



FIA Rallye-Sicherheits- richtlinien **2020**

2. Ausgabe



www.fia.com/rally-safety



FIA Rallye-Sicherheits- richtlinien **2020**

Vorwort



Liebe Freunde,

die vorliegenden FIA Rallye-Sicherheitsrichtlinien sind das Ergebnis einer intensiven Analyse und detaillierten Beratungen zur sicheren Durchführung von FIA Rallye-Veranstaltungen auf der ganzen Welt.

Die FIA-Abteilung Sicherheit und Rallyes haben in enger Abstimmung mit der Closed Road- und Rallye Kommission der FIA zusammengearbeitet, um die aktuellen Best Practices aus der FIA Rallye-Weltmeisterschaft in ein Format zu übertragen, das auch für FIA-Rallyes auf regionaler und nationaler Ebene angewandt werden kann.

Die Sicherheit ist nach wie vor eines unserer zentralen Herausforderungen. Die FIA verpflichtet sich dazu, alle erdenklichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Zuschauer, Teilnehmer, Streckenposten und Medienvertreter im Motorsport zu schützen. Dabei sind bestes Fachwissen, eine sorgfältige Planung und eine korrekte Umsetzung entscheidend für den weiteren Erfolg dieser Sportart, die wir alle lieben. Vor diesem Hintergrund möchte ich alle Mitgliedsvereine, Rallye-Organisatoren, Offizielle und freiwilligen Helfer aufrufen, diese Richtlinien aufmerksam durchzugehen und sie als wertvolle Unterstützung zu betrachten, die Ihnen bei der Planung von Rallye-Veranstaltungen zur Seite stehen soll.

Ich wünsche Ihnen allen eine sichere und erfreuliche Rallye-Saison 2020.

Mit freundlichen Grüßen

Jean Todt
Präsident der FIA



Haftungsausschluss

©2020 Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)
– Alle Rechte vorbehalten

Ohne schriftliche Zustimmung seitens der FIA ist eine vollständige oder teilweise Vervielfältigung oder Veröffentlichung dieser Rallye-Sicherheitsrichtlinien mit Ausnahme für die mit der FIA verbundenen Mitglieder und den von ihnen zugelassenen Organisatoren von Rallye-Veranstaltungen verboten, denen das Recht eingeräumt wird, dieses Dokument für nicht-kommerzielle Zwecke zu nutzen.

Diese Richtlinien haben lediglich einen informativen Charakter und sind nicht als Ratschläge gedacht, auf die man sich vollumfänglich verlassen kann.

Im rechtlichen zulässigen Ausmaß schließt die FIA daher jegliche Haftung und Verantwortung aus, die sich aus einem zu weitgehenden Vertrauen in diese Richtlinien oder im Hinblick auf eine Person ergeben, die sich mithilfe des vorliegenden Inhalts informiert hat.

Danksagungen

Unser Dank gilt:

- Der FIA-Abteilung Sicherheit und den Mitgliedern der Closed Road-Kommission
 - Der FIA-Abteilung Rallye und den Mitgliedern der Rallye-Kommission
 - Dem Verein Motorsport UK für Texte und Bildmaterial
 - Dem Design von Gotham Studio - www.gothamstudio.ch
 - Dem Druck in der Abteilung Drucksachen der FIA
-

FIA Rallye Sicherheitsrichtlinien 2. Ausgabe - **Juni 2020**

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

1. OFFIZIELLE – AUFGABEN UND PFLICHTEN

- 1.1 • Der Vorsitzende der Sportkommissare
- 1.2 • Der ASN/FIA-Safety Delegate
- 1.3 • Der Rallyeleiter
- 1.4 • Der FIA-Medical Delegate
- 1.5 • Der medizinische Einsatzleiter
- 1.6 • Der Leiter der Streckensicherung
- 1.7 • Der Leiter der Zuschauersicherheit
- 1.8 • Der Wertungsprüfungs-Leiter (WVP-Leiter)
- 1.9 • Der Wertungsprüfungs-Leiter (WVP-Leiter) Sicherheit
- 1.10 • Anforderungen an die Sportwarte der Streckensicherung
- 1.11 • Westen
- 1.12 • Zeitlicher Ablauf der Rallye

2. SAFETY CARS UND IHRE AUFGABEN

- 2.1 • Die goldenen Regeln für O-Fahrzeuge
- 2.2 • Das Safety Car für die Zuschauer oder S1
- 2.3 • O-Fahrzeuge 000/00
- 2.4 • Das Zero Car (0)
- 2.5 • Das Sweeper Car
- 2.6 • Die Interim Safety Cars
- 2.7 • Zusätzliche Safety Cars
- 2.8 • Zeiten für die Safety Cars
- 2.9 • VIP-Fahrzeuge
- 2.10 • Zusätzliche Fahrzeuge (offizielle Autos)

3. DER SICHERHEITSPLAN

- 3.1 • Der Sicherheitsplan
- 3.2 • Der Sicherheitsplan im Detail
- 3.3 • Operative Pläne
- 3.4 • Pläne zum Umgang mit bestimmten Vorfällen
- 3.5 • Medizinische Anlaufstellen
- 3.6 • Auswahl der Wertungsprüfungen
- 3.7 • Identifikation der Risiken

- 3.8 • Funk-Kommunikation für die Wertungsprüfung
- 3.9 • Sportwarte an den Funkpositionen
- 3.10 • Zwingende Funkpositionen
- 3.11 • Zusätzliche Funkpositionen
- 3.12 • Tracking-Systeme
- 3.13 • Schikanen
- 3.14 • Kurven schneiden
- 3.15 • Die Wertungsprüfungs-Leiter (WVP-Leiter)
- 3.16 • Die Sportwarte der Streckensicherung
- 3.17 • Boxen
- 3.18 • Tankzonen
- 3.19 • Empfehlungen für private Probefahrten
- 3.20 • Umweltrichtlinien
- 3.21 • Handicap und Barrierefreiheit

4. SICHERHEIT DER ZUSCHAUER

- 4.1 • Risikobereiche
- 4.2 • Aufbau-Pläne
- 4.3 • Farben der Absperrbänder
- 4.4 • Kommunikation mit den Zuschauern
- 4.5 • Kommunikation der Sportwarte der Streckensicherung
- 4.6 • Assistierende Fahrzeuge
- 4.7 • Sicherheit und Identifikation für Medienvertreter

5. HELIKOPTER & DROHNEN

- 5.1 • Helikopter
- 5.2 • Drohnen

6. MASSNAHMEN BEI VORFÄLLEN

- 6.1 • Rallye-Leitung
- 6.2 • Erste Hilfe vor Ort
- 6.3 • Verfahren für den medizinischen Einsatzhelikopter
- 6.4 • Safety Briefing für die Teilnehmer
- 6.5 • Maßnahmen bei kritischen Vorfällen
- 6.6 • Erfassung von Unfalldaten
- 6.6 • Die World-Accident-Database der FIA

Einleitung

Der Rallyesport ist eine der großartigsten Prüfungen von Mensch und Maschine gegen das Gelände und die Zeit. Ein Teamsport, der sich nicht auf den Fahrer und den Beifahrer beschränkt, sondern ein ganzes Team erfahrener Mechaniker und Ingenieure umfasst, die sich Tag und Nacht dafür ins Zeug legen, die Besonderheiten der anstehenden Strecken zu bezwingen. Ein Sport, der für die vielen begeisterten Zuschauer und die Öffentlichkeit zugänglich ist, wenn er in die Städte und Dörfer der Menschen entlang der jeweiligen Strecke kommt.

Der Rallyesport gilt als gut organisierte Sportart mit strengen Regeln und einer guten Sicherheitsbilanz, aber jeder negativer Einfluss dieser Sicherheitsbilanz kann zu einer direkten Gefahr für diese Sportart werden, die wir alle lieben.

Für die Zukunft unseres Sports ist es daher entscheidend, dass die Veranstalter sich effektiv mit dem für alle Beteiligten bestehenden Sicherheitsrisiko beschäftigen – also für Teilnehmer, freiwillige Helfer, Offizielle, die Sportwarte, Medienvertreter und Zuschauer.

Eine der größten Herausforderungen für den Rallyesport ist es, die Sicherheit der Öffentlichkeit zu gewährleisten.

