

## REGLAMENTO DEPORTIVO RALLYES DE ASFALTO

### ANEXO 3

#### LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES DE ASFALTO

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.

#### 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 Responsables de Seguridad
3. Las direcciones y teléfonos de cada servicio de seguridad: Fuerzas de Orden Público Servicio médico de la prueba Parques de Bomberos Servicio de Grúa.
4. Itinerario completo con detalle de los Sectores de Enlace.
5. El Plan de Seguridad para cada tramo cronometrado.
6. Servicios de urgencias para cada tramo cronometrado, además de un mapa detallado del tramo.
7. 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

**1.2.** Responsable de Seguridad

1. Se nombrará un responsable de seguridad vial que formará parte el Comité Organizador y participará en la realización del Plan de Seguridad.
2. Durante el rallye, deberá estar en comunicación permanente, vía teléfono o radio, con el D.C. El D.C podrá asumir las labores de seguridad en Dirección de Carrera y el Jefe de Seguridad ir en la Caravana.
3. Será el responsable de la ejecución y aplicación del Plan de Seguridad previsto.

**1.3.** 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 EAF-FVA comprobarán atentamente el cumplimiento de todos los procedimientos de seguridad.

#### 2. LA SEGURIDAD DEL PUBLICO

**2.1.** El control de los espectadores

1. Los organizadores, donde sea posible, deben identificar y delimitar las zonas especiales antes de la llegada del público. Cualquier zona especial debe estar indicada en el plan de seguridad.
2. Se debe impedir al público su desplazamiento en el recorrido de un tramo cronometrado, antes del paso del coche "00" y hasta el paso del último coche (vehículo de fin de carrera/Bandera a cuadros de la organización). El acceso y la circulación por la calzada de los tramos cronometrados del público queda

prohibido 20 minutos antes del paso del primer participante. Por ello, se deberá prever un camino alternativo y marcado, para dirigir a los espectadores hasta el lugar previsto por el organizador, que tendrá la consideración de Z.E.

3. El color de la cinta o carteles para delimitar las zonas prohibidas al público deberá ser de color rojo.

**2.2. Informes sobre accidentes** Si un piloto se ve implicado en un accidente en el que un espectador resulte herido, debe obligatoriamente notificarlo en el próximo punto de radio indicado en el Road- Book. Si el piloto no cumple esta regla, los Comisarios Deportivos podrán imponer al equipo responsable, una penalización que puede llegar a la descalificación de la carrera.

**2.3. Coches “Cero” y coches “escoba”.** Todos estos vehículos deberán estar equipados con una luz destellante o giratoria en el techo, y una sirena.

### 3. LA SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS PARTICIPANTES

#### 3.1. Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados.

En la salida de cada tramo cronometrado:

- Un vehículo medico de intervención rápida, de rescate y excarcelación con conductor (TES) y medico reanimador. Si existe un equipo de rescate y excarcelación autónomo (BOMBEROS) dicho coche “R” podrá sustituirse por un coche “S”, vehículo medico de intervención rápida con la misma dotación de personal.
- Una ambulancia asistencial clase C (Dotación: técnico/conductor (TES), enfermera/o y medico reanimador).
- Una ambulancia asistencial clase B (Dotación: un técnico/conductor (TES)) y otro TES con funciones de ayudante según RD 836/2012. En puntos intermedios de los tramos cronometrados. La distancia de este punto intermedio desde la salida podría superar los 15 km, según las características del trazado y longitud total del recorrido del tramo cronometrado.

Además del dispositivo sanitario ubicado en la salida:

- Un vehículo medico de intervención rápida, de rescate y excarcelación (Normativa FIA y/o RFEDA) con conductor (TES) y medico reanimador. Si existe un equipo de rescate y excarcelación autónomo (BOMBEROS) dicho coche “R” podrá sustituirse por un coche “S”, vehículo medico de intervención rápida con la misma dotación de personas.
  - Una ambulancia asistencial clase B. (Dotación: un técnico/conductor (TES)) y otro TES con funciones de ayudante según RD 836/2012.
- Nota: Como alternativa a este dispositivo (Médico en coche R + Ambulancia asistencial clase B podrá ser utilizada una ambulancia asistencial clase C como vehículo de intervención exclusivamente médico, si su radio de acción no es mayor de 8 Km.
- En los tramos cronometrados de más de 25 Km se recomienda una segunda ambulancia asistencial clase C y su equipo médico y un segundo vehículo de intervención rápida y su equipo médico. En ninguna circunstancia un tramo cronometrado deberá reanudarse, en caso de interrupción, en ausencia de un dispositivo médico mínimo (vehículo de intervención rápida y una ambulancia asistencial en la salida).

