| Fecha de aprobación | Artículo modificado | Fecha de aplicación |
|---|---|---|
| CD 29.10.2026 | - | 01.01.2027 |

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 Código Deportivo Internacional, 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)
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.

### 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.

### 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).
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”.
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.

### 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 EXCLUSION 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 ó 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:

— 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 y Fuerzas del Orden Público.
   - **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 amarillas 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 amarillas tanto físicas como Electrónicas con las siguientes condiciones:

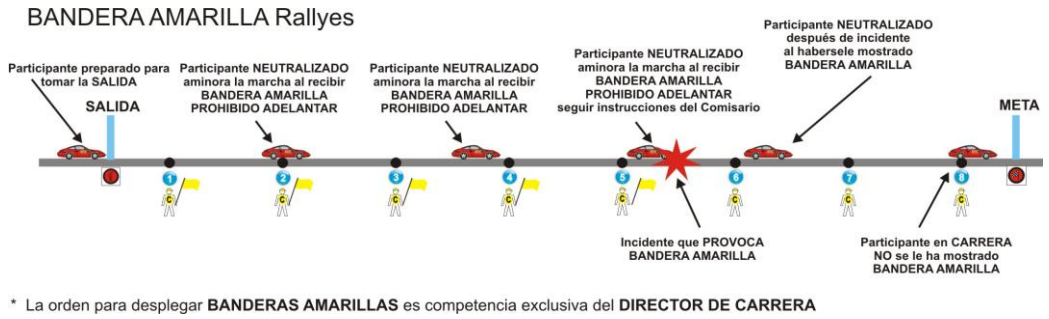
   **1.** Las banderas físicas solo podrán estar situadas en los “puntos radio” indicados en el road-book. La medida mínima de las banderas amarillas deberá ser 60x80 cms.

   **2.** La orden para desplegar banderas en 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 usar la Bandera Amarilla Electrónica, el Director de Carrera la podrá desplegar en cualquier punto del Tramo Cronometrado.

   **4.** El señalizador de la Bandera Amarilla 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”.

   **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.




* La orden para desplegar **BANDERAS AMARILLAS** es competencia exclusiva del **DIRECTOR DE CARRERA**

**6**. A todo equipo al que se le haya mostrado bandera amarilla, se le aplicará lo dispuestos en el Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto.

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 2 Kms específica para cada tramo cronometrado, permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo del Rallye.

   En tramos cronometrados nocturnos, la distancia entre emisoras no deberá ser superior a 1 Km.

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 H.

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 H.

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 amarilla, deberán estar situados en el lugar exacto previsto para realizar su cometido. En el momento de paso del vehículo “0”, el Comisario de Bandera señalizará con bandera amarilla fija y 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 debería recordar esta regla mediante una notificación escrita, entregada durante la entrega de documentos.

5. Cualquier equipo que no sigua esta regla, podrá ser penalizado por los Comisarios.

Se adjunta link Guía Visual Primeros Auxilios en carretera

LINK PRIMEROS AUXILIOS

### 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.

**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.

Se adjunta link con Briefing para oficiales en carretera

LINK BRIEFING OFICIALES

**PROTOCOLO DE SEGURIDAD**

Como complemento de los diferentes Reglamentos (CDI, Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España y el Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto), la Real Federación Española de Automovilismo, al objeto de aunar criterios para todas las pruebas 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 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.-** 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.
**1.2.3.-** Una viñeta con la fotografía de la zona indicada en el gráfico.
**1.2.4.-** Una serie de viñetas donde se indique la siguiente información:

**1.2.4.1.-** Número de efectivos de Guardia Civil, Policía Autónoma, Protección Civil, Comisarios de Seguridad, etc.
**1.2.4.2.-** Número de efectivos de emisoras - con su número de radio - así como nº de Oficiales con Bandera.
**1.2.4.3.-** Número de vehículos de Servicio de Seguridad: Ambulancias, Coches “R”, Bomberos, Grúas, etc...
**1.2.4.4.-** Número y tipo de material de Seguridad a utilizar: Carteles, mobiliario de Seguridad, tipo de cintas y su color, etc.