Dabei ist jeder, der nicht als Streckenposten im Dienst ist oder an der Rallye teilnimmt, als Zuschauer und damit als Teil der allgemeinen Öffentlichkeit anzusehen.

Alle Motorsport-Ereignisse müssen in erster Linie als öffentliche Großveranstaltung angesehen werden und sind erst an zweiter Stelle Sportveranstaltungen.

Leider haben zu viele Zuschauer kein ausreichendes Verständnis für die möglichen Gefahren und schätzen die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge falsch ein. Deshalb begeben sie sich in gefährliche Situationen, vertrauen zu sehr auf die Fähigkeiten der Fahrer und die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge und legen ein Verhalten an den Tag, das von einem fehlenden Verständnis und absolutem Unwissen in Bezug auf die Sicherheitsregeln zeugt.

Es ist Sache aller beteiligten Personen, dafür zu sorgen, dass sich Zuschauer an einem angemessenen Standort befinden und sich der Gefahren eines außer Kontrolle geratenen Fahrzeugs bewusst sind. Die Sicherheit muss im Mittelpunkt jeder Rallye-Veranstaltung stehen.

Deshalb wird das vorliegende Dokument auch beständig weiterentwickelt und an die jeweiligen „Best Practices“ angepasst. Es wächst mithilfe der Unterstützung der Veranstalter und der Offiziellen, damit wir unsere Erfahrungen in unserem Sport einfließen und uns zu „Best Practices“ sowie den gewonnenen Erkenntnissen austauschen können.

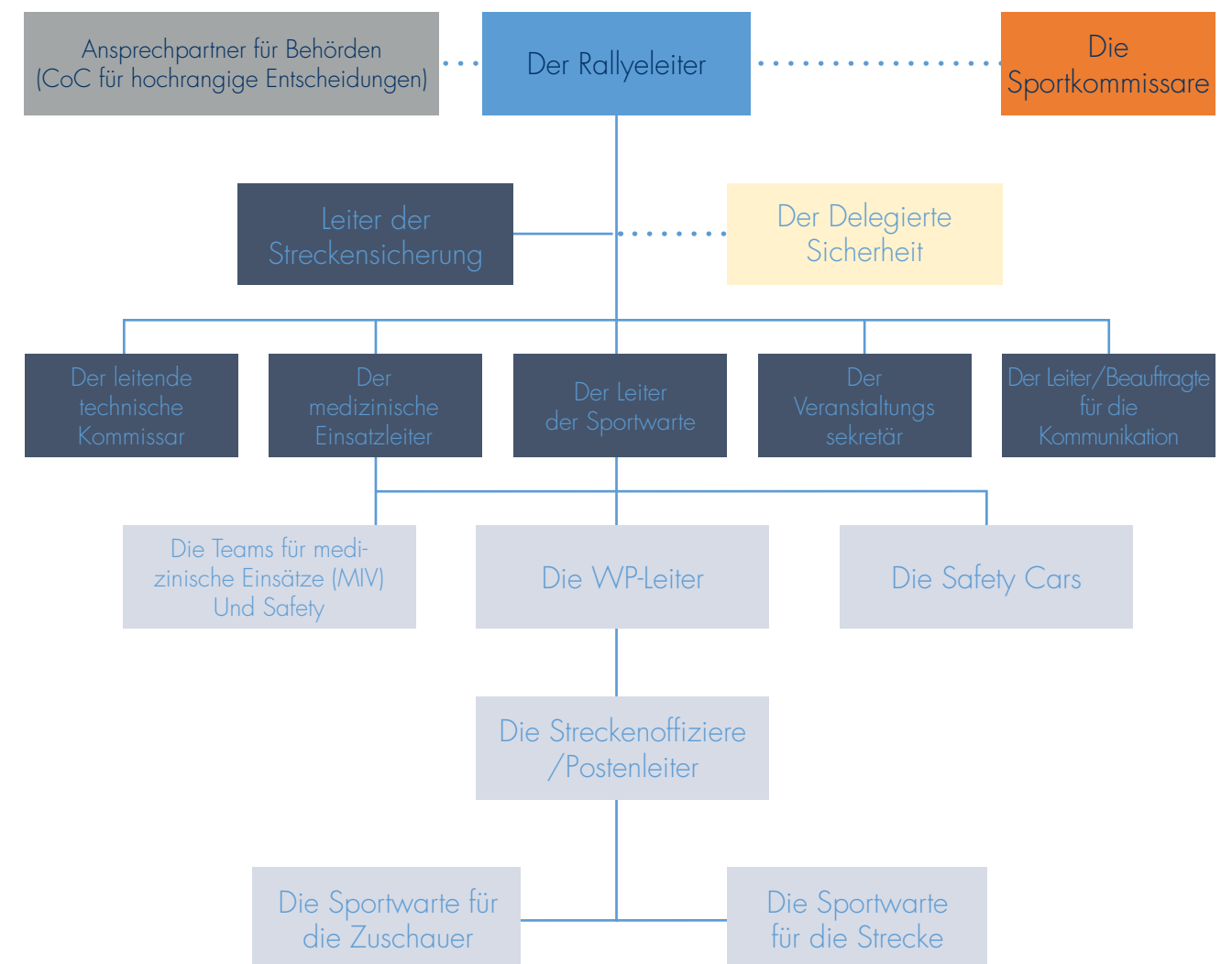
1. Die Aufgaben und Pflichten der Offiziellen

- 1.1 • Der Vorsitzende der Sportkommissare
- 1.2 • Der ASN/FIA-Safety Delegate
- 1.3 • Der Rallyeleiter
- 1.4 • Der FIA-Medical Delegate
- 1.5 • Der medizinische Einsatzleiter
- 1.6 • Der Leiter der Streckensicherung
- 1.7 • Der Leiter der Zuschauersicherheit
- 1.8 • Der Wertungsprüfungs-Leiter (WVP-Leiter)
- 1.9 • Der Wertungsprüfungs-Leiter (WVP-Leiter) Sicherheit
- 1.10 • Anforderungen an die Sportwarte der Streckensicherung
- 1.11 • Westen
- 1.12 • Zeitlicher Ablauf der Rallye

1.

Die Aufgaben und Pflichten der Offiziellen

DIE OFFIZIELLEN IM RALLYESPORT UND IHRE BEFEHLSKETTE



1. AUFGABEN UND PFLICHTEN DER OFFIZIELLEN

1.1 • DER VORSITZENDE DER SPORTKOMMISSARE

Der Vorsitzende der Sportkommissare steht dem aus drei Personen bestehenden Gremium vor. Die Sportkommissare sind in keiner Weise für die Organisation der Veranstaltung verantwortlich und dürfen keine die Veranstaltung betreffende organisatorische Tätigkeit ausüben. Sie sind daher in Ausübung ihrer Funktion niemand anderem gegenüber verantwortlich als den ASN's und der FIA, unter deren Bestimmungen sie tätig sind.

Die Sportkommissare sind berechtigt, Strafen gegen die Teilnehmer zu verhängen, Zusatzregeln zu ändern, Disqualifikationen auszusprechen, darüber hinaus können sie eine Rallye im Falle von Ereignissen der höheren Gewalt oder aus schwerwiegenden, sicherheitsrelevanten Gründen verschieben. Sie können sogar die Entscheidung fällen, eine Rallye zeitweilig zu unterbrechen oder endgültig zu beenden.

Internationales Sportgesetz, Anhang V, Artikel 3.1.1 und Ergänzung Veranstaltungsleitung und -kontrolle 1.1

Es ist die Aufgabe der Sportkommissare, die Regeln während einer Rallye durchzusetzen.

A.) AUFGABEN

— Die Sportkommissare haben die uneingeschränkte Vollmacht über die Rallye und die Vollmacht, die Beachtung des Sportgesetzes sowie der nationalen und ergänzenden Vorschriften und der offiziellen Programme durchzusetzen. Sie können jede Angelegenheit klären, die sich bei der Veranstaltung ergeben könnte, vorbehaltlich des Rechtes auf Berufung gemäß den Bestimmungen des Sportgesetzes.

B.) PFLICHTEN

— Siehe Internationales Sportgesetz – Artikel 11.8 und 11.9.

FIA Wettbewerbsbestimmungen für Rallye-Weltmeisterschaften
FIA Wettbewerbsbestimmungen für regionale Meisterschaften

11.1 SPORTKOMMISSARE

Das Gremium der Sportkommissare (die Sportkommissare) besteht immer aus drei Mitgliedern. Der Vorsitzende und ein Mitglied werden von der FIA ernannt und haben eine andere Staatsangehörigkeit als die des organisierenden Landes.