#### 3.2. Medidas Preventivas (señalizaciones).

1. Las carreteras y caminos de acceso a los tramos cronometrados deberán estar cerrados al tráfico de la siguiente manera:
  - a) Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por un Comisario de Ruta o personal habilitado para ellos.

- 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. 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.
2. El organizador deberá dar a cada equipo participante dos adhesivos en los que figure un número de teléfono de emergencia. Estos adhesivos deberán colocarse en el interior del vehículo a la vista del equipo y otro exterior junto al pulsador del extintor. El número se incluirá también en el cartel SOS.

### 3.3. Vigilancia.

1. Una red de emisoras intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 3 Kms en Rallyes de Asfalto y 2,5 kms en Rallyes de Tierra específica para cada tramo cronometrado, permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo del Rallye. En cualquier caso, el Organizador debe tener en cuenta que pueden existir zonas negras o sin comunicación. Debiendo reforzar aquellas zonas susceptibles de tener problemas con las comunicaciones, normalmente debido a la orografía.
2. Cada puesto de radio deberá estar claramente señalado en el Road Book y también en la carretera de acuerdo con lo indicado en el Anexo 2.
3. En un tramo cronometrado, toda ambulancia intermedia deberá estar situada junto a un punto de radio.

### 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 tamaño mínimo A5. 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. Cualquier equipo que no siga esta regla, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

### 3.5. Servicio de grúa en los Tramos Cronometrados.

Se contará con la presencia de al menos con una grúa en la salida de cada Tramo Cronometrado. Las grúas de los tramos cronometrados están al servicio exclusivo de la organización y tienen como única misión la retirada de los vehículos que obstruyan el normal desarrollo del Rallye. El Director de Carrera, o su adjunto, será el responsable del uso de las grúas durante el desarrollo de la competición. Ninguna reclamación será aceptada sobre el uso de grúas. Todos los vehículos deben estar equipados con una anilla de remolque delantera y otra trasera en todas las pruebas. Este enganche solo se usará si el vehículo puede moverse libremente. Deberá ser fácilmente visible y estar pintada en amarillo, rojo o naranja.

### 3.6. Itinerarios de Evacuación y alternativo

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 de la prueba.

**4.2.** Los organizadores deben asegurar que los Comisarios en el ejercicio de su función, no estén obligados a colocarse en situación de peligro. Ningún Comisario de Ruta podrá situarse detrás de la señalización de Zona prohibida al público.

## PROTOCOLO DE SEGURIDAD

### 1.- CARAVANA DE SEGURIDAD

- 1.1.- Los organizadores deberán prever, al menos, los siguientes vehículos de seguridad denominados Cierre de carretera, 00, Escoba/Fin. Federación aportará los vehículos 0 y S.
- 1.2.- Se aconseja un Briefing para los integrantes de la Caravana de Seguridad, para la unificación de criterios entre estos y la Dirección de Carrera. El Organizador deberá informar a todos los miembros de la Caravana de Seguridad, del lugar, fecha y hora de la celebración del Briefing.
- 1.3.- La Caravana de Seguridad, y en especial a partir del vehículo del Director Adjunto, deberá ser formada por vehículos de estricta serie, gama media, y deberán contar con emisora, Girofaro o luz destellante y sirena. Quedan prohibidos como vehículos de la Caravana de Seguridad, los vehículos de semi-carrera o de carreras.
- 1.4.- Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán estar en todo momento en contacto- vía radio- con la Dirección de Carrera. Se aconseja dotar de aparatos de seguimiento GPS a los vehículos “000”, “00” y “0”, para poder ser controlada su posición desde la Dirección de Carrera.
- 1.5.- 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. 1.6.- 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. Como mínimo, los miembros de la caravana informarán a Dirección de Carrera del estado del tramo en el punto medio de cada tramo cronometrado.

### 2.- TRAMOS CRONOMETRADOS

- 2.1.- 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, deberán intervenir para solucionar el mismo.
- 2.2.- 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
- 2.3.- Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad o de la propia Organización, en todas las posibles vías de evacuación que haya dentro de un Tramo Cronometrado. La distancia mínima de esta Zona de Seguridad deberá ser de 50 mts. Se entiende por Posible Vía de Evacuación, cualquier carretera que conecte el tramo con otra carretera principal y que sea susceptible de utilizar para cualquier tipo de evacuación (Ambulancias, Coches “R”, Bomberos, Grúas, Vehículos Organización, Vehículos accidentados, etc.).
- 2.4.- 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.
- 2.5.- 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 principales.

### 3.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD

#### 3.1.- CINTAS, MALLA Y CARTELES

##### 3.1. Cintas y Mallas

- 1.- Cinta Roja para zonas de Prohibido al Público. Excepto para zonas muy concretas se recomienda fuertemente el uso de cartelería. - Fondo en color rojo. - Señal de Prohibido Público. La cinta se instalará a una altura de 50 cms aproximadamente, y lo más alejado posible de la vía por donde circulen los vehículos de competición.

- 2.- Cinta Roja para zonas de Zig-Zag
- 3.- Cinta Amarilla para zonas de Público (opcional) - Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.
- 4.- Malla Amarilla para zonas de Público (opcional) - Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.

3.2. Carteles - Tamaño A3/A4, plastificado. Colocados en estacas (madera) a 1 mt de altura. Se recomienda la sustitución donde proceda, de la cinta roja por carteles de prohibido público y prohibido aparcar.

### 3.3.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD

- 1.- Barreras de Mediana de Polietileno utilizada como Chicane - escapatoria de frenada y como punto de referencia visual para los participantes.
- 2.- Barreras de mediana de Hormigón para zonas donde se necesite controlar una gran masa de público.
- 3.- Prisma Triangular de cartón con flechas indicadoras de dirección, como punto de referencia visual para participantes.
- 4.- Conos de balizamiento como puntos de referencia visual para los participantes.
- 6.- Triangulo rojo/verde indicador de dirección (opcional)
- 7.- Cartel con flecha indicadora de dirección (opcional)
- 8.- Cartel con flecha indicadora de dirección, amarillo con flecha en negro que se colocara del lado del copiloto y 30 mts antes del cruce(opcional)
- 9.- Cartel de zona de peligro como punto de referencia visual para los participantes (opcional).
- 10.- Señales indicadoras de distancia al Control Stop (opcional).
- 11.- Carteles Área Prohibida al Público.

### 3.4. MONTAJE DE SEGURIDAD DE LAS Z.E.

- 1.- 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.
- 2.- Queda terminantemente prohibido, utilizar cinta o malla amarilla para cerrar los caminos de los Tramos Cronometrados.
- 3.- 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.
- 4.- 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, en zonas con posibilidad de riesgo de accidente.
- 5.- 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.
- 6.- Es obligatorio el uso de prismas de cartón con flechas indicado ras 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.- Opcional. 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.
- 8.- Se deberán crear caminos de acceso para el público, claramente definidos con cinta y carteles indicadores de acceso a espectadores.
- 9.- Se aconseja - cuando las circunstancias lo permitan- sustituir los montajes de cintas rojas por carteles de prohibido público y a la vez, potenciar las zonas que sean susceptibles de albergar público -sin el más mínimo riesgo- con montajes de cinta o malla amarilla.
- 10.- Se aconseja- cuando las circunstancias lo permitan- desbrozar únicamente las zonas que se prevean vayan a ser utilizadas para albergar público en ellas.
- 11.- Se aconseja el uso de un furgón de montaje para cada tramo cronometrado, con tripulación suficiente para realizar las labores de montaje, coordinación, logística y desmontaje de cada tramo.