**1.3.-** 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.

LINK PLANIFICACION DE TAREAS

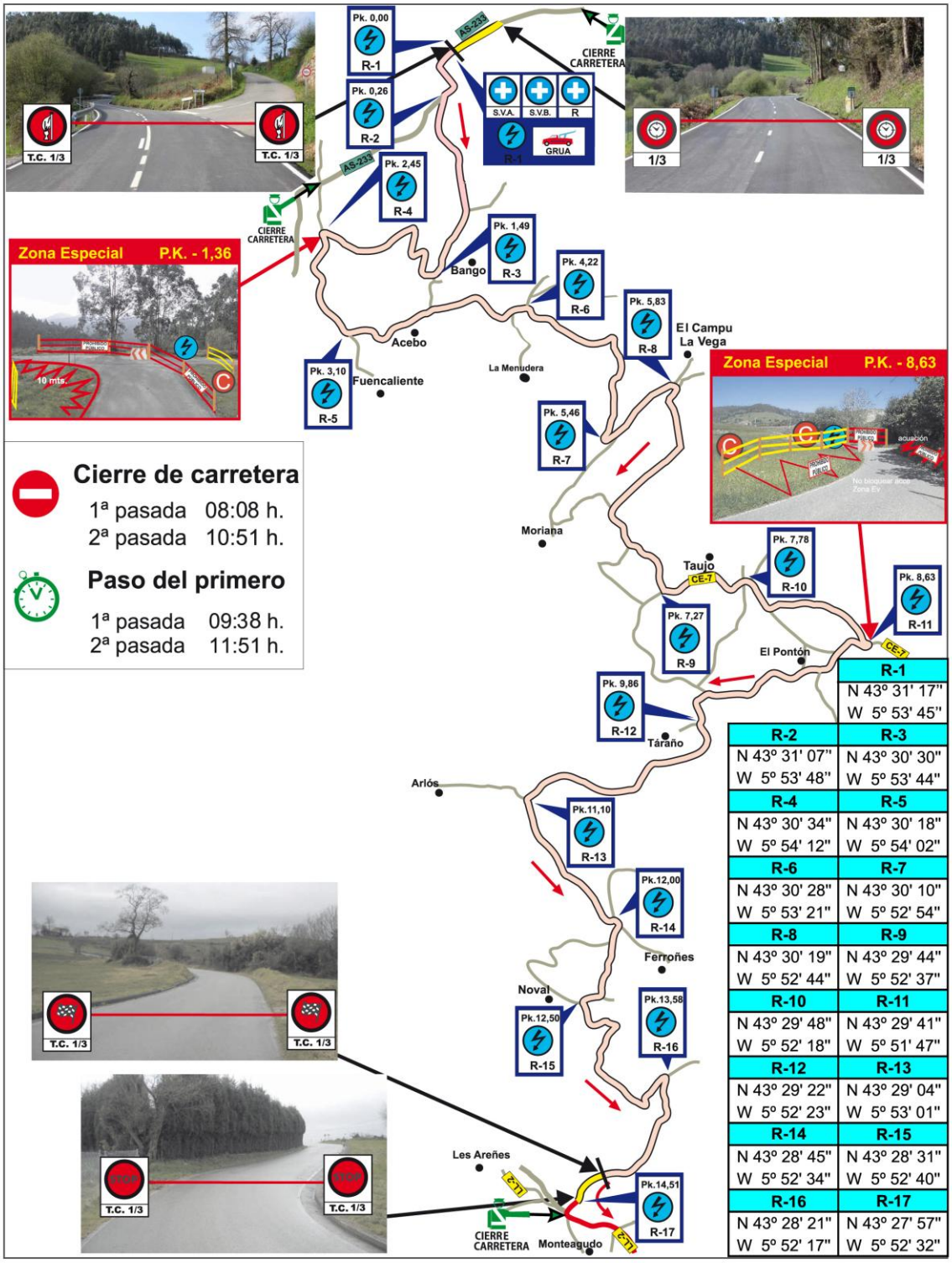
Se adjunta ejemplo de página de Red de Seguridad Interna y Descripción de Efectivos en tramo cronometrado, basado en el Plan de Seguridad del 39 Rallye de Avilés Histórico

## PLAN DE SEGURIDAD

HISTÓRICO 39 RALLYE DE AVILÉS

### RED DE SEGURIDAD INTERNA

**T.C. 1 / 3 "Corvera"**




| R-1 | |
|---|---|
| N 43º 31' 17" | W 5º 53' 45" |
| **R-2** | **R-3** |
| N 43º 31' 07" | W 5º 53' 48" | N 43º 30' 30" | W 5º 53' 44" |
| **R-4** | **R-5** |
| N 43º 30' 34" | W 5º 54' 12" | N 43º 30' 18" | W 5º 54' 02" |
| **R-6** | **R-7** |
| N 43º 30' 28" | W 5º 53' 21" | N 43º 30' 10" | W 5º 52' 54" |
| **R-8** | **R-9** |
| N 43º 30' 19" | W 5º 52' 44" | N 43º 29' 44" | W 5º 52' 37" |
| **R-10** | **R-11** |
| N 43º 29' 48" | W 5º 52' 18" | N 43º 29' 41" | W 5º 51' 47" |
| **R-12** | **R-13** |
| N 43º 29' 22" | W 5º 52' 23" | N 43º 29' 04" | W 5º 53' 01" |
| **R-14** | **R-15** |
| N 43º 28' 45" | W 5º 52' 34" | N 43º 28' 31" | W 5º 52' 40" |
| **R-16** | **R-17** |
| N 43º 28' 21" | W 5º 52' 17" | N 43º 27' 57" | W 5º 52' 32" |