Das dritte Mitglied wird von dem ASN des Landes ernannt, welches die Rallye organisiert. Zwischen den Sportkommissaren und dem Rallyeleiter muss eine ständige Kommunikationsverbindung bestehen. Während der Durchführung der Rallye muss sich wenigstens ein Sportkommissar in der Nähe der Rallye-Zentrale befinden.



1.2 • DER ASN/FIA-SAFETY DELEGATE

Der Safety Delegate ist eine erfahrene Person mit guter Kenntnis und Erfahrung in Sachen Sicherheit. Er/Sie unterstützt den Organisator und bietet Hilfestellung, um die sichere Durchführung und Organisation der Veranstaltung zu gewährleisten.

Es ist die Aufgabe des Safety Delegates:

- die Wirksamkeit der zum Schutz der Öffentlichkeit, freiwilligen Helfer und Teilnehmer ergriffenen Maßnahmen zu bewerten.
- den Sicherheitsplan und andere damit zusammenhängende Dokumente (Medienplan usw.) zu überprüfen und sich dazu sowie zur Planung der Veranstaltung frühzeitig zu äußern;
- die Wertungsprüfungen der Veranstaltung in einem angemessenen Safety Car zu einem vereinbarten Zeitpunkt abzufahren (siehe Kapitel 2), der zeitlich so nah wie möglich an dem Start des ersten Wettkampf-Fahrzeugs liegt.
- Er/Sie arbeitet direkt mit dem Leiter der Streckensicherung zusammen und hat eine Funkverbindung zu den O-Fahrzeugen und der Rallye-Leitung.
- Er/Sie nimmt an der Nachbesprechung nach der Veranstaltung teil.
- Er/Sie fasst einen Bericht des Safety Delegate, der dem Organisator im Anschluss an die Veranstaltung zur Verfügung gestellt wird.

Der Safety Delegate ist im Falle von Ereignissen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen auch berechtigt, dem Rallyeleiter eine Verschiebung des Starts einer Wertungsprüfung um maximal 30 Minuten oder die Neutralisierung einer besonderen WP zu empfehlen.

Bei Veranstaltungen ohne Safety Delegate wird der beauftragte Observer - der häufig auch der zweite Sportkommissar ist - gebeten, die Sicherheit in seinem Bericht zu bewerten.

Im Falle eines durchweg mangelhaften Berichts des Safety Delegates oder des Observers werden Änderungen an der Veranstaltung erwartet bzw. im nächsten Jahr eine ausbleibende Genehmigung für diese Veranstaltung nach sich ziehen.

Der Bericht des Safety Delegates und/ oder des Observers ist in Verbindung mit dem Bericht des medizinischen Einsatzleiters, dem Bericht der Sportkommissare und allen von den Teilnehmern eingereichten Berichten zu lesen.

Bei FIA-Veranstaltungen werden diese Berichte verfasst und zur Prüfung an die Abteilung Sicherheit und Rallye der FIA übermittelt.

Die Closed Road-Kommission der FIA prüft die Berichte der FIA-Beobachter oder des Safety Delegates, wenn Sicherheitsmängel beanstandet wurden, und empfiehlt der zuständigen FIA-Sportkommission, dass dieser Veranstaltung eine „gelbe Karte“ erteilt wird. Alle schwerwiegenden Sicherheitsverstöße werden direkt dem Welt-Motorsport-Rat gemeldet.

GELBE KARTE

Dem Organisator/einem ASN kann, nach entsprechendem Vorschlag von Seiten der Closed Road-Kommission durch die Rallye-Kommission eine gelbe Karte erteilt werden, wenn schwerwiegende Sicherheitsverstöße festgestellt werden.

Wenn eine Veranstaltung eine gelbe Karte bekommen hat, kann die Rallye-Kommission beschließen, die Veranstaltung nicht in den Kalender für das nächste Jahr aufzunehmen.

BLAUE KARTE

Dem Organisator/ einem ASN kann von der Rallye-Kommission eine blaue Karte erteilt werden, wenn schwerwiegende Verstöße gegen die Regeln und getroffenen Zusagen (Strecke, organisatorische Struktur usw.) festgestellt werden.

Damit die Veranstaltung in den Kalender für das nächste Jahr aufgenommen wird, muss der Organisator/der ASN die von der Rallye-Kommission beschlossene Maßnahmenliste akzeptieren und umsetzen.

1. AUFGABEN UND PFLICHTEN DER OFFIZIELLEN

Internationales Sportgesetz, Anhang V, Artikel 3.4.1 und Ergänzung Veranstaltungsleitung und -kontrolle 4.1

Der Safety Delegate soll dem Leiter der Streckensicherung der Rallye bei der Erfüllung seiner Aufgaben helfen, damit sie in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich dafür sorgen können, dass alle Sicherheitsvorschriften für die FIA-Meisterschaft eingehalten werden. Sie machen alle von ihnen als notwendig erachteten Meldungen und verfassen die erforderlichen Berichte betreffend der Veranstaltung. Bei Rallyes besitzt er die Vollmacht, den Start einer Wertungsprüfung um maximal 30 Minuten zu verschieben.

A.) AUFGABEN

— Die Aufgabe des Safety Delegate ist es, den Sicherheitsplan für die Veranstaltung vorab und die Umsetzung während der Rallye zu überprüfen und die Arbeit des Leiter der Streckensicherung zu beaufsichtigen.

B.) PFLICHTEN

— Teilnahme an Besprechungen zur Planung und Auswertung der Sicherheit in Bezug auf die Veranstaltung.

— Überwachung der Sicherheit in den öffentlichen und Medien-Bereichen.

— Koordination administrativer Angelegenheiten zwischen FIA und ASN im Hinblick auf die Sicherheit.

— Auswertung und Berichterstattung zu allen sicherheitstechnischen Vorfällen bei der Veranstaltung.

FIA Wettbewerbsbestimmungen für Rallye-Weltmeisterschaften

FIA Wettbewerbsbestimmungen für regionale Meisterschaften

11.2.3 DER FIA SAFETY DELEGATE

Der FIA-Safety Delegate Sicherheit ist insbesondere für die Überwachung der Sicherheit für die Öffentlichkeit und die Medien zuständig. Er/Sie hat die Vollmacht, den Start einer Wertungsprüfung um maximal 30 Minuten zu verzögern, wenn er/sie der Meinung ist, dass die Sicherheitsbedingungen nicht ausreichend sind.

1.3 • DER RALLYELEITER

Der Rallyeleiter leitet das Organisationsteam und ist offiziell für die Durchführung der Veranstaltung gemäß den Regeln sowie den sicheren Ablauf der Veranstaltung verantwortlich. Er steuert und kontrolliert den Veranstaltungsablauf und trifft notwendige wirksame Entscheidungen während der Vorbereitung und Durchführung bis zur Veröffentlichung der endgültigen Ergebnisse. Dafür nutzt er alle Ressourcen, die ihm in Form der leitenden Offiziellen, Sportwarte, nationalen Behörden und Freiwilligen zur Verfügung stehen.

Der Rallyeleiter ist der finale Kopf der Befehlskette und entscheidet als solcher in Abstimmung mit den WVP-Leitern über die Wertungsprüfungen. Bei dieser Entscheidungsfindung ist die Sicherheit immer mit oberster Priorität und der Veranstaltungsablauf als sekundärer Aspekt zu berücksichtigen.

Internationales Sportgesetz, Anhang V, Artikel 3.1.3 und Ergänzung Veranstaltungsleitung und -kontrolle 1.3

Der Rallyeleiter ist für alle Aspekte der Sicherheit bei besonderen Wertungsprüfungen verantwortlich. Er erstellt ein Sicherheitshandbuch und sorgt dafür, dass es während der Rallye eingehalten wird.

A.) AUFGABEN

— Der Rallyeleiter ist für die Durchführung der Veranstaltung gemäß den gültigen Vorschriften verantwortlich.

B.) PFLICHTEN

— Siehe Internationales Sportgesetz – Artikel 11.11.

1.4 • DER FIA-MEDICAL DELEGATE

Der FIA-Medical Delegate medizinische Versorgung muss die Übereinstimmung des medizinischen Sicherheitsplans mit den Vorschriften überprüfen und dafür sorgen, dass er entsprechend umgesetzt wird.

