales, en cada tramo cronometrado se deberá marcar por medio de carteles, todos los puntos radios ubicados dentro del tramo cronometrado, así como flechas de dirección a seguir en los cruces que haya dentro de los mismos.

6.8.- 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 o Protección Civil o 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.

6.9- 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**

7.- CINTAS – CARTELES Y ELEMENTOS DE SEÑALIZACION

7.1.- CINTAS

- 1.- Cinta Roja para zonas de Prohibido al Público
 - Fondo en color rojo.
 - Texto Zona Prohibida al Público en blanco y con posibilidad de hacerlo en 2 idiomas (Castellano y Autonómico).
 - Señal de Prohibido Público.
- 2.- Cinta Amarilla para zonas de Público o señales de permitido público.
 - Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.
- 3.- **VER MANUAL DE OPERACIONES**
- 4.- Cinta corte para camino sin personal de organización, blanca con texto “PROHIBIDO EL PASO PRUEBA DEPORTIVA” y símbolo de prohibido. Como excepcionalidad a la temporada 2020 se autoriza la cinta de corte (roja y blanca) con cartel que incluya el anagrama y texto grapado “PROHIBIDO EL PASO PRUEBA DEPORTIVA” en el centro.

Campeonato de España de Rallyes de Tierra
Carteles de zonas de Seguridad



ZONA PERMITIDA AL PÚBLICO



ACCESO DEL PÚBLICO A LAS ZONAS ESPECIALES



PROHIBIDO APARCAR VÍA DE EVACUACIÓN





PROHIBIDO AL PÚBLICO



ZONA RESERVADA FOTO/TV



CARTEL DESCARGA DE RESPONSABILIDAD

Campeonato de España de Rallyes de Tierra
Cintas de Seguridad

Prohibido	 <p>ZONA PROHIBIDA AL PÚBLICO</p>	Cinta color ROJO: Prohibido al público por delante y por detrás
	 <p>PROHIBIDO EL PASO PRUEBA DEPORTIVA</p>	Cinta Color Rojo zona de escapatoria: Se utilizará cinta de color rojo delante de la zona de escapatoria y zig-zags Cortes de pista sin personal de la organización
Autorizado	 <p>ZONA PÚBLICO</p>	Cinta Color AMARILLO (Texto opcional): Cinta a partir de la cual se puede situar el público
		Cinta Color VERDE: Cinta a partir de la cual se puede situar PRENSA ACREDITADA

7.2 - ELEMENTOS DE SEÑALIZACION

- 1.- Paneles con flechas señalizadoras de dirección.
 - Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 mt de altura.
- 2.- Flechas señalizadoras de dirección.
 - Color rojo verde.
 - Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 mt de altura.
- 3.- Paneles con señales de precaución para badenes, saltos, obstáculos naturales, etc...
 - Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 mt de altura.
- 4.- Prismas de cartón con flechas señalizadoras.



7.3.- CARTELES

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

7.4. MONTAJE DE SEGURIDAD DE LAS Z.E.

7.4.1.- 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).

7.4.2.- 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.

7.4.3.- Queda terminantemente prohibido, utilizar cinta o malla amarilla para cerrar los caminos de los Tramos Cronometrados.

7.4.4.- 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.

7.4.5.- 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.

7.4.6.- 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.

7.4.7.- Es obligatorio el uso de prismas 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.

7.4.8.- 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.

7.4.9.- Se deberán crear caminos de acceso para el público, claramente definidos con cinta y carteles indicadores de acceso a espectadores.

7.4.10.- Se aconseja - cuando las circunstancias lo permitan- ir cambiando paulatinamente 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.

7.4.11.- Se aconseja- cuando las circunstancias lo permitan- desbrozar únicamente las zonas que se prevean vayan a ser utilizadas para albergar público en ellas.



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 chicannes.

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

7.5.1.- Las chicannes 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.

7.5.2.- Las chicannes deberán estar construidas de:

- Balas de paja, circulares, compactas y forradas en plástico duro.
- Barreras de Mediana de Polietileno rellenos de agua o arena.
- Barrera de neumáticos (4 x columna) unidos entre sí.

7.5.3.- 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.

7.5.4.- 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.

7.5.5.- 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.

7.5.6.- La zona de influencia de la Chicane, deberá contar con el siguiente personal y medios:

- a) Un Comisario de Radio comunicado con Dirección de Carrera.
- b) Dos comisarios de ruta.
- c) Fuerzas de Orden Público. Aconsejable
- d) Material de extinción.