© ESCUDERÍA AVILESINA

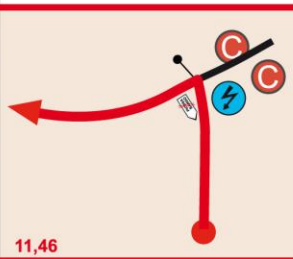
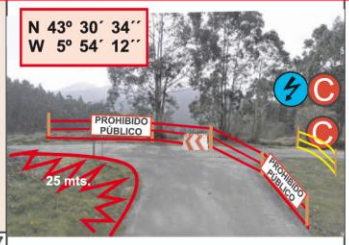
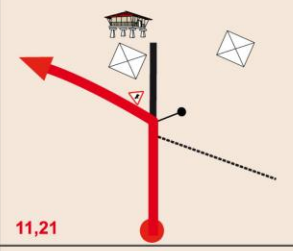
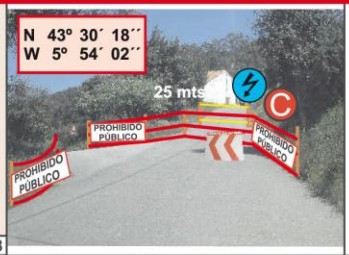
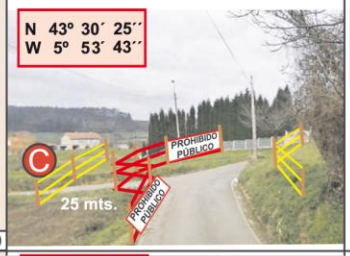
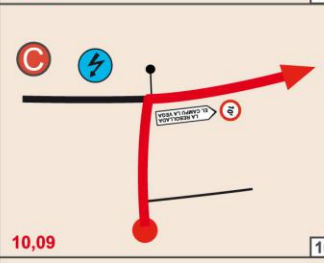
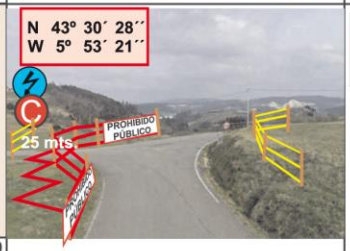
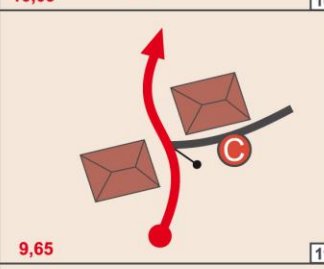
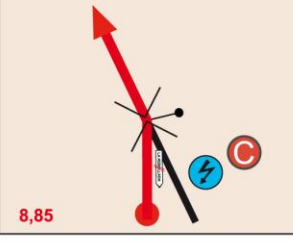
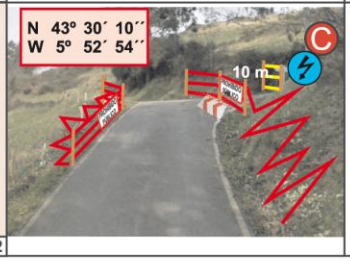
Pag. 11

# PLAN DE SEGURIDAD

HISTÓRICO 39 RALLYE DE AVILÉS

## Estudio gráfico de efectivos

### T.C. 1 / 3 "Corvera"

| Km. desde la Salida | DESCRIPCIÓN | FOTOGRAFÍA | EFECTIVOS | |
|---|---|---|---|---|
| | | | PERSONAL | OTROS / MISIONES |
| Road Book Viñeta. 04 Pag. 10<br>Viñeta. 04 Pag. 30<br>**02,85** | <br>11,46 |  | P-04 R-04<br>P-05<br>Z. ESPECIAL A-1 PAG. 23 | PROHIBIDO PÚBLICO en interior hasta 25 m. y en el exterior hasta 25 m. Colocar trenzado y malla/cinta para cierre de acceso y cartel de prohibido público. Señal de dirección<br>PIZZOSA BANGO |
| Road Book Viñeta. 05 Pag.<br>Viñeta. 05 Pag. 30<br>**03,10** | <br>11,21 |  | P-06 R-05 | PROHIBIDO PÚBLICO en interior 10 m. y en la carretera de intersección hasta 25 m. Colocar malla/cinta para cierre de acceso y cartel de prohibido público. Cerrar con cinta el primer camino de tierra. Señal de dirección |
| Road Book Viñeta. 06 Pag. 10<br>Viñeta. 06 Pag. 30<br>**03,64** | <br>10,67 |  | P-07 | PROHIBIDO PÚBLICO en la parte izquierda hasta 25 mts. Colocar cinta para cerrar el primer acceso a la casa. Cerrar con malla/cinta el acceso izquierdo y colocar carteles prohibido público. Habilitar zona para el público en la zona alta de la derecha. |
| Road Book Viñeta. 07 Pag. 11<br>Viñeta. 07 Pag. 31<br>**04,22** | <br>10,09 |  | P-08 R-06 | Colocar cinta para cerrar el camino de la parte derecha. Cerrar con malla/cinta el acceso izquierdo y habilitar zona para el público en la zona alta de la derecha.<br>LA REBOLLADA EL CAMPU LA VEGA<br>10' |
| **04,66** | <br>9,65 |  | P-09 | PROHIBIDO PÚBLICO en el interior parte izquierda. Colocar cinta y/o malla para delimitar cláramente la Carretera. |
| Road Book Viñeta. 08 Pag. 11<br>Viñeta. 08 Pag. 31<br>**05,46** | <br>8,85 |  | P-10 R-07 | PROHIBIDO PÚBLICO en el interior de la curva, parte izquierda. Colocar cinta y/o malla, carteles prohibido público.<br>Señal de dirección.<br>LA REBOLLADA |



© ESCUDERÍA AVILESINA

**2.- CARAVANA DE SEGURIDAD**

**2.1.-** Los miembros de la Caravana de Seguridad deberán estar en posesión de la correspondiente licencia de Oficial expedida por la RFEDA.

**2.2.-** 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.

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

Se adjunta link con Briefing de caravana

LINK CARAVANA DE SEGURIDAD

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

**2.4.-** 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 a ser posible, motor turbo diesel, y deberán contar con emisora, Girofaro, sirena y megafonía.
Quedan prohibidos como vehículos de la Caravana de Seguridad, los vehículos de semi-carrera o de carreras.

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

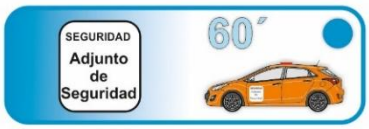
**2.6.-** Las tripulaciones de la Caravana de Seguridad, deberán informar a la Dirección de Carrera de su hora real de Salida/Llegada a tramo y de su ubicación en el mismo cada vez que se encuentre con un problema.

**2.7.-** 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.

**2.8.-** Se aconseja la inclusión de un vehículo de la Guardia Civil/Policía Autónoma 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

Real Federación Española de Automovilismo

# Composición de la Caravana de Seguridad




## Vehículo Adjunto de Seguridad:

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



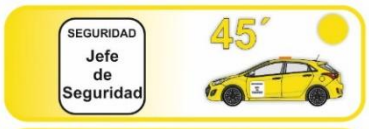

## Vehículo Cintas:

A instancias del Adjunto de Seguridad repasará y mejorará posibles cierres mal realizados, situaciones de espectadores mal colocados y posibles vehículos mal aparcados. Su vehículo deberá ser lo sufiecientemente 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.



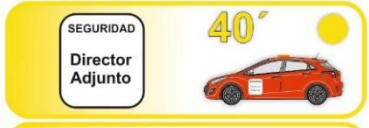

## Vehículo Jefe de Seguridad:

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.



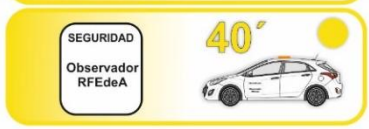

## Vehículo de la Guardia Civil de Tráfico:

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 RFEdeA:

El Observador de la RFEdeA 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 RFEdeA.




## 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...e 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 RFEdeA:

Revisará el correcto montaje del Plan de Seguridad. Tendrá plena postestad 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".



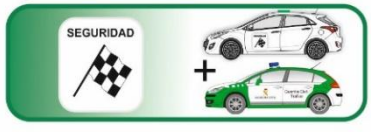

## Vehículo de Seguridad "00":

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 por todos 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 Rallyes.
Se controlará su paso por todos los C.H., Salidas, Llegadas y C. Stop. Irá provisto de Carnet de Control.




## Vehículos "Escoba":

Nadié 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 los horarios de la Caravana de Seguridad

**3.- PRUEBAS ESPECIALES**

**3.1.-** 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.
- No deberán incluirse Zonas Especiales de Público al final del Tramo.
- Se eviten 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 muchos problemas de última hora) a la llegada del público y con el suficiente personal de seguridad.

**3.2.-** El Organizador deberá distribuir folletos con consejos de seguridad entre el público asistente a las Pruebas Especiales.

**3.3.-** 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.

**3.4.-** 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

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

**3.6.-** Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad ó 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.).

**3.7.-** 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

**3.8.-** 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 16/TV-91 de la DGT con fecha 3 de mayo 2016

**4.- TRAMOS NOCTURNOS:**

**4.1.-** Se considerará Tramo Nocturno aquel que la salida teórica del primer participante sea dada después de la hora oficial del ocaso del sol.

**4.2.-** 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.

**4.3.-** Se deberán reforzar las Z.E. con Comisarios de Ruta y Personal de Seguridad provistos de linternas y silbatos además de los petos reflectantes.

**4.4.-** 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-91 de la DGT con fecha 3 de mayo 2016

**4.5.-** 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.

**4.6.-** Los vehículos de radio nunca deberán dirigir sus luces a la dirección por donde vienen los participantes.

**4.7.-** 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 km.

**4.8.-** Se deberán extremar las precauciones para que no se aparquen vehículos del público en los márgenes del recorrido del Tramo Nocturno.

**4.9.-** Se deberán evitar las Z.E. a final de tramo.

**4.10.-** Se deberán extremar los controles de acceso de público caminando por salida o llegada del tramo antes de la salida del Vehículo "00"

**4.11.-** 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.

**5.-TRAMOS URBANOS:**

**5.1.-** Se considerará Tramo Urbano, cualquier recorrido que forme parte de una zona incluida dentro del perímetro de un área urbana, Polígono Industrial, Urbanización, Recinto Ferial, etc...

**5.2.-** 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.

**5.3.-** En caso de cobrar una entrada al recinto donde se celebra el Tramo Urbano, 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,

**5.4.-** Dadas las características especiales en los recorridos de los Tramos Urbanos, 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.

**5.5.-** 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:

**5.5.1.-** Accesos a pie para el público.
**5.5.2.-** Cierre perimetral por medio de vallado (si hubiera).
**5.5.3.-** Accesos a Parkings habilitados para el público y personal acreditado.
**5.5.4.-** Accesos al recorrido para participantes.
**5.5.5.-** Recorridos alternativos y Vías de Evacuación.
**5.5.6.-** Zonas de público con las medidas de seguridad que hayan sido acordadas en la Inspección Previa.
**5.5.7.-** Elementos de Seguridad a utilizar en el recorrido que hayan sido acordados en la Inspección Previa.
**5.5.8.-** 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.
**5.5.9.-** Zonas de Prensa y TV, así como accesos al recorrido para personal acreditado por la Organización.
**5.5.10.-** Tribunas y Zonas VIPs a lo largo del recorrido.
**5.5.11.-** Horarios de cierre y apertura del tramo.

**5.6.-** Los Tramos Urbanos deberán ser incluidos en el Plan de Seguridad en las mismas condiciones e información que el resto de Tramos Cronometrados.

**5.7.-** El Organizador deberá hacer una fuerte campaña en Medios, con toda la información relativa al Tramo Urbano.

**5.8.-** 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.

**5.9.-** 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.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD – CINTAS – CARTELES – MONTAJE SEGURIDAD Z.E.P.**

**6.1 -** CINTAS Y CARTELES

**6.1.1.-** Cinta Roja para zonas de Prohibido al Público

- 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.

**6.1.2.-** Cinta Roja para zonas de Zig-Zag

- Solo color rojo.
- Sin Texto y más estrecha que la cinta de Zona Prohibida al Público

**6.1.3.-** Cinta Amarilla para zonas de Público.

- Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.

**6.1.4.-** Carteles Prohibido Público, Prohibido Aparcar ~~y~~ Prohibido Aparcar en Zona de Servicios, Zona de Público, Acceso Público y Zona Foto-TV. Zona Prohibida Público y Cartel de Descarga de responsabilidad.







Se adjunta link con Infografías de Carteles

LINK INFOGRAFIA CARTELES

**6.2.-** ELEMENTOS DE SEGURIDAD

**6.2.1.-** Barreras de Mediana de Polietileno utilizada como Chicanne - escapatoria de frenada y como punto de referencia visual para los participantes.

**6.2.2.-** Barreras de mediana de Hormigón para zonas donde se necesite controlar una gran masa de público.

**6.2.3.-** Prisma Triangular de cartón con flechas indicadoras de dirección, como punto de referencia visual para participantes.

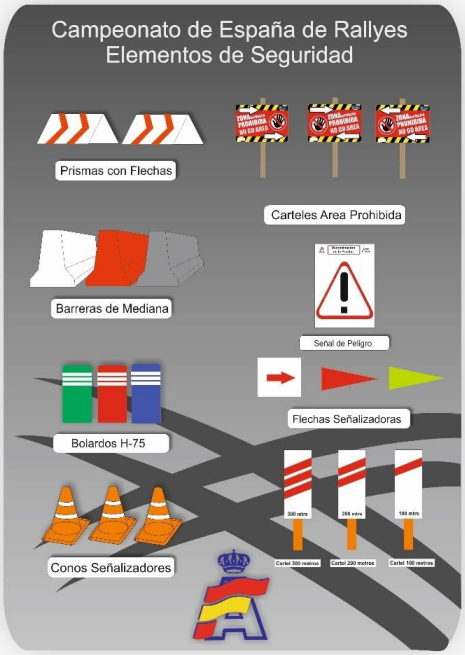
**6.2.4.-** Conos de balizamiento como puntos de referencia visual para los participantes.

**6.2.5.-** Triangulo rojo/verde indicador de dirección.

**6.2.6.-** Cartel con flecha indicadora de dirección.

**6.2.7.-** Cartel de zona de peligro como punto de referencia visual para los participantes.

**6.2.8.-** Señales indicadoras de distancia al Control Stop.




**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", etc.) 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 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 amarilla deberá estar siempre, donde se considere una zona apta para el público y nunca pegada a la roja.

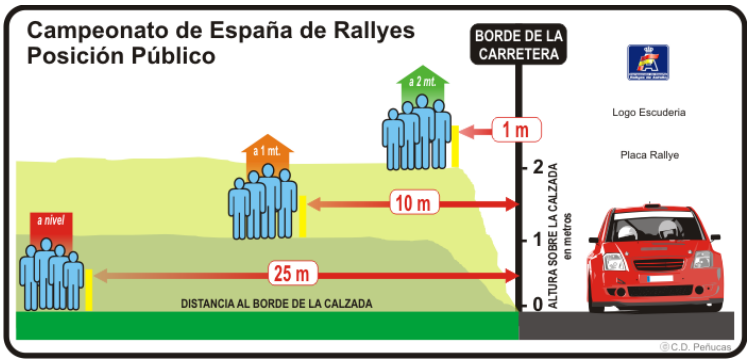
**7.4.5.-** El público deberá estar siempre colocado en lugares altos ó lejos de la calzada si no existen obstáculos naturales ó artificiales que hagan de protección segura. Las biondas de metal y los quitamiedos hechos de piedra ó construcción, no son aptas como protección para el público, sobre todo 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 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.

**7.4.8.-** Se deberá marcar con cinta 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.




Se adjunta link con Infografías de Curvas

LINK INFOGRAFIAS CURVAS

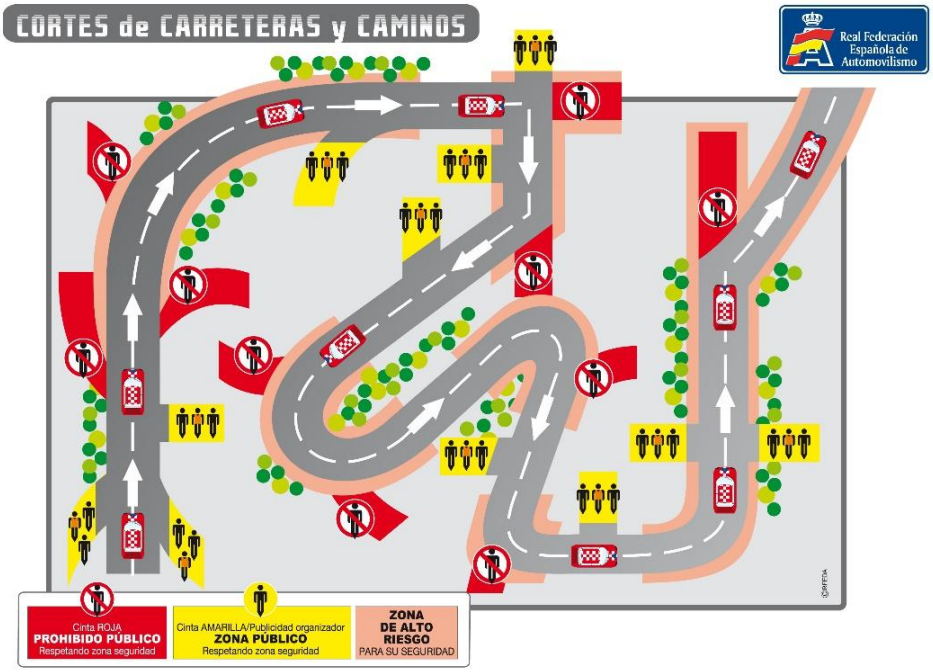
**7.4.10 CORTES DE CARRETERAS Y CAMINOS**

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 Velocidad para Vehículos Históricos.
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:

**a)** 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.

**b)** 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 (0ª) de la marcha del tramo, obligatoriamente se tendrá que marcar el corte de carretera con cinta roja.

Se deberá tener en cuenta lo establecido en la INSTRUCCIÓN 16/TV-91 de la DGT, con fecha 3 de mayo de 2016




**8.- INFORMACION - CONSEJOS DE SEGURIDAD**

**8.1.-** 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:

**8.1.1.-** Cuadro Horario de la Prueba.
**8.1.2.-** Información acerca de los Tramos con las horas de pasada por los mismos, horarios de cierre - apertura y puntos de corte de la carretera.
**8.1.3.-** Lista de Inscritos.
**8.1.4.-** Información sobre la Caravana de Seguridad.
**8.1.5.-** Cuadro Oficial con el Código de Cintas de Seguridad.
**8.1.6.-** Cuadro Oficial con la Escala de Posición del Público en los Tramos Cronometrados.
**8.1.7.-** Cuadros (3) Infografías de las Zonas Peligrosas para el Público.
**8.1.8.-** Consejos de Seguridad y Medioambiente. (Se adjunta modelo de muestra)
**8.1.9.- Cartel descarga responsabilidad**
**8.1.10.- Reglas de Oro de la FIA**

**9.- PRENSA**

Los periodistas/fotógrafos deberán estar en posesión de chalecos y pases oficiales que los autoricen a moverse fuera de las zonas de público que hayan sido especificadas en cada tramo, y que deberán ser proporcionados por el organizador o promotor de la prueba. Sin embargo, los fotógrafos no podrán colocarse en ningún momento en una posición que implique un peligro para ellos o para los concursantes. Si el Comisario de Ruta considera que el fotógrafo se encuentra en una posición peligrosa, deberá solicitar al fotógrafo que se desplace a una ubicación segura.

Es importante mantener la calma y no crear una situación de posible conflicto.

El fotógrafo deberá llevar su identificación (chaleco y acreditación) perfectamente visible, tanto para el público como para el personal de la Organización, de tal forma que quede justificada su presencia en una zona de acceso restringido para el público.

Todos los oficiales y, especialmente, el comisario de ruta responsable de cada ubicación, deberán estar correctamente informados sobre el motivo por el cual los fotógrafos se encuentran en una zona en la que no puede haber público.

Es de gran utilidad que los oficiales cuenten con una plantilla con las diferentes acreditaciones habilitadas para la prueba, con el fin de identificar los pases de prensa y poder facilitar la correcta ubicación de los fotógrafos.

Se recomienda publicar un plan especial detallando los lugares donde podrán ubicarse los fotógrafos.

**9.1 Identificación y seguridad de la prensa**

1. Se reconoce que la prensa desempeña un papel importante, por lo que el organizador deberá facilitar al máximo la labor de estos profesionales, en las mejores condiciones posibles.
2. Sin embargo, la prensa no está exenta de la obligación de respetar las reglas de seguridad generales. Esto no debería interferir en la normal realización de sus tareas. No obstante, si debe elegir entre realizar su trabajo y estar expuesto a un nivel inaceptable de riesgo, la seguridad siempre debe primar.
3. En lo que concierne a aspectos relacionados con la seguridad, la prensa se dividirá en dos grupos:
    a. TV, cine y fotografía (y soporte, p.e. equipamiento, etc.)
    b. Periodistas, reporteros de radio y otros medios
4. Cada grupo será identificado de la siguiente manera:
    a. Chalecos numerados proporcionados por la RFEDA.
    b. Pases de prensa con el nombre de la persona acreditada, así como el del medio de comunicación al que pertenece.
5. Sólo los representantes de la prensa que lleven **un chaleco** podrán acceder a las zonas del tramo cronometrado a la que no tiene acceso el público. Todos los demás miembros de la prensa deberán permanecer en las zonas de público habituales, salvo en las zonas de entrevistas, centros de prensa, etc.
6. Toda persona que lleve un chaleco deberá asegurarse de que sea claramente visible en todo momento y que no esté cubierto por ninguna otra prenda.

Si, en opinión de un comisario de seguridad, un miembro de la Caravana de Seguridad o del Delegado de Seguridad de la RFEDA el portador de un chaleco de prensa se encuentra en una posición peligrosa, se le solicitará que se desplace a una ubicación segura. Si esta instrucción es ignorada, el oficial a cargo enviará inmediatamente un informe al Director de Carrera y a los Comisarios Deportivos. Una copia de este informe deberá ser enviada al Jefe de Prensa y al Departamento de Comunicación de la RFEDA. En el Informe se deberá reflejar el nombre que figura en la acreditación del infractor así como el número de peto oficial de la RFEDA que porta.

**10.- 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 A3 plastificado

**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 éstas 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 éste 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. 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, 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.

Se adjunta link con Protocolo de Medioambiente RFEDA

LINK MEDIO AMBIENTE RFEDA


Real Federación Española de Automovilismo
COLABORA
CON EL RALLY
RESPETA EL MEDIO
LOGO
ORGANI
ZADOR

FIA ACTION FOR ROAD SAFETY

## 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 mensages hacen de mí un verdadero peligro

**PARARME CUANDO ESTOY CANSADO(A)**
Mejor llegar tarde que nunca

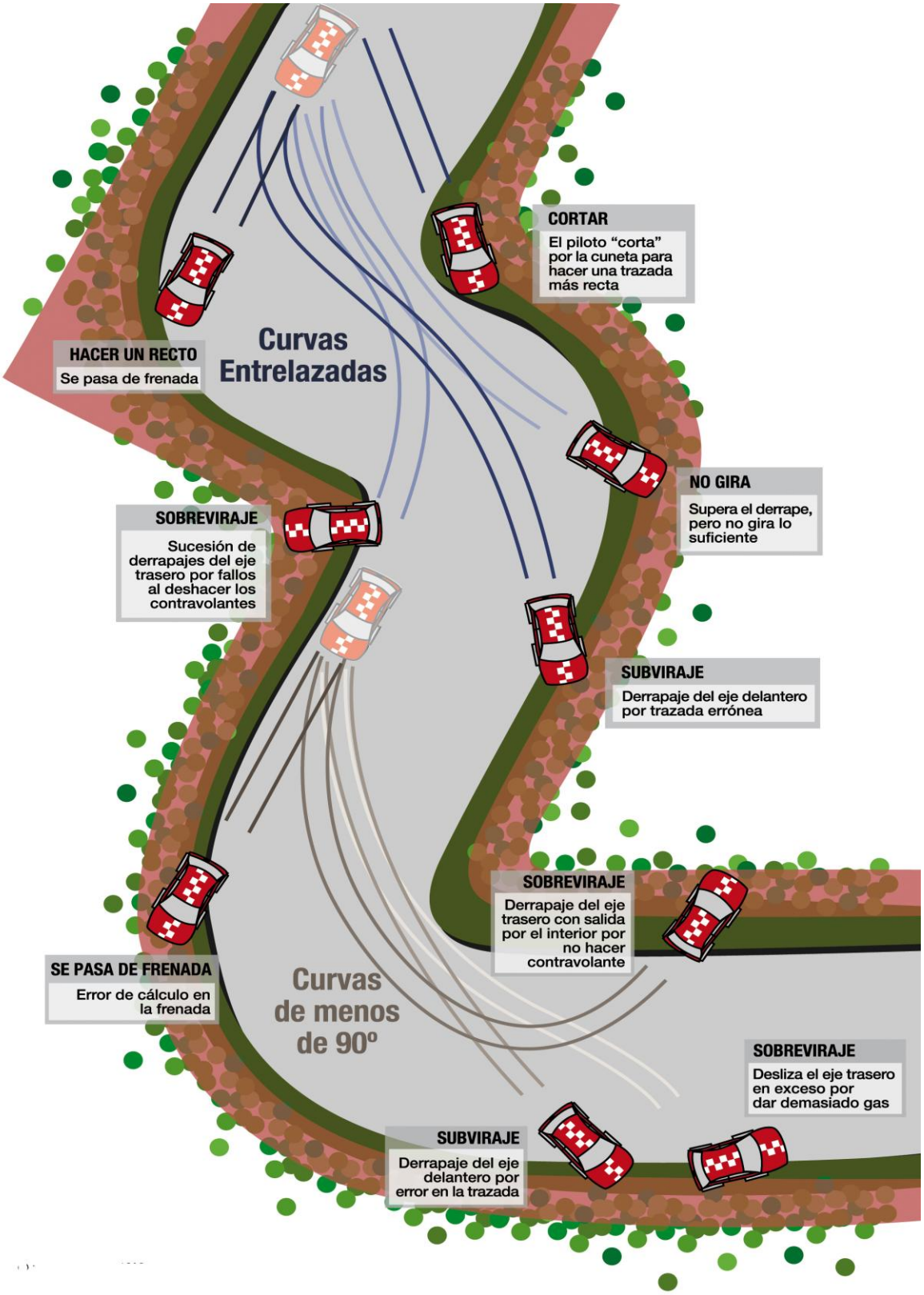
**UTILIZAR UN CASCO**
Motos y bicicletas no protegen mi cabeza

**SER CORTÉS**
Respeto a los demás automovilistas

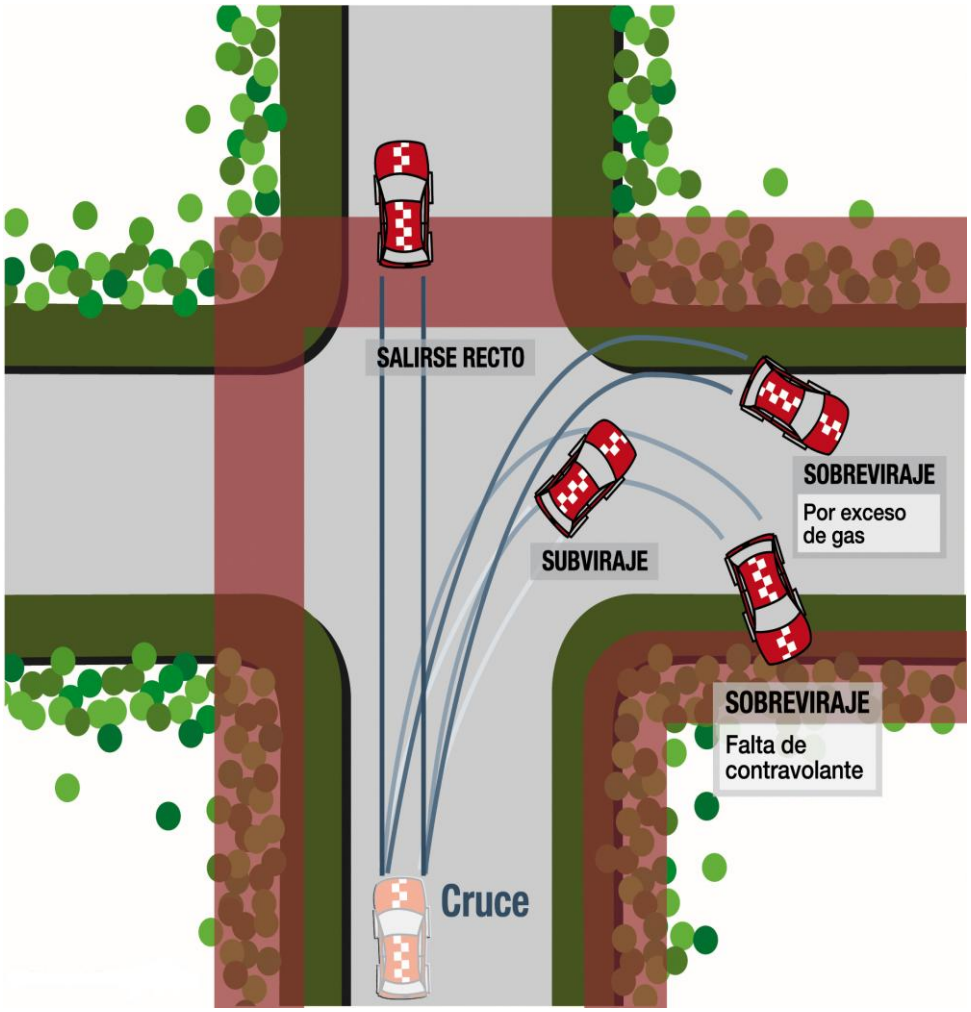
**UN BUEN MANTENIMIENTO DEL COCHE**
No quiero matar a nadie

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

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


Curvas Entrelazadas
CORTAR
El piloto "corta" por la cuneta para hacer una trazada más recta
HACER UN RECTO
Se pasa de frenada
NO GIRA
Supera el derrape, pero no gira lo suficiente
SOBREVIRAJE
Sucesión de derrapajes del eje trasero por fallos al deshacer los contravolantes
SUBVIRAJE
Derrapaje del eje delantero por trazada errónea
SOBREVIRAJE
Derrapaje del eje trasero con salida por el interior por no hacer contravolante
SE PASA DE FRENADA
Error de cálculo en la frenada
Curvas de menos de 90º
SOBREVIRAJE
Desliza el eje trasero en exceso por dar demasiado gas
SUBVIRAJE
Derrapaje del eje delantero por error en la trazada


SALIRSE RECTO
Error de cálculo en la frenada. Se sale recto
NO OBEDECE AL GIRO DEL VOLANTE
Derrapaje del eje delantero debido a una trazada defectuosa por exceso de velocidad o demasiada aceleración
SALIDA POR EL INTERIOR
Se sale por el interior de la curva por no hacer: contravolante cuando le derrapa el eje trasero
Curvas de 180º
SALIDA POR EL EXTERIOR
La salida se debe a un exceso de contravolante para contrarrestar el derrapaje del eje trasero


SALIRSE RECTO
SOBREVIRAJE
Por exceso de gas
SUBVIRAJE
SOBREVIRAJE
Falta de contravolante
Cruce


Real Federación Española de Automovilismo
ESTRICTAMENTE PROHIBIDO
No cruzar la carretera durante la competición
No estacionar ni acampar a pie de tramo
No abusar física ó verbalmente de los miembros de la organización
No colocarse a pie de carretera invadiendo las zonas prohibidas
No bloquear los accesos y/ó vías de evacuación de ambulancias
No abusar del alcohol
No arrojar ó abandonar basura en los terrenos
AMBULANCIA
CÓDIGO DE CINTAS DE SEÑALIZACIÓN
Zona público
Cinta Amarilla
Cinta Roja Zig-Zaj
Cinta Roja
Carretera
ZONA DE PUBLICO
PROHIBIDO PUBLICO
PROHIBIDO
Infografía: Raúl Sierra


Real Federación Española de Automovilismo
ASI ES UN RALLYE SEGURO
Estaciona y acampa en lugares seguros y alejados de la carretera
Los lugares elevados son los más seguros para ver un rallye
Colócate alejado de la carretera
Sigue las indicaciones y respeta a los miembros de la organización
Colócate detrás de las cintas amarillas de "ZONA DE PÚBLICO"
Deja libres los accesos y/ó vías de evacuación de ambulancias
Disfruta del rallye, pero sin excesos
Recoge la basura y respeta la propiedad privada
AMBULANCIA
CÓDIGO DE CINTAS DE SEÑALIZACIÓN
Zona público
Cinta Amarilla
Cinta Roja Zig-Zaj
Cinta Roja
Carretera
ZONA DE PUBLICO
PROHIBIDO PUBLICO
PROHIBIDO
Infografía: Raúl Sierra

# 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 PARA VEHICULOS HISTORICOS, EN ESPECIAL EL ANEXO II**

**"LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES".**

**SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS:**

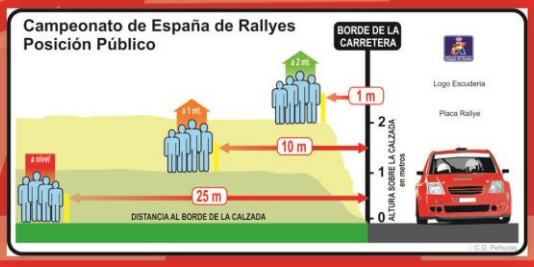









**SI USTED DECIDE UBICARSE EN UNA ZONA PROHIBIDA O SIN MARCAJE DE SEGURIDAD, LO ESTARÁ HACIENDO BAJO SU PROPIA RESPONSABILIDAD, DEBIENDO SEGUIR EN TODO MOMENTO LOS CRITERIOS DE SEGURIDAD MARCADOS EN EL ANEXO III DEL REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES PARA VEHICULOS HISTORICOS**




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

**EN ESTE CASO, SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS:**

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

© RFEDA