

ANEXO II - SEGURIDAD EN LOS RALLYS FEPAD

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

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

La atención del organizador deberá centrarse en los requerimientos del anexo H del Código Deportivo Internacional, en particular los que contiene el art. 9.2. y 9.4.

1.- Seguridad General

1.1. Plan de Seguridad

Debe realizarse un Plan de Seguridad que contenga:

1.1.1. El lugar de ubicación de la Dirección del Rally.

1.1.2. Los nombres de los diferentes responsables:

- Director del Rally
- Directores de Rally Adjuntos
- Jefe Medico
- Director de Seguridad
- Jefes de Tramos cronometrados
- Jefes de Controles Horarios

1.1.3. Las direcciones y teléfonos de cada servicio de seguridad:

- Fuerzas de Orden Público
- Hospitales
- Servicio Médico de Urgencias
- Bomberos
- Servicio de grúa

1.1.4. Itinerario completo con detalle de los enlaces.

1.1.5. 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.

1.1.6. 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

1.1.7. Los organizadores deberán remitir a la FEPAD el Plan de Seguridad del Rally. 40 días antes del evento para su estudio por el Delegado de Seguridad.

1.2. Director de Seguridad

- 1.2.1. Se nombrará en el Reglamento Particular del Rally un Director de Seguridad que formará parte el Comité Organizador y participará en la realización del Plan de Seguridad.
- 1.2.2. Durante el rally, estará en comunicación permanente con la Dirección del rally, el Jefe Médico y la salida de cada tramo cronometrado (por radio).
- 1.2.3. Será el responsable de la ejecución y aplicación del Plan de Seguridad previsto.

1.3. Jefe de Seguridad de cada tramo cronometrado

- 1.3.1. Cada tramo cronometrado tendrá un Jefe de Seguridad, el cual asistirá al responsable de seguridad.
- 1.3.2. 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. Director Médico

- 1.4.1. Deberá ser un médico con experiencia en reanimación y en rallies, designado por el Comité Organizador, y cuyo trabajo se realizará en conjunto con el Director del Rally y Comisarios Deportivos.
- 1.4.2. Los médicos a bordo de los vehículos de primera intervención (VPI) deberán tener experiencia en reanimación.

1.5. Control del plan de seguridad

- 1.5.1. El Director del Rally, será el máximo responsable de asegurarse del cumplimiento correcto del Plan de Seguridad.
- 1.5.2. El Observador de la FEPAD comprobará 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 rally.

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

2.1. Película educativa (se recomienda)

- 2.1.1. En forma de spot publicitario.
- 2.1.2. 30 segundos de duración
- 2.1.3. Con el comentario de un(os) piloto(s) de reconocido prestigio.

2.1.4. No deberá mostrar accidentes.

2.1.5. Deberá ser transmitido varias veces.

2.2. Recomendaciones para los tramos cronometrados

2.2.1. La elección de cada tramo cronometrado debe tener en cuenta las características específicas y cantidad de público que pueda asistir al mismo.

2.2.2. 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.

2.2.3. 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.

2.3. El control de los espectadores

2.3.1. Los organizadores, con la asistencia de las autoridades del orden público, donde sea posible, deben identificar y delimitar las zonas de peligro antes de la llegada del público. Cualquier zona de peligro debe estar indicada en el Plan de Seguridad.

2.3.2. Se debe impedir al público su desplazamiento en el recorrido de un tramo cronometrado, después del coche "0" y antes del paso del último coche (vehículo de Cierre de la organización).

2.3.3. Deben distribuirse entre el público, recomendaciones de seguridad en el recorrido de los tramos cronometrados y también en todas las zonas de acceso.

2.3.4. Para asegurar la seguridad del público durante un tramo cronometrado, debe haber un número suficiente de Oficiales de Ruta y fuerzas del orden público. Los Oficiales de Ruta deben estar claramente identificados. Se recomienda el uso de chalecos con el distintivo de "SEGURIDAD".

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 control de radio indicado en la libreta de ruta.

Si el piloto no cumple esta regla, el Comisario Deportivo podrá imponer al responsable una penalización que puede llegar a la EXCLUSIÓN de la carrera.

2.5. Autos oficiales.

2.5.1. Los coches "cero" de la organización (coches de cierre de carreteras) deben llevar un panel de 36 cm x 50 cm en el capot y en cada una de las dos puertas delanteras con la palabra SEGURIDAD, con el

número 000, 00 ó 0. El coche de “Cierre” también deberá llevar un panel de las mismas dimensiones con una bandera a cuadros o la palabra “CIERRE”.

En el caso de tener vehículos de primera intervención móviles durante el evento, estos deberán de llevar un panel de 36 cm x 50 cm en el capot y en cada una de las dos puertas delanteras con las iniciales “VPI”.

- 2.5.2. Todos estos vehículos (000, 00, 0, SEGURIDAD, VPI y Cierre) deberán estar equipados con una luz destellante giratoria en el techo, y una sirena. Y deberán estar, ante todo, adaptados al terreno y al tipo de competencia, así como estar en buenas condiciones.
- 2.5.3. Todo vehículo de primera intervención (VPI) deberá estar equipado de comunicación por radio.
- 2.5.4. Los pilotos y copilotos de los autos oficiales deben tener una gran experiencia de conducción en rallies al objeto de poder informar al Director del Rally de forma detallada sobre las condiciones de los tramos cronometrados y del itinerario en general.
- 2.5.5. Los pilotos y copilotos del vehículo “cero” deberán usar cascos protectores homologados durante el recorrido de los tramos cronometrados así como tener el cinturón de seguridad puesto.

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.

2.7. Información

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

- Periódicos, emisoras de radio y televisión (si posible)
- Carteles
- Distribución de folletos
- Mediante el recorrido del coche de información (antes del coche “0”) equipado con un altavoz 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 FEPAD

3.1.1. Requerimientos mínimos de seguridad

3.1.1.1. En la salida de cada tramo cronometrado:

- Un médico con experiencia en reanimación.
- Una ambulancia equipada.
- 02 extintores (2 kilos c/u).

3.1.1.2. En puntos intermedios de los tramos cronometrados:

Además del dispositivo sanitario ubicado en la salida, cada 15 km de tramo cronometrado como máximo, deberá establecerse:

- Una ambulancia o vehículo de rescate asistencial de soporte vital básico.

3.2.2. Controles de paso

3.2.2.1. Una red de emisoras intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 5 km específica para cada tramo cronometrado, permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo del Rally.

3.2.2.2 Cada puesto de radio deberá estar claramente señalizado en la libreta de ruta y también en la carretera por un cartel.

3.2.2.3 En un tramo cronometrado, toda ambulancia intermedia deberá estar situada junto a punto de radio y señalizada con un cartel con una Cruz Roja.

3.2.2.4 El seguimiento de los vehículos deberá ser realizado por Dirección del Rally o por el Jefe de Seguridad de cada tramo cronometrado en el mismo. En ambos casos, un cuadro de seguimiento debe ser utilizado para facilitar esta tarea.

3.3. En parques de asistencia, en las salidas y llegadas:

- Un médico.
- Una ambulancia asistencial de soporte vital básico.
- En ninguna circunstancia un tramo cronometrado podrá arrancarse o reanudarse, en caso de interrupción, en ausencia de un dispositivo médico mínimo (vehículo de primera intervención y ambulancia asistencial en el inicio del tramo). La organización deberá prever los medios sanitarios de reposición necesarios.

3.4. Medidas preventivas (señalizaciones)

3.4.1. 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 Oficial 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.

3.4.2. 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.

3.4.3. Los puestos para oficiales se situarán en el recorrido de los tramos cronometrados, al objeto de:

- Hacer respetar los lugares prohibidos al público, con la ayuda de carteles, autos, silbatos y altavoces.
- Donde sea posible, avisar a los participantes de cualquier obstrucción en el tramo, mediante el uso de banderas amarillas.

3.5. Libreta de ruta S.O.S. (rojo) / OK (verde)

3.5.1. Cada libreta de ruta deberá tener, preferentemente como contraportada, un "S.O.S." (Rojo), y por el lado contrario, una señal de "OK" (Verde). 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.

3.5.2. Si el equipo abandona el vehículo y no requiere de atención médica inmediata, deberá dejar la señal de "OK" verde para que sea visible para otros participantes.

3.5.3. Si por el contrario, necesita atención médica urgente, la señal "S.O.S." roja deberá mostrarse, si es posible, a los 2 vehículos siguientes.

3.5.4. A todos los participantes se les deberá recordar esta regla mediante una notificación escrita, durante la entrega de documentos.

3.5.5. Cualquier tripulación que no siga esta regla, podrá ser penalizado por el Comisario.

3.6. Hospitales, itinerarios de evacuación y alternativo

3.6.1. Un Hospital con Unidad de Reanimación será necesario en cualquier caso; capaz de recibir a la vez, heridos necesitados de cuidados menores y aquellos que precisaran de cuidados intensivos.

3.6.2. En cada unidad hospitalaria se deberá contar con servicio de urgencias con cubículo de choque, rayos X y quirófano; asimismo: un médico especialista en reanimación, un cirujano, un radiólogo y un traumatólogo alertados.

3.6.3. Un itinerario de evacuación para cada tramo cronometrado debe ser previsto e indicado de forma clara en el Plan de Seguridad, por medio de un plano o de un croquis.

3.6.4. Se recomienda alertar a los servicios de urgencia de los hospitales cercanos a la ruta.

3.6.5. El organizador deberá prever un recorrido alternativo para cada tramo cronometrado.

4. La 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 oficiales.
- 4.2. Los organizadores deben asegurar que los oficiales en el ejercicio de su función, no estén obligados a colocarse en situación de peligro.
- 4.3. Incumbe pues, a los organizadores, el asegurar que los oficiales sean suficientemente entrenados a este respecto.