• Er/sie bewertet den medizinischen Sicherheitsplan mithilfe eines medizinischen Fragebogens, der vor der Veranstaltung ausgefüllt wird, und zwei Monate vor der Rallye vom medizinischen Einsatzleiter an die FIA geschickt wird.

• Für jede neue WRC-Rallye oder für jede Rallye, die in fünf aufeinanderfolgenden Jahren nicht Bestandteil einer FIA-Meisterschaft gewesen ist, führt er/sie eine Überprüfung der medizinischen Einrichtungen und vorgeschlagenen Krankenhäuser durch, bevor der jeweilige Wettkampf in den WRC-Kalender eingetragen wird.

• Während des Wettkampfs überprüft er/sie, dass die medizinischen Einrichtungen eingerichtet wurden und richtig funktionieren. Dafür sucht er alle medizinischen Versorgungspunkte entlang der Wertungsprüfungen sowie im Servicepark auf und überzeugt sich davon, dass die Einsatzkräfte vor Ort richtig eingewiesen und ordentlich ausgebildet sind. Ferner überprüft er/sie, dass die Ausrüstung für den Einsatz angemessen ist und die Vorrichtungen zur medizinischen Rettung und Bergung geeignet sind. Zu diesem Zweck fährt er/sie jede Wertungsprüfung etwa 60 bis 90 Minuten vor dem ersten Teilnehmer und in enger Abstimmung und Kommunikation mit dem FIA-Safety Delegate und dem Rallyeleiter ab.

• Er/sie führt die Rettungsübung mit allen medizinischen Einsatzkräften durch und trägt bei Bedarf zu deren Schulung bei.

• Er/she muss vom medizinischen Einsatzleiter über alle Unfälle und/oder medizinischen Vorfälle informiert werden und überprüft alle Entwürfe der Tagesberichte, bevor sie den Sportkommissaren zugeschickt werden.

• Zusammen mit dem medizinischen Einsatzleiter ist es seine/ihre Aufgabe, zu entscheiden, ob ein Fahrer nach einem Unfall wieder teilnehmen darf.

• Sofern erforderlich kümmert er/sie sich um die Nachsorge für einen Fahrer, der ins Krankenhaus eingeliefert wurde.

• Nach dem Wettbewerb erstellt er/sie einen Bericht zu den medizinischen Diensten für die FIA, der an die ASN weitergeleitet wird.

Referenz: Anlage H Ergänzung 8 Artikel 2

1.5 • DER MEDIZINISCHE EINSATZLEITER

Der medizinische Einsatzleiter (Chief Medical Officer, CMO) ist für den medizinischen Teil des Sicherheitsplans und dessen Umsetzung verantwortlich. Er/Sie ist nicht nur für Rekrutierung von Ärzten und Sanitätern für die Veranstaltung zuständig, sondern sorgt dafür, dass die Fähigkeiten aller Personen auf die möglichen Verletzungen abgestimmt sind, mit denen das Team möglicherweise konfrontiert wird.

Der CMO sorgt dafür, dass die maximale Entfernung innerhalb der Wertungsprüfungen zu den medizinischen Stützpunkten höchstens 10 Minuten beträgt. Um diese Standorte entlang der Strecke festzulegen, fährt ein Fahrzeug die Strecke während der Vorüberleitung des Sicherheitsplans mit einer Geschwindigkeit von 50-55 km/h ab.

Er/Sie nimmt außerdem Kontakt zu den Traumazentren und Krankenhäusern auf, die möglicherweise Patienten der Rallye aufnehmen müssen, um sicherzustellen, dass sie über die richtige Ausrüstung verfügen, die zur Behandlung möglicher Unfallopfer erforderlich ist, und über die Veranstaltung informiert sind. Dazu können auch Besprechungen mit den diensthabenden Ärzten an dem/den Veranstaltungstag(en) gehören.

Der CMO sorgt dafür, dass die medizinischen Einsatzfahrzeuge einem Standard entsprechen, der den Gegebenheiten der Wertungsprüfungen angepasst ist, und positioniert sie innerhalb der Wertungsprüfungen an einem Standort, von dem aus Einsätze innerhalb der zeitlichen Vorgaben möglich sind. Der CMO steht außerdem mit einem möglicherweise während der Veranstaltung eingesetzten, medizinischen Notfall-Hubschrauber in Kontakt. Mit der Besatzung des Helikopters muss im Falle eines Einsatzes ein Verfahren für die Landung am Unfallort innerhalb der Wertungsprüfung besprochen werden.

Am Tag der Veranstaltung sorgt er/sie dafür, dass sich alle medizinischen Einsatzkräfte an ihren jeweiligen Standorten bereithalten. Er/sie informiert den Rallyeleiter über die Schwere aller berichteten Vorfälle oder Verletzungen und arbeitet mit dem Rallyeleiter und dem Leiter der Streckensicherung im Hinblick auf die best-

mögliche Rettung von Patienten an der Unfallstelle in der Wertungsprüfung und deren Transport ins Krankenhaus mit entweder dem Krankenwagen oder dem Notfall-Hubschrauber zusammen.

[Internationales Sportgesetz, Anhang V, Artikel 3.1.5 und Ergänzung Veranstaltungsleitung und -kontrolle 1.5](#)

Als Arzt ist der medizinische Einsatzleiter für die Organisation der medizinischen Kräfte und Einrichtungen zuständig, die mit sämtlichen Aktivitäten zusammenhängen, die rund um einen von der FIA oder einer ASN organisierten Wettkampf entstehen. Er/sie wird von seinem ASN zugelassen. Für die FIA-Weltmeisterschaften muss er/sie zudem von der FIA zugelassen sein.

A.) AUFGABEN

— Der medizinische Einsatzleiter ist insgesamt für die Kontrolle der bereitgestellten medizinischen Kräfte und Einrichtungen bei Motorsport-Veranstaltungen zuständig und steht im direkten Austausch mit dem Rallyeleiter.

B.) PFLICHTEN

— Organisation und Verwaltung der medizinischen Kräfte und Einrichtungen bei Veranstaltungen, einschließlich der Rekrutierung angemessen ausgebildeter und qualifizierter medizinischer Einsatzkräfte.
Planung und Koordinierung der medizinischen Teams bei Veranstaltungen, Überwachung ihrer Einsätze während der Veranstaltung und Verantwortung für medizinische Entscheidungen in letzter Instanz.
Für weitere Details, siehe das Internationale Sportgesetz der FIA, Anhang H, Artikel 2.7.2.1 bis 2.7.2.2 und Ergänzung 2.

1.6 • DER LEITER DER STRECKENSICHERUNG

Der Leiter der Streckensicherung hat die Aufgabe, alle Sicherheitsmaßnahmen bei der Veranstaltung zu koordinieren, und arbeitet dafür mit mehreren anderen Mitgliedern des Organisationsteams zusammen. Die Person für diese wichtige Aufgabe braucht umfangreiche, sicherheitsrelevante Erfahrung bei Rallyes, da diese Position für die Sicherheit bei der Durchführung einer Veranstaltung absolut entscheidend ist.

Es ist seine/ihre Aufgabe, den Sicherheitsplan zu erstellen und dafür Sorge zu tragen, dass alle an der Durchführung der Veranstaltung beteiligten Personen mit dem Plan vertraut sind und bei Bedarf die notwendige Unterweisung für dessen Umsetzung erhalten haben. Der Leiter der Streckensicherung ist an sämtlichen Planungen, einschließlich der Streckenplanung beteiligt und nimmt an den Briefings vor und nach der Veranstaltung teil.

Er/sie steht mit dem medizinischen Einsatzleiter in Kontakt, um dafür zu sorgen, dass die Rettungskräfte und die Behörden vor Ort vollumfänglich über die Veranstaltung informiert wurden und an der gesamten Planungsphase beteiligt werden.

Zusammen mit dem Rallyeleiter führt er allgemeine Risikobeurteilungen für die Veranstaltung und spezifische Risikobeurteilungen für die Wertungsprüfungen durch, um den Sicherheitsplan und die Aufbaupläne damit zu ergänzen. Während der gesamten Veranstaltung kümmert sich der Leiter der Streckensicherung fortwährend um eine Bewertung dieser Risikobeurteilungen, damit sie auch im Laufe der Veranstaltung ihre Gültigkeit behalten. Außerdem nutzt er die gewonnenen Erkenntnisse für zukünftige Empfehlungen.

Er/sie sorgt dafür, dass alle entsprechend zu informierenden Stellen eine Kopie des Sicherheitsplans oder der relevanten Passagen des Sicherheitsplans erhalten.

Während der Veranstaltung steht der Leiter der Streckensicherung im engen Kontakt zum Rallyeleiter und berät ihn zur praktischen Umsetzung möglicher Sicherheits- oder Rettungseinsätze.

[Internationales Sportgesetz, Anhang V, Artikel 3.1.4 und Ergänzung Veranstaltungsleitung und -kontrolle 1.4](#)

Der Leiter der Streckensicherung (Rallyes) ist für alle Aspekte der Sicherheit bei Wertungsprüfungen verantwortlich. Er/sie erstellt ein Sicherheitshandbuch und sorgt dafür, dass es während des Rennens eingehalten wird.

A.) AUFGABEN

Der Leiter der Streckensicherung sorgt vor der Veranstaltung für die Erstellung eines Sicherheitsplan für die Veranstaltung und auch dafür, dass die Veranstaltung gemäß diesem Plan stattfindet. Er/sie berichtet direkt an den Rallyeleiter und arbeitet mit dem medizinischen Einsatzleiter, dem Leiter der Streckenposten und dem leitenden Rettungsoffizier zusammen.

B.) PFLICHTEN

Wahrung der allgemeinen Kontrolle über die Sicherheit und Kommunikation während der Veranstaltung.
Abstimmung mit allen zuständigen, öffentlichen Sicherheitseinrichtungen.
Während der Veranstaltung: Überwachung der Abläufe gemäß dem Sicherheitsplan für die Veranstaltung, um Empfehlungen für die zukünftige Erstellung des Sicherheitsplans zu machen.
Bereitstellung ausreichend großer Tribünen für die erwartete Anzahl Zuschauer.
Vor der Veranstaltung: Weiterleitung der relevanten Details aus dem Sicherheitsplan für die Veranstaltung an die zuständigen Mitarbeiter.

Am Tag der Veranstaltung: Überprüfung, dass alle Sicherheitsfahrzeuge und die Fahrer sich an den richtigen Stellen aufhalten (bei Bedarf enge Zusammenarbeit mit dem Rallyeleiter, um Änderungen vorzunehmen).

1.7 • DER LEITER DER ZUSCHAUERSICHERHEIT

Eine weitere wichtige Aufgabe, die von einer Person mit umfangreicher Erfahrung zur Sicherheit bei Rallyes übernommen wird. Die Aufgabe des Leiters der Zuschauersicherheit kann auch vom Leiter der Streckensicherung oder vom stellvertretenden Rallyeleiter übernommen werden.

Der Leiter der Zuschauersicherheit weist in allen Abschnitten der vorgeschlagenen Strecke auf mögliche Sicherheitsbedenken für die Zuschauer hin, die bei einer Durchführung unkontrollierbar werden könnten. Er/sie nimmt an der Erstellung des Sicherheitsplans teil, insbesondere zu den Passagen über die Sicherheit der Zuschauer und den Zugang der Zuschauer zu den einzelnen Wertungsprüfungen, teil.

Am Tag der Veranstaltung kommt dem Leiter der Zuschauersicherheit die besondere Aufgabe des Zuschauer-Managements zu. Er/sie fährt dafür die einzelnen Wertungsprüfungen gemäß einem vorher festgelegten Plan und vor dem tatsächlichen Wettbewerb in diesen Wertungsprüfungen ab. Seine/ihre Aufgabe ist es, Sachverhalte aufzuzeigen und zu bearbeiten, die sich bei der Fahrt durch die Wertungsprüfung ergeben können.

Im Anschluss an die Veranstaltung wird das aus den Fahrzeugen erstellte Videomaterial oder im Internet verfügbare Videomaterial von Fans verwendet, um zu analysieren, wie die erarbeiteten Pläne funktioniert haben und welche Erkenntnisse daraus für die Zukunft gewonnen werden können.

1.8 • DER WERTUNGSPRÜFUNGS-LEITER (WP-LEITER)

Der WP-Leiter macht sich so frühzeitig wie möglich vor der Veranstaltung genauestens mit dem/den ihm/ ihr zugewiesene(n) Wertungsprüfung(en) vertraut. Er/sie erhält Kopien aller auf seine/ihre Wertungsprüfung bezogenen Teile des Sicherheitsplans der Veranstaltung, einschließlich der Aufbau-Pläne, den Zuschauer-Parkplätzen und den Zuschauerbereichen. Eine frühzeitige Bereitstellung von Entwürfen sorgt dafür, dass der WP-Leiter über die Planung rund um die Veranstaltung informiert wird und gibt ihm/ihr die Möglichkeit zur Mitgestaltung des finalen Sicherheitsplans. Die Aufgabe des WP-Leiters ist es, für eine Vorbereitung seiner/ihrer Wertungsprüfung zu sorgen, damit sie gemäß den Aufbauplänen befahren werden kann und die Zuschauerbereiche diesen Plänen exakt entsprechen.

Am Tag der Veranstaltung ist es seine/ihre Aufgabe, dafür Sorge zu tragen, dass die Sportwarte der Streckensicherung gemäß dem Sicherheitsplan aufgestellt sind und dass sie entweder vom WP-Leiter oder dem Leiter der Streckensicherung ein Briefing zu ihren Aufgaben erhalten haben.

Jede Wertungsprüfung muss weit vor Ankunft der Zuschauer fertig aufgebaut und für die Rallye bereit sein. Nachdem die Zuschauer angekommen sind und sich ihren Zuschauerbereich ausgesucht haben, ist es unmöglich, einen Bereich aufzubauen.

Der stellvertretende WP-Leiter muss die Möglichkeit haben, die Position des WP-Leiters im Falle eines Vorfalls zu übernehmen. Möglicherweise muss der Stellvertreter auch die Wertungsprüfung befahren, wenn ein Vorfall eingetreten ist oder wenn es Bedenken im Hinblick auf die Sicherheit der Zuschauer gibt.

Internationales Sportgesetz, Anhang V, Ergänzung Veranstaltungsleitung und -kontrolle 2.2

A.) AUFGABEN

— Ständige Kontrolle des Wettkampfbereichs (WP-Leiter) oder des zugewiesenen Bereichs (Sportwart der Streckensicherung) und Sicherstellung der Sorgfalt, Diszi-

plin, Gesundheit, Sicherheit und des Wohlergehens der Freiwilligen, Offiziellen, Teilnehmer und Zuschauer.

B.) PFLICHTEN

— Durchführung effektiver Briefings für die Mitarbeiter in allen Bereichen/Abschnitten.

Steuerung der insgesamt verfügbaren Ausrüstung und Mitarbeiter im Bereich/Abschnitt.

Bei Eintritt eines Vorfalls: Information der Veranstaltungsleitung bei Beobachtung und Steuerung einer sicheren Koordinierung der Offiziellen, die sich um den Vorfall kümmern sowie anschließend und so schnell wie nach einem Vorfall möglich: Steuerung der Maßnahmen zur Rückführung der Wettbewerbsörtlichkeiten in einen akzeptablen Zustand.

1.9 • DER WERTUNGSPRÜFUNGS-LEITER (WP-LEITER) SICHERHEIT

Jeder Wertungsprüfung wird ein WP-Leiter Sicherheit (Stage Safety Officer, SSO) sowie ein stellvertretender WP-Leiter zugewiesen.

Der zuständige WP-Leiter Sicherheit besitzt ein umfassendes Verständnis dafür, wie sich der Sicherheitsplan auf seine/ihre Wertungsprüfung bezieht.

Er/sie ist vollständig über die in seiner Wertungsprüfung verfügbaren Mitarbeiter und die dortige Ausrüstung informiert.

Er/sie sorgt dafür, dass die Wertungsprüfung frühzeitig, idealerweise an dem Tag, bevor die Wertungsprüfung im Rahmen der Rallye gefahren wird, gemäß dem Sicherheitsplan und den geplanten Zuschauerbereichen eingerichtet wird.

Der WP-Leiter Sicherheit sorgt dafür, dass jeder Teilnehmer bei Einfahrt in die Wertungsprüfung erfasst wird, und er/sie nutzt die Funkkommunikation, um den Standort jedes Fahrzeugs bis zur Ziellinie zu überwachen.

Dafür kann beispielsweise jeder Funkposten die Startnummern der vorbeifahrenden Fahrzeuge notieren und über Funk mitteilen, wenn Fahrzeuge nicht in der nummerierten Reihenfolge am jeweiligen Funkposten vorbeifahren, wie sie in die Wertungsprüfung eingefahren sind.

Diese manuelle Überwachung der Teilnehmer per Funk sollte auch dann angewandt werden, wenn ein Tracking-System genutzt wird.

1.10 • ANFORDERUNGEN AN DIE SPORTWARTE DER STRECKENSICHERUNG

In der Planungsphase müssen Rallye-Organisatoren sich Gedanken über die Anzahl Sportwarte der Streckensicherung machen, die sie für eine sichere Rallye auf allen Wertungsprüfungen ihrer Veranstaltung benötigen.

Dabei sind eine Kenntnis des Geländes vor Ort und Erfahrung aus vorherigen Veranstaltungen im Hinblick auf die Zuschauer erforderlich, um die wahrscheinlich benötigte Anzahl einschätzen zu können.

Berücksichtigen Sie in diesem Zusammenhang auch, dass sich die Umstände am eigentlichen Tag der Rallye aus vielerlei Gründen ändern können, weshalb es immer besser ist, wenn mehr Sportwarte der Streckensicherung als ursprünglich geplant zur Verfügung stehen.

1.11 • WESTEN

Zu ihrer Identifikation tragen die Personen in den Wertungsprüfungen entsprechende Westen. Für diese Westen werden folgende Farben empfohlen:



Sportwarte der Streckensicherung - Orange



WP-Leiter Sicherheit - Orange mit weißen Streifen & Text



Abschnittsleiter - Blau mit weißen Streifen & Text



Medienvertreter - Grün



WP-Leiter - Rot & Text



Ansprechpartner für die Teilnehmer
Rote Jacke oder rote Weste & Text



Medizinisches Personal - weiß



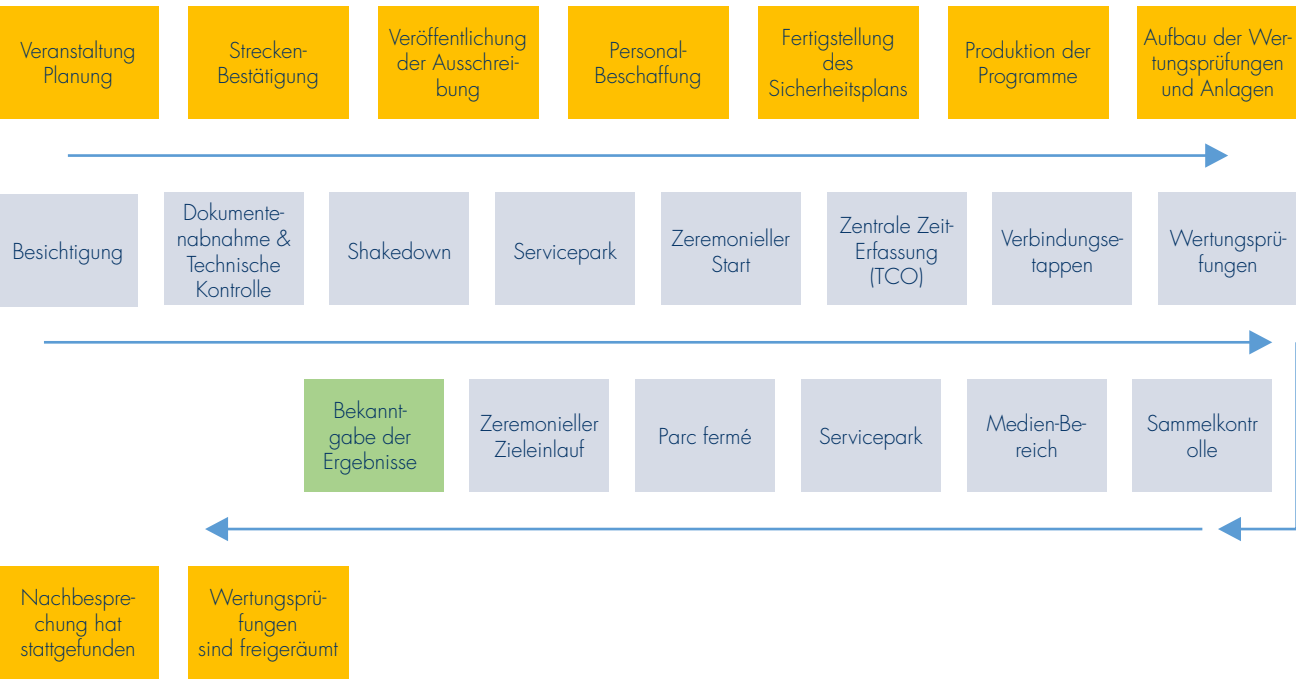
Funker - Gelb mit blauer Funker-Kennzeichnung



Technischer Kommissar - Schwarz

1.12 • ZEITLICHER ABLAUF DER RALLYE

ZEITLICHER ABLAUF DER RALLYE



2. Safety Cars und ihre Aufgaben

- 2.1 • Die goldenen Regeln für die O-Fahrzeuge
- 2.2 • Das Safety Car für die Zuschauer oder S1
- 2.3 • O-Fahrzeuge 000/00
- 2.4 • Das O-Fahrzeug (0)
- 2.5 • Das Schlussfahrzeug
- 2.6 • Die Interim Safety Cars
- 2.7 • Zusätzliche Safety Cars
- 2.8 • Zeiten für die Safety Cars
- 2.9 • VIP-Fahrzeuge
- 2.10 • Zusätzliche Fahrzeuge (offizielle Autos)



2. Safety Cars und ihre Aufgaben

DIE SAFETY CARS

Das sind (in der entsprechenden Reihenfolge):

000 oder Triple Zero Car (oder vergleichbar)
30-40 Minuten vor FCD*



Der Safety Delegate
20-40 Minuten vor FCD*

00 oder Double Zero Car
10-20 Minuten vor FCD*



0 / Zero Car
5-10 Minuten vor FCD*



Unabhängig davon, ob es sich um Safety Cars für die Zuschauer, Intermediate Safety Cars, 000,00 oder Sweeper Cars handelt, es werden all diese Fahrzeuge als Safety Cars bezeichnet. Das einzige als O-Fahrzeug bezeichnete Fahrzeug ist das Auto, auf dessen Seite eine einzige 0 erscheint. Alle anderen Fahrzeuge werden als offizielle Autos bezeichnet.

Bei einer Veranstaltung ist die primäre Funktion der Safety Cars, die Strecke zu überprüfen, für die Einhaltung des Sicherheitsplans zu sorgen und der Rallye-Leitung diese Informationen zukommen zu lassen. Es ist ratsam, dass alle Safety Cars mit Möglichkeiten zur Video-Aufzeichnung für alle Wertungsprüfungen ausgestattet werden und dass die entsprechenden Aufnahmen der Veranstaltung für eine zukünftige Nutzung zur Verfügung gestellt werden.

2.1 • DIE GOLDENEN REGELN FÜR DIE SAFETY CARS

Alle Veranstaltungen sind einzigartig im Hinblick auf die Präsentation des Sicherheitsplans für die Wertungsprüfungen und die von den verschiedenen Veranstaltungsteams vorbereitete Dokumentationen. Sorgen Sie immer dafür, dass Sie sämtliche Dokumente ausreichend frühzeitig erhalten, damit Sie Zeit für eine komplette Vorbereitung haben. Im Rahmen Ihrer Vorbereitung sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

Pre-event preparation for example

Clip Board	Pens/Pencils (including permanent marker)
Staple Gun and Staples	Video camera, charger and fixing mount (ensure it does not obstruct the airbag)
Maps	Event Paperwork
Personal preparation including food and drink	Suitable clothing
Personal First Aid Kit	Mobile phone and charger
PA/Sirens/Lights	Radio – fitted and working

Achten Sie bei der Installation von Dash-Cams, Tablets, Fahrtenzählern, Handys usw. bitte darauf, dass der Airbag und die Sicht des Fahrers dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Wenn ein Tracking-System genutzt wird, sollten auch die Safety Cars dieses Tracking-System verwenden.

Die Mannschaften der Safety Cars und des O-Fahrzeugs erhalten vor dem Start des Wettkampfteils der Veranstaltung ein Briefing über ihre Aufgaben und ihr Verhalten.

Die Einhaltung der goldenen Regeln gilt ausnahmslos für alle Safety Cars/Mannschaften, auch das Zero Car;

1. Alle Safety Cars sind deutlich gekennzeichnet, und alle Mitglieder der Safety Car-Mannschaften sind deutlich als Offizielle der Veranstaltung erkennbar, wenn sie sich außerhalb ihrer Fahrzeuge befinden.

2. Wenn es realistischerweise durchführbar ist, fahren alle offiziellen Safety Cars & Sweeper Cars die komplette Strecke gemäß dem Bordbuch ab und führen wann immer möglich eine vollständige Zeiterfassung durch. Wenn das nicht für alle Fahrzeuge praktikabel ist, MUSS jeweils mindestens ein Safety Car und ein Sweeper Car diese Anforderung erfüllen.

3. Jede Mannschaft verfügt über Möglichkeiten zur Kommunikation mit den übrigen Safety Cars und mit der Rallye-Leitung/dem Rallyeleiter, idealerweise über Funkgeräte auf einem eigens dafür eingerichteten Kanal.

4. Alle Safety Cars fahren mit einer an das eigene Können und die jeweiligen Bedingungen innerhalb der Wertungsprüfung angepassten Geschwindigkeit durch die Wertungsprüfungen. Ein Safety Car darf niemals so gefahren werden, dass es die Insassen, die Offiziellen der Wertungsprüfung oder die Öffentlichkeit gefährdet.

5. Safety Cars verwenden üblicherweise Bordbücher und andere Drucksachen, die vom Organisator der Veranstaltung zur Verfügung gestellt werden. (Sie dürfen weder Zugriff auf persönliche Streckennotizen/Geschwindigkeitsnotizen haben noch diese verwenden).

6. Safety Cars dürfen nicht verwendet werden, um Sponsoren oder „Stars“ eine kostenlose Mitfahrt über die Strecke zu gewähren, um mehr Publicity für die Veranstaltung zu kommen; sie übernehmen eine wichtige Aufgabe und daher befinden sich die Insassen der Safety Cars am Arbeitsplatz.

7. Die Mitglieder der Safety Car-Mannschaften müssen wissen, dass die Sportwarte der Streckensicherung Freiwillige sind, und man deshalb immer höflich mit ihnen umgehen muss. Möglicherweise brauchen die Sportwarte der Streckensicherung ein wenig Zuspruch und eine kurze Unterweisung bezüglich ihrer Aufgaben.

8. Die Safety Cars halten sich immer an ihren vorab festgelegten Zeitplan und sorgen dafür, dass er zum

Ausgleich von Verzögerungen im Ablauf der Veranstaltung entsprechend angepasst wird. Je genauer eine Veranstaltung nach Plan verläuft, desto sicherer wird sie.

9. Die Safety Cars müssen mit einer angemessenen Geschwindigkeit gefahren werden, die eine Wahrnehmung von Problemen ermöglicht. Sie müssen darauf vorbereitet sein, bei Bedarf anzuhalten und diese Probleme zu beheben. Es ist sehr wichtig, dass alle Besatzungen in Bezug auf alles, was ihnen im Hinblick auf die Rallye auffällt, nach dem Motto „Ich sehe was, ich löse das“ abarbeiten.

10. Alle Safety Cars (mit Ausnahme des Zero Cars) verfügen über Rundumleuchten auf dem Dach, Sirenen und einen Lautsprecher. Das Zero Car sollte über diese Ausstattung oder Warnlichter verfügen, wenn das Fahrzeug dafür geeignet ist, allerdings wird insbesondere eine Sirene empfohlen.

Nach der Veranstaltung sollten alle Safety Cars und das Zero Car dem Leiter der Streckensicherung der Veranstaltung oder dem Rallyeleiter einen Bericht abgeben, der für das Briefing nach der Veranstaltung genutzt werden sollte.

Unnötige offizielle Fahrzeuge sollten nicht gefahren werden; wenn andere leitende Offizielle durch die Wertungsprüfungen fahren müssen, sollten deren Fahrzeuge als „offizielle“ Fahrzeuge und NICHT als Safety Cars bezeichnet werden.

Aus Gründen der Einheitlichkeit ist bei den Veranstaltungen die folgende Bezeichnung für Safety Cars auf den Fahrzeugtüren zu verwenden: Spectator Safety, 000, 00, 0, Sweeper und FIA/ASN Safety Delegate. Wenn Sie andere Safety-Fahrzeuge verwenden wollen, ist auf der Tür jedes Fahrzeugs eine deutliche Beschreibung ihrer Funktion anzubringen.

Der Safety Delegate fährt üblicherweise vor dem 00-Fahrzeug, um der Mannschaft des 00-Fahrzeugs die Durchführung zusätzlich notwendiger Maßnahmen zu ermöglichen. Die Mannschaften der Safety Cars sollten über Funk im engen Kontakt zur Rallyeleitung stehen, da



mit sie je- derzeit über Verzögerungen bei der zu erwar- tenden Ankunftszeit für das erste Wettkampf- Fahrzeug (first car due) informiert werden können.

Sie sollten diese Zeiten ständig überwachen, damit sie ihren Plan entsprechend anpassen und dafür sorgen können, dass sie einerseits weder zu viel Vorsprung aufbauen noch andererseits zu sehr zurückfallen und die Veranstaltung durch ein zu spätes Einfahren in die Wer- tungsprüfung verzögern.

Internationales Sportgesetz, Anhang H, Artikel 5.4.4
5.4.4 Schnelle Vorauswagen

c) Die schnellen Vorauswagen dürfen weder von einem FIA-gesetzten Fahrer mit Priorität noch von einem zuvor ausgefallenen Fahrer gefahren werden.

D) Die Fahrer und Beifahrer der schnellen Vorauswagen müssen eine gewisse Rallye-Erfahrung haben, sodass sie in der Lage sind, in angemessener Geschwindigkeit sicher zu fahren und dem Rallyeleiter vollständige Infor- mation und Berichte über die Bedingungen entlang der Strecke geben zu können. Die Vorauswagen müssen weiterhin die Zeitnahmeuhren und die Vertrautheit der Sportwarte mit den Eintragungen auf den Kontrollk- arten überprüfen.

2.2 • DAS SAFETY CAR FÜR DIE
ZUSCHAUER ODER S1

Das Safety Car für die Zuschauer (Spectator Safety Car) verfügt immer über eine geeignete Kennzeich- nung sowie einen Lautsprecher und Rundumleuchten. Es wird von einer kompetenten Person gefahren, die um- fassende Kenntnisse über die Strecke besitzt. Der Leiter der Zuschauersicherheit fährt in diesem Fahrzeug.

Vor der Veranstaltung: Nach Möglichkeit macht er sich mit der Strecke und den Zuschauerbereichen vertraut, indem er sich die Wertungsprüfungen vor der Veran- staltung oder Videoaufzeichnungen aus Fahrzeugen von früheren Veranstaltungen anschaut.

Das SSC fährt über alle Wertungsprüfungen. Dabei wird die Kontrollkarte an den Zeitkontrollen ausgefüllt; nach Möglichkeit wird zudem die gesamte Strecke abge- fahren, insbesondere der Servicepark und alle übrigen Zuschauerbereiche.

Es steht mit allen übrigen Safety Cars und der Rallye-Lei- tung in Kontakt.

Bei Ankunft am Start für die erste Wertungsprüfung nimmt das SSC Kontakt zum WP-Leiter auf und erkundigt sich, ob es in der Wertungsprüfung Probleme im Hinblick auf die Zuschauersicherheit gibt und ob es Änderungen an den Nummern der Sportwarte der Streckensicherung ge- geben hat.

Es nimmt Kontakt zur Rallye-Leitung auf und bestätigt seine geplante Ankunftszeit bei jeder Wertungsprüfung (die Rallye-Leitung kann das SSC auffordern, an den Startpunkten der Wertungsprüfungen zu warten, wenn es in anderen Abschnitten der Strecke zu Verzögerungen gekommen ist).

Nach Erhalt der Freigabe fährt das SSC durch die Wertungsprüfung und achtet darauf, dass sich alle Zuschauer, Streckenposten und Offiziellen gemäß dem Aufbauplan der Wertungsprüfung an geeigneten Stellen aufhalten. Der/die Fahrer/in weist auf geeignete Stellen als Alternativen hin und berichtet diese Situationen an die nachfolgenden Safety Cars, die Wertungsprüfung

entspricht den Sicherheitsplänen in Sachen Beschil- derung, Absperrung usw. (es hat Ersatzausrüstung an Bord, die es bei Bedarf einsetzen kann), und die Sportwarte der Streckensicherung der Wertungsprüfung kümmern sich um sämtliche Angelegenheiten in Bezug auf die Zuschauer.

Es erfolgt eine Bestätigung, dass sich die richtige Anzahl Sportwarte der Streckensicherung an allen Zuschauerbe- reichen befinden ; alternativ erfolgt eine Korrektur der Situation in Abstimmung mit dem WP-Leiter, bevor die Wertungsprüfung im Renntempo befahren wird.

Das SSC ist darauf vorbereitet, jederzeit an Bereichen mit Problemen für die Zuschauer anzuhalten. Es geht dabei nach dem Motto „Ich sehe was, ich löse das“ vor und nutzt dafür alle ihm zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Das SSC macht die Rallye-Leitung/den Wertungs- prüfer auf alle derartigen Probleme und die möglichen Verzögerungen im Hinblick auf die Startzeit des ersten Wettkampf-Fahrzeugs aufmerksam; bei Bedarf fordert es Unterstützung an.

Wann immer möglich nutzt das SSC die Lautsprecher, um die erwartete Ankunftszeit für das erste Fahrzeug an- zukündigen und verfügbare Ergebnisse durchzusagen.

Das SSC arbeitet eng mit den 000, 00 Cars und dem Safety Delegate zusammen, um für eine einheitliche Infor- mationsweitergabe an alle Zuschauer zu sorgen, damit sie sich dauerhaft an angemessenen Orten aufhalten.

Wenn das Ende einer Wertungsprüfung erreicht wird, nimmt es Kontakt zum WP-Leiter (oder ggf. zum stell- vertretenden WP-Leiter) auf und gibt durch, dass man sich davon überzeugt hat, dass alle Zuschauer sich in einem geeigneten Bereich befinden, der gemäß Si- cherheitsplan eingerichtet wurde, und dass ausreichend Sportwarte vor Ort sind.

Auch wenn dieses Fahrzeug mit sehr geringem Abstand zu den anderen Safety Cars fährt, ist es mit Ersatzausrü- stung für die Wertungsprüfung sowie mit Ausrüstung zur Absperrung von Zuschauerbereichen ausgestattet.

Auch wenn es sehr wichtig ist, dass das SSC seinen vorher festgelegten Zeitplan einhält, so ist es doch von entscheidender Bedeutung, dass man sich davon überzeugt, dass die Wertungsprüfung in einem sicheren Zustand befahren werden kann. Wenn die Herstellung der Sicherheit in einer Wertungsprüfung zu Verzögerun- gen führt, so ist dieser Umstand unvermeidlich.

Funkverbindung zur Rallye-Leitung & zur Abteilung Sicherheit der FIA/ASN Delegierte			Sirene	Lautsprecher	Warnlichter auf dem Dach	Kontroll- karte	Overalls und Helme
Auto							
SSC	JA						NEIN



2.3 • DIE SAFETY CARS 000/00

Idealerweise sind die 000 und 00 Fahrzeuge (bei Ver-
rants- taltungen auf Schotterwegen) mit Allrad-Antrieb
ausges- tattet, damit sie ihre Aufgabe bei sämtlichen
Bedingungen übernehmen können. Diese Fahrzeuge
sorgen außerdem für die größte Sichtbarkeit bei den
Zuschauern.

Bei Veranstaltungen auf asphaltierten Wegen sind für
die Örtlichkeiten und die Anforderungen angemessene
Fahrzeuge auszuwählen.

Es dürfen nur erfahrene Mannschaften eingesetzt wer-
den.

Diese Fahrzeuge verfügen immer über eine geeignete
Kennzeichnung sowie einen Lautsprecher und Warnlich-
ter.

Vor der Veranstaltung machen sie sich mit der Strecke,
dem Sicherheitsplan einschließlich der erwarteten An-
zahl Zuschauer sowie anderen, relevanten Dokumenten
und dem Zeitplan vertraut; außerdem stimmen sie sich
mit den Offiziellen der Veranstaltung final über ihre Auf-
gaben ab.

Bei der Veranstaltung: Überprüfung der offiziellen Anzei-
getafel auf Streckenänderungen.

Das 000-Fahrzeug oder das 00 -Fahrzeug muss die
gesamte Strecke abfahren und dafür sorgen, dass es
an jedem Kontrollpunkt eine Eintragung in die Bordka-
rte erhält. Das muss im Rahmen der finalen Planung für
die Safety Cars klargestellt werden und macht mögli-
cherweise eine Unterweisung der Streckenposten zum
richtigen Ausfüllen der Bordkarten erforderlich..

Es ist entscheidend, dass das 000-Fahrzeug und das
00 -Fahrzeug sich an den vorher festgelegten Zeitplan
halten, um eine pünktliche Durchführung der Veranstat-
tung zu garantieren, gleichzeitig müssen sie darauf vor-
bereitet sein, den Zeitplan anzupassen, wenn es für die
Veranstaltung erforderlich ist.

Sie müssen mit allen übrigen Safety Cars und der

Rallye-Leitung kommunizieren können und als Team
zusammenarbeiten, um alle Anfragen bezüglich
Zuschauer-Bewegungen und Standorten zu klären.

An jeder Zeiterfassung vor einer Wertungsprüfung
nehmen sie vor Einfahrt Kontakt zum WVP-Leiter auf. Vom
Rallyeleiter oder dem Leiter der Streckensicherung wer-
den die Pläne der Safety Cars so strukturiert, dass diese
Vorgehensweise eingehalten werden kann.

Das kann zur Folge haben, dass dem 000-Fahrzeug oder
dem 00 -Fahrzeug weniger Zeit in der Sammelkontrolle
zur Verfügung steht, wie den Teilnehmern. Sie müssen
auf jeden Fall über Änderungen am Sicherheitsplan,
der erwarteten Zuschauerzahl oder den Aufbau-Plänen
im Hinblick auf die Beschilderung oder die erwarteten
Zuschauerzahlen informiert werden.

Die Mannschaften des 000-Fahrzeugs und des 00
-Fahrzeugs müssen untereinander eine finale Überprü-
fung des Aufbaus der Wertungsprüfungen, im Hinblick
auf die Sicherheit der Streckenposten & der Zuschauer
durchführen. Sie müssen außerdem Ersatz- und Repara-
tur-Material für die Wertungsprüfung mitführen.

Zu Informationszwecken oder für Anweisungen müssen
alle vorgefundenen Probleme an den WVP-Leiter/Ral-
lye-Leiter weitergeleitet werden.

Entlang der Strecke gelegene Sicherheitsposten sowie
die Schilder für zwingende Funkposten und rote Flaggen
sind von diesen Mannschaften ebenfalls zu überprüfen.

Es wird überprüft, ob die Standorte für das Flying Finish
& zum Anhalten gemäß dem Streckenbuch eingerichtet
und die Feuerlöscher entsprechend verteilt wurden.

Am Ende jeder Wertungsprüfung wird dem WVP-Leiter
(oder ggf. dem stellvertretenden WVP-Leiter) mitgeteilt, ob
die Wertungsprüfung sich in einem akzeptablen Zustand
für die Rallye befindet. Die Mannschaften achten da-
rauf, dass diese Nachricht auch an die Rallye-Leitung
weitergegeben wird.

Im Anschluss an die Veranstaltung nehmen sie an einer
Nachbesprechung mit dem Leiter der Streckensicherung

oder dem Rallyeleiter teil bzw. geben einen entsprechen
den Bericht ab.

Auto	Funkverbindung zur Rallye-Lei- tung & zur Abteilung Sicherheit der FIA/ASN Delegierte	Sirene	Lautsprecher	Warnlichter auf dem Dach	Kontroll- karte	Overalls und Helme
00/000		JA				NEIN

2.4 • DAS O-FAHRZEUG (O)

Da das O-Fahrzeug ein für die Rallye taugