

MANUAL DE SEGURIDAD

Además de todo lo expuesto en este manual, 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.

Hay que centrarse en los requerimientos del Anexo "H", sobre todo en los artículos que hacen referencia a la vigilancia de pista.

El Organizador deberá tener muy en cuenta este y, para ello deberá seguir las directrices aquí marcadas. No obstante

1.- RELACIÓN DE LOS TELÉFONOS DE INTERÉS PARA LA SEGURIDAD DE LA PRUEBA

Se realizará una lista de teléfonos donde deberán figurar al menos:

- Dirección de Carrera.
- Secretaría de la Prueba.
- Policía y/o Guardia Civil
- Policía de Tráfico.
- Puntos de Radio.
- Responsable de Rescate.
- Centro coordinador de emergencias local y/o provincial.
- Servicio de ambulancias.
- Servicio extinción de incendios (aconsejable).
- Hospitales y Centros de Salud en aviso.

Esta lista deberá ser distribuida a todas las personas con responsabilidad en la prueba.

2.- CARACTERÍSTICAS DEL RECORRIDO

Deberá figurar la siguiente información:

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

3.- 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.

4.- ORGANIZACIÓN VIGILANCIA Y SEGURIDAD DEL TRAMO

Los apartados a cubrir son los siguientes:

- 4.1.- Número y emplazamiento de los controles.
- 4.2.- Equipamiento de los controles.
- 4.3.- Personal.
- 4.4.- Material de comunicación, tipo y ubicación.
- 4.5.- Personal de vigilancia (privado o público, especificar): número y ubicación.

5.- DISPOSITIVO SANITARIO

5.1.- En la salida de cada tramo cronometrado un vehículo de intervención rápida adaptado al terreno (TTM o “R” 4x4?) equipado para la evacuación en camilla.

5.2.- En el Parque de Trabajo o zonas de concentración controladas por la Organización: - Una ambulancia asistencial clase B. Esta puede suplir a las anteriores en caso de traslados.

5.3.- Los hospitales alertados, deberán disponer de al menos especialistas en Anestesiología y Reanimación, Cirugía, Traumatología y Radiología, en guardia de presencia física las 24 horas.

6.- SERVICIOS CONTRA INCENDIOS Y RESCATE

Los distintos puntos a describir en este apartado son:

6.1.- Vehículo/s de rescate, equipamiento humano y material.

6.2.- Vehículos contra incendios, equipamiento humano y material.

6.3.- Ubicación de todos los medios contra incendios y rescate.

6.4.- Disponibilidad de otros medios de apoyo en caso de necesidad.

7.- SERVICIO GRÚAS

Sera necesaria al menos una grúa en la salida y el número suficiente de remolcadores para cubrir todo el tramo.

El Director de Carrera y Jefe de seguridad tendrán que tener un plano con la ubicación de cada **uno**.

8.- SISTEMA DE COMUNICACIONES

Como mínimo, tienen que estar comunicados por emisora, el Director de Carrera, Jefe de Seguridad, el coche cero, puntos de radio, controles de salida/llegada y el Coche Escoba.

Cronometraje ira en otro canal diferente.

9.- CADENA DE MANDO

Describir las personas que intervienen en la toma de decisiones ante un accidente o alarma y el orden de prelación. Sistemática de actuación de los pasos a realizar ante una “alarma”.

10.- PLANOS

Estará a disposición de todos los responsables un plano con:

- La ubicación de los controles de tramo.
- Ubicación de los medios sanitarios.
- Ubicación de los medios de extinción y rescate.
- Ubicación de las grúas.
- Situación de Dirección de Carrera, Secretaría de la prueba, Zona Verificaciones, Parques de Trabajo y salida/llegada de cada Tramo Cronometrado.

11.- LA SEGURIDAD DEL PÚBLICO

Una prioridad básica de este Manual de Seguridad es la seguridad del público presente en el Rallye. Además de las medidas, no limitativas, que complementan las disposiciones del Anexo H del Código Deportivo Internacional, se aconseja:

11.1.- El control de los espectadores

- 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.

- 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).

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

- 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”.

- El color de la cinta o carteles para delimitar las zonas prohibidas al público, deberá ser de color rojo, Roja/Blanca o Naranja. 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.

11.2.- Coches “Cero” y coches “escoba”.

a. Se recomienda que 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.

b. 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”, se aconseja no utilizar en la Caravana de Seguridad cualquier vehículo de carreras o semi carreras.

c. 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.

11.3.- 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 EXCLUSIÓN de la carrera.

12.- LA SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARTICIPANTES

12.1.- Medidas Preventivas (señalizaciones)

a. Las carreteras y caminos de acceso a los tramos cronometrados, deberán estar cerrados al tráfico de la siguiente manera:

b. Las carreteras y/o caminos 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.

c. Caminos sin salida: deben estar cerrados por medio de cinta y un cartel fijado a la misma, que avise del desarrollo de la prueba.

d. Será responsabilidad de los vehículos “cero”, verificar que las medidas de cierre se hayan realizado y, si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.

12.2.- El procedimiento para el uso de banderas roja en tramos cronometrados se regirá por la siguiente normativa:

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

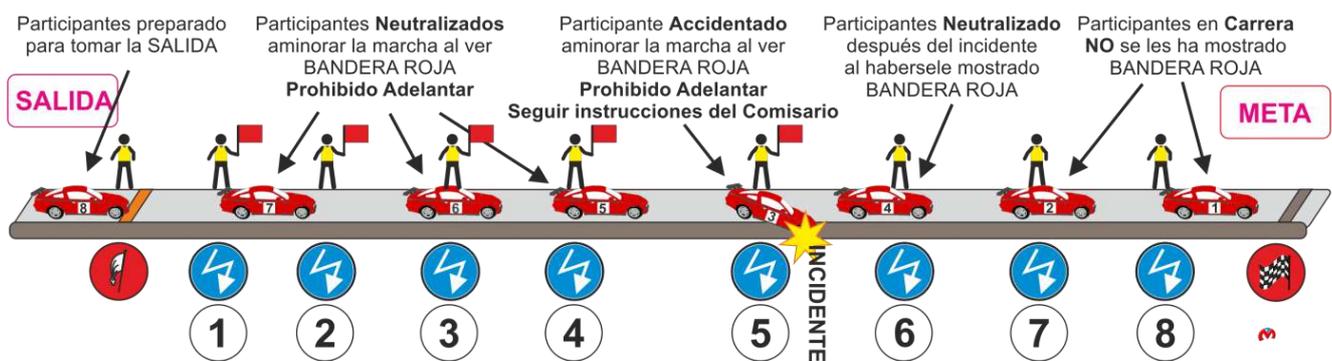
b. Las banderas físicas solo podrán estar situadas en los “puntos radio” indicados en el road-book. La medida mínima de las banderas rojas deberá ser 60x80 cms.

c. La orden para desplegar banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.

d. Una vez cursada la orden, se mostrarán todas las banderas situadas en los “puntos radio” comprendidos entre la salida del tramo cronometrado y el lugar del incidente. En el caso de la Bandera Amarilla Electrónica, el Director de Carrera la podrá desplegar en cualquier punto del Tramo Cronometrado

e. El señalizador de la Bandera Roja Física, deberá ser un Comisario de Ruta con licencia en curso, Identificado con un chaleco o peto amarillo, fácilmente visible.

f. 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.



g. A todo equipo al que se le haya mostrado bandera amarilla, se le aplicará lo dispuesto en el artículo 22.16. del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de Rallies de Tierra.

h. El organizador deberá dar a cada equipo participante dos adhesivos en los que figure un número de teléfono de emergencia (art. 13.4.2 del Reglamento Deportivo). Estos adhesivos deberán colocarse en el interior del vehículo a la vista del equipo y otro exterior junto al pulsador del extintor.

12.3.- Vigilancia

a. 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 3

b. 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.

c. 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/o 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 señalará con bandera amarilla fija y el Comisario de radio deberá informar del paso del citado vehículo.

12.4.- Road Book. “SOS/OK”

a. Cada Road Book deberá tener, preferentemente como contra-portada, la leyenda SOS, y por el lado contrario, una señal de “OK”. En el caso de Ralliesprint que no es necesario el Road Book se entregará una hoja por un lado con la leyenda “SOS” y por el reverso “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.

b. Si el equipo abandona el vehículo, deberá dejar la señal de “OK” verde para que sea visible para otros participantes.

c. Si por el contrario necesita atención médica urgente, la leyenda SOS deberá mostrarse, si es posible, a los 2 vehículos siguientes.

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

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

12.5.- Itinerarios de Evacuación y alternativo (recomendado)

a. Poseer un mapa con los distintos planes posibles de evacuación, con detalle de la ruta a seguir.

b. El Organizador deberá prever un recorrido alternativo para cada tramo cronometrado.

13) SEGURIDAD DE LOS OFICIALES

13.1. 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.

13.2. 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.

13.3. 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.

PROTOCOLO DE SEGURIDAD

Como complemento de los diferentes Reglamentos 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 y, colocación de este en las citadas zonas, 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.

20.- PLAN DE SEGURIDAD

20.1.- Se recomienda al Organizador, la elaboración del Plan de Seguridad.

20.2.- 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:

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

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

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

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

b.- Nº de efectivos de emisoras - con su número de radio - así como nº de Oficiales con Bandera.

c.- Nº de vehículos de Servicio de Seguridad: Ambulancias, Coches "R", Bomberos, Grúas, etc...

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

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

20.4.- 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.

20.5.- 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.

21.- RECONOCIMIENTOS

21.1.- Cualquier oficial de la prueba podrá realizar trabajos de control en los Reconocimientos Oficiales.

21.2.- Se aconseja montar –de forma aleatoria- controles de "reconocimientos ilegales" desde un mes antes de la celebración del Rallye.

21.3.- 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

21.4.- 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). Y que no nadie más a bordo.

b) Que el funcionamiento del GPS, es correcto (si lo hubiera).

c) Que el vehículo es el acreditado.

d) Que los vehículos no se paran, se salen del recorrido o avanzan marcha atrás

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

21.6- 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.

22.- CARAVANA DE SEGURIDAD

22.1.- Los organizadores deberán prever, al menos, dos vehículos de seguridad numerados 0 y Escoba (Bandera).

Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad deberán contar con emisora, Girofaro y sirena.

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.

22.2.- Los miembros de la Caravana de Seguridad deberán estar en posesión de la correspondiente licencia de Piloto-Oficial válida y en vigor.

22.3.- 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.

22.4.- 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.



Vehículo "00"



Vehículo "0"



Vehículos Competición



Vehículo Escoba

23.- TRAMOS CRONOMETRADOS

23.1.- 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.
- Si no pueden evitarse las zonas urbanas como parte de un Tramos Cronometrado, el montaje de las mismas se deberá realizar con la suficiente antelación (que deberá ser el máximo posible para evitar

problemas de última hora) a la llegada del público y con el suficiente personal de seguridad. En todo caso, se aconseja adelantar al máximo el tiempo de montaje de los Tramos Cronometrados.

23.2.- El Organizador deberá distribuir folletos con consejos de seguridad entre el público asistente al Rallye. Se aconseja la inclusión de información con las Coordenadas GPS de los puntos de interés para el público

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

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

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

23.6.- 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.

23.7.- Todas las carreteras y/o caminos 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**

24.- ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN

24 .1.- CINTAS

a.- Cinta Roja, Roja/Blanca o Naranja, para zonas de Prohibido al Público. Se aconseja que lleven impreso el texto de Zona Prohibida al Público y la señal de Prohibido Público.

b.- Cinta Amarilla para zonas de Público. Se aconseja que lleven impreso el texto de Zona para Público. Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.

Cinta **Color Rojo**
Prohibido situarse delante
y dentro de la cinta

Cinta **Color Rojo/Blanco**
Prohibido situarse delante
y dentro de la cinta

Cinta **Color Naranja**
Prohibido situarse delante
y dentro de la cinta

Cinta **Color Amarillo**
A partir de la cual se
puede situar el público



Cinta **Color Rojo y/o Roja/Blanco y/o Naranja en Zig-Zag**
Prohibido situarse en toda la zona delimitada por la cinta

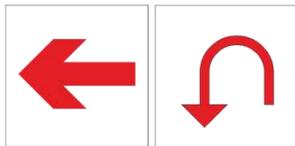
24. 2 - PANELES

a.- Paneles con flechas señalizadoras de dirección. (Colocados en estacas a 1 metro de altura).

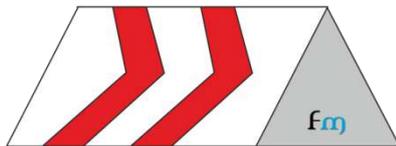
b.- Flechas señalizadoras de dirección de color rojo. (Colocados en estacas a 1 metro de altura).

c.- Paneles con señales de precaución para badenes, saltos, obstáculos naturales, etc... . (Colocados en estacas a 1 metro de altura).

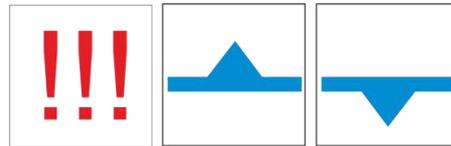
d.- Prismas de cartón con flechas señalizadoras.



Flechas Señalizadoras



Prismas con Flechas



Señales de Peligro

24. 3.- CARTELES

Carteles Prohibido Público, Prohibido Aparcar, Acceso de Público y Zona de Público, Zona Prohibido Público y Cartel de Descarga de Responsabilidad..

- Tamaño A4, plastificado.
- Colocados en estacas a 1 metro de altura.



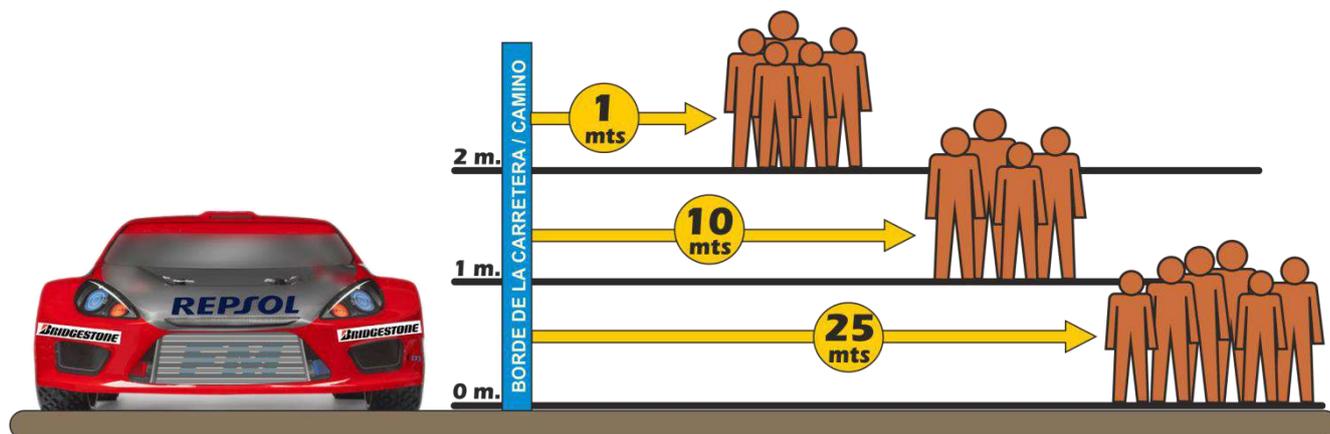
24.4. MONTAJE DE SEGURIDAD DE LAS ZONAS ESPECIALES [Z.E.]

- 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).
- 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.
- Queda **terminantemente prohibido**, utilizar cinta o malla amarilla para cerrar los caminos de los Tramos Cronometrados.
- 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.
- 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.
- 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.
- Es aconsejable 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.
- 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.

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

j.- 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.

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



24.5. 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:

a.- Las chicannes deberán estar incluidas en el Reglamento Particular como si de una Zona Especial se tratase. Deberán ser mostradas en el road book y deberán estar montadas durante la sesión de reconocimientos.

b.- Las chicannes deberán estar construidas de:

1. Barrera de mediana de polietileno (new jersey) rellenos de agua o arena.
2. Balas de paja compacta, y a ser posible circular.
3. Barrera de neumáticos (4 x columna) unidos entre sí.

c.- Cada Chicanne, podrá constar de 2, 3 o 4 barreras separadas entre sí. Entre cada barrera, deberá haber una distancia mínima de 11 metros. Esta distancia, se deberá tomar desde los puntos exteriores de las barreras y no desde el centro de las mismas.

d.- 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 chicanne, que menos riesgo ofrezca para los participantes.

e.- Deberá existir un panel con una señal de atención que advierta de la proximidad de la chicanne. Este panel deberá estar colocado 100 metros antes de la primera barrera.

f.- La zona de influencia de la Chicanne, deberá contar con el siguiente personal:

1. Un Comisario de Banderas con material de puesto
2. Tantos Comisarios de Seguridad como se precisen.

g.- 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.

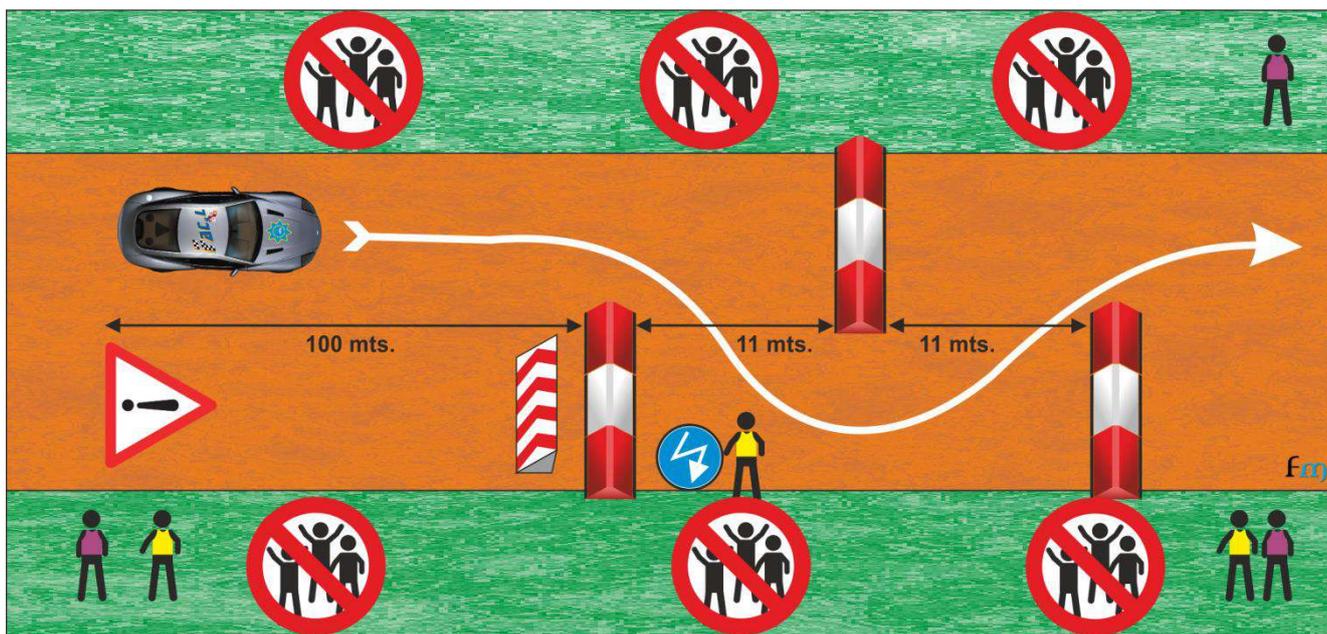
El público deberá estar siempre colocado en lugares altos (+ de 2,5 mts) o lejos de la calzada (+ de 25 mts) si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura.

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.

h.- 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.

i.- 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.



24.6. 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.

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)

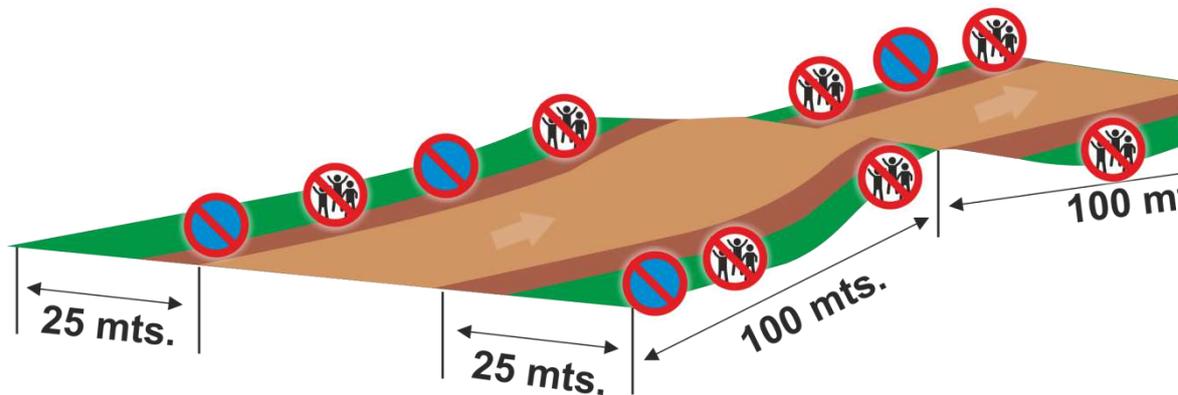
a.- En los márgenes del recorrido, anterior a la cresta del rasante, se deberán dejar 10 metros de margen de seguridad por ambos lados.

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

c.- 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.

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

e.- 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.



24.7 CORTES DE CARRETERAS Y CAMINOS

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:

- 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.
- 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.

25.- INFORMACION - CONSEJOS DE SEGURIDAD

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:

- Cuadro Horario de la Prueba.
- Información acerca de los Tramos Cronometrados con las horas estimadas, de pasada por los mismos, puntos de cruce con la carretera...etc.
- Lista de Inscritos.
- Descripción detallada de cada Tramos Cronometrados con las Zonas Especiales para el Público [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.
- Cuadro Oficial con el Código de Cintas de Seguridad.
- Cuadro Oficial con la Escala de Posición del Público en los Tramos Cronometrados.
- Cuadro Oficial con los Carteles de las Zonas de Seguridad.
- Infografías de las Zonas Peligrosas para el Público.
- Consejos de Seguridad y Medioambiente.
- Cartel de Descarga de Responsabilidad

INFORMACIÓN PARA LOS ESPECTADORES

RECOMENDACIONES

- ◆ 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!!!.
-
- ◆ Ser puntuales y llegar al sector selectivo con tiempo suficiente para aparcar correctamente nuestro vehículo en las zonas habilitadas para ello.
 - ◆ El tramo 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.
 - ◆ 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, ya que no podremos salir del recorrido una vez iniciada la prueba.
 - ◆ Se aconseja que el organizador habilite papeleras y/o contenedores a lo largo del recorrido.
 - ◆ 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.
 - ◆ Sigue siempre las instrucciones de los voluntarios y organizadores. Trátales con respeto y educación. Sin ellos, no sería posible este deporte.
 - ◆ Debemos saber a qué vamos, ya que por motivos de seguridad, no nos dejarán mover nuestro vehículo hasta que no finalice la carrera. Es posible que se produzcan retrasos en caso de accidente. No te desespere.
 - ◆ Debemos situarnos siempre en lugares elevados, evitando las zonas potencialmente peligrosas.
 - ◆ Las zonas marcadas con cinta roja son zonas prohibidas para el público, tanto delante como detrás de ellas.
 - ◆ Las zonas marcadas con cinta amarilla son zonas permitidas al público.
 - ◆ 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.

NUNCA HAGAS ESTO

- ◆ Situarse en lugares peligrosos.
- ◆ Invadir el recorrido, por cualquier motivo.
- ◆ Lanzar objetos al recorrido.
- ◆ Desplazarse por el recorrido con tu vehículo de manera temeraria, antes o después de la carrera.
- ◆ Hacer caso omiso a las indicaciones del personal de la Organización.
- ◆ Colocarse en los lugares prohibidos.
- ◆ Encender hogueras.
- ◆ Dejar basuras y desperdicios abandonados.
- ◆ Quitar las señales y cintas de Seguridad.

RECUERDA

Que los organizadores pueden llegar a suspender una prueba si en algún momento observan situaciones potencialmente peligrosas para deportistas y/o espectadores. No nos obligues a tomar esta decisión. Detrás de este “espectáculo” hay multitud de personas y meses de trabajo

Se Responsable con la competición, el personal y el medio ambiente!!!!



ATENCIÓN

SE ENCUENTRA EN UNA PRUEBA DEPORTIVA

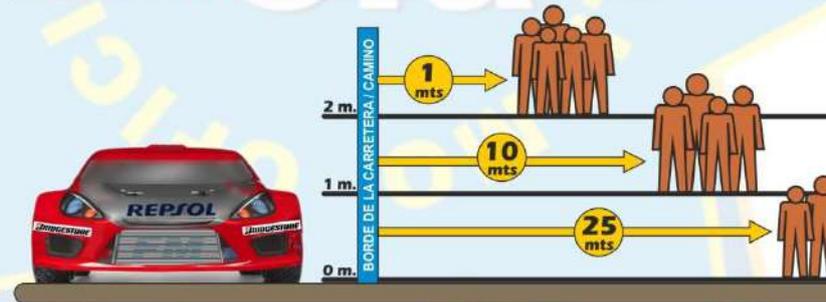
SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS



SI USTED DECIDE UBICARSE EN UNA ZONA PROHIBIDA O SIN MARCAJE DE SEGURIDAD, LO ESTÁ HACIENDO BAJO SU PROPIA RESPONSABILIDAD DEBIENDO SEGUIR EN TODO MOMENTO LOS SIGUIENTES CRITERIOS DE SEGURIDAD.



Posición del Público



Caravana de Seguridad

Vehículo "00"



Vehículo "0"



Vehículos Competición



Vehículo Escoba/Barra



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