7.5.7.- Los márgenes de Seguridad para las Zonas de Público, tanto a nivel del suelo como en altura, vienen definidos en los cuadros de Chicannes 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.

7.5.8.- 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.

7.5.9.- 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

Posiblemente, 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)

7.6.1.- En los márgenes del recorrido, anterior a la cresta del rasante, se deberán dejar 10 metros de margen de seguridad por ambos lados.

7.6.2.- Al empezar la cresta del rasante, se deberá dejar un margen de seguridad (por ambos lados) de 15 metros.

7.6.3.- La distancia de Seguridad que se deberá prever para ambos lados del recorrido, desde la cresta del rasante hasta el punto estimado de Zona sin riesgo, deberá ser de 25 metros por cada lado.

7.6.4.- En zonas con orografía en altura, la altura de seguridad deberá ser de 2,5 metros a nivel de calzada.

7.6.5.- En zonas con arboleda a los lados, el margen de seguridad se deberá marcar como mínimo, a partir de la 2ª/3ª 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.



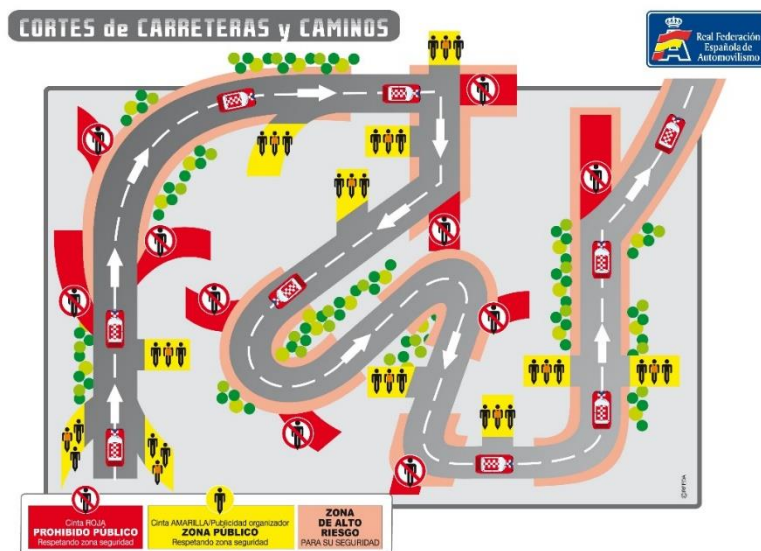
7.7 CORTES DE CARRETERAS Y CAMINOS

Los cortes de carreteras y caminos que tengan acceso al tramo deberán seguir los criterios expuestos en el art. 15.2 Medidas Preventivas (señalizaciones) del Anexo III de la Copa de España de Rallyes de Tierra.

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 (0ª) 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 compacta.

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:

. Zona Comercial:

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

. Zona de Trabajo:

- Acceso controlado
- 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 la misma.

. 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.

8.4.- Los diferentes parkings para participantes y vehículos acreditados, deberán estar claramente identificados y con personal de control en los accesos.

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 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 w.c. en las zonas para el Público.

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.



CERT RALLYCAR
ANEXO 3
MANUAL DE SEGURIDAD

9.- SEÑALIZACIÓN

La ubicación de la Oficina Permanente y Sala de Prensa, Parque de Trabajo, Parkings, Parque Cerrado, Ceremonia de Salida y Pódium, deberán estar especificados, con su localización GPS, en la página web Oficial.

Es obligatorio la colocación de los carteles que se describen a continuación, si la Normativa de las vías de circulación no lo permitiesen el Organizador debe informar a la RFEDA.

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:

9.1.1.- 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.

9.1.2.- 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.

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

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

9.1.5.- Parque Cerrado, Ceremonia de Salida y Podium, 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.

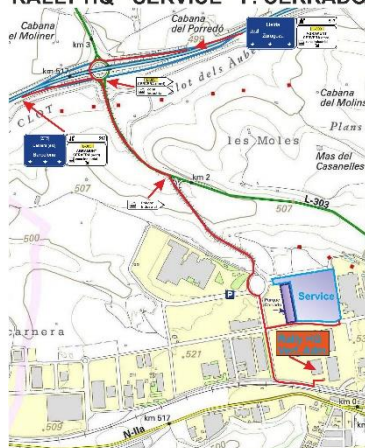
- La señalización exterior en un radio de 500 metros, con Paneles de Polipropileno Celular de 80 cms X 20 cms, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.

- 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...

RALLY HQ - SERVICE - P. CERRADO



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.

En estos folletos se deberán incluir la siguiente información:

10.1.1.- Cuadro Horario de la Prueba.



CERT RALLYCAR

ANEXO 3

MANUAL DE SEGURIDAD

- 10.1.2.-** Información acerca de los Tramos Cronometrados con las horas estimadas, de pasada por los mismos, puntos de cruce con la carretera...etc.
- 10.1.3.-** Lista de Inscritos.
- 10.1.4.-** Descripción detallada de cada Tramos Cronometrados con las Z.E.P., así como las posibles bolsas de Aparcamiento y Accesos a los Tramos Cronometrados. Se aconseja acompañar toda esta información con las Coordenadas GPS de cada lugar.
- 10.1.5.-** Cuadro Oficial con el Código de Cintas de Seguridad.
- 10.1.6.-** Cuadro Oficial con la Escala de Posición del Público en los Tramos Cronometrados.
- 10.1.7.-** Cuadro Oficial con los Carteles de las Zonas de Seguridad.
- 10.1.8.-** Cuadros (3) Infografías de las Zonas Peligrosas para el Público.
- 10.1.9.-** Consejos de Seguridad y Medioambiente. (Se adjunta modelo de muestra)
- 10.1.10.-** Cartel de Descarga de Responsabilidad
- 10.1.11.-** 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 Horario de cada Tramo Cronometrado. *
 - . Control Stop de cada Tramo Cronometrado. *
 - . Al menos 1-puntos intermedios de cada Tramo Cronometrado, preferiblemente en zonas de público. *
- * Formato A3 plastificado

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 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.



CERT RALLYCAR ANEXO 3 MANUAL DE SEGURIDAD

- 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 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, jalea 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





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

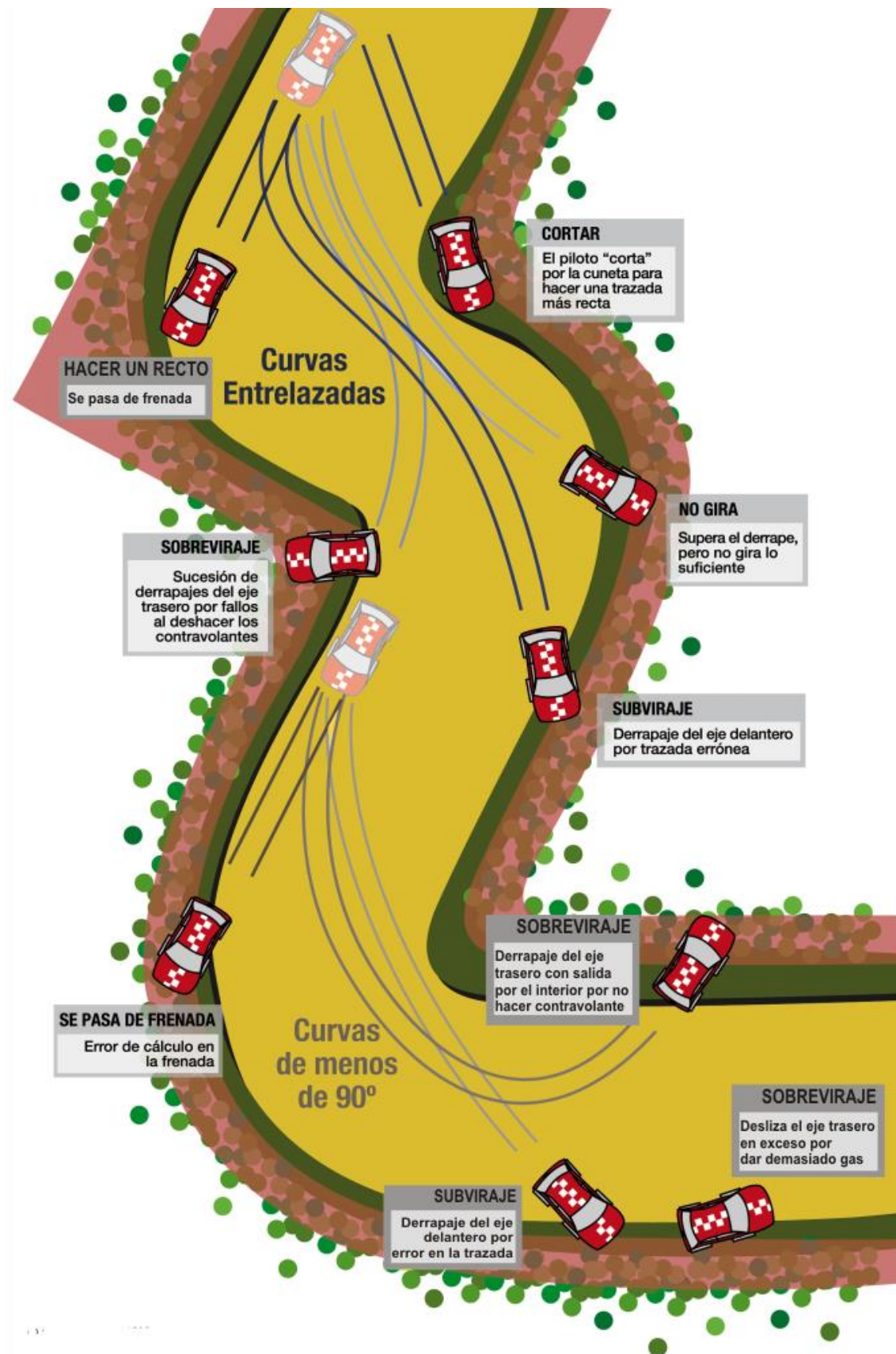
UN BUEN MANTENIMIENTO DEL COCHE

No quiero matar a nadie

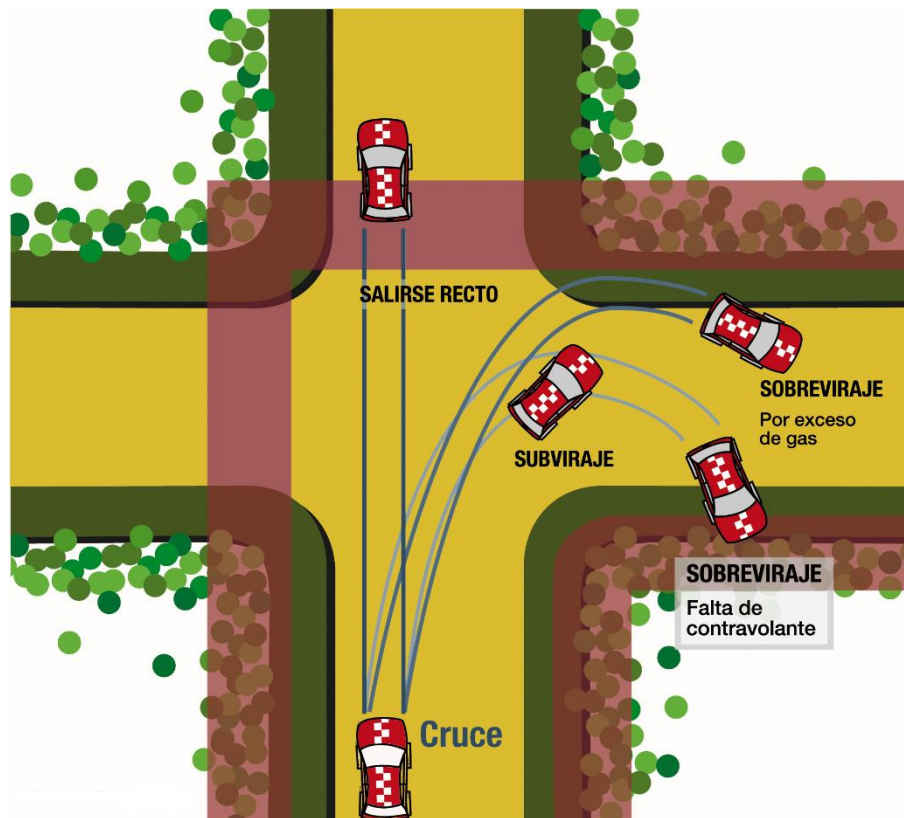
La FIA apoya la Década de acción para la seguridad vial de las Naciones Unidas



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









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 TIERRA, EN ESPECIAL EL ANEXO III

“LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES”.

SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS:



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

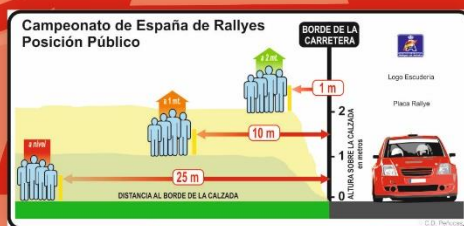


USTED DEBERÁ UBICARSE DETRÁS DE LAS ZONAS ENCINTADAS CON CINTA AMARILLA O CARTEL DE ZONA DE PÚBLICO



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 TIERRA

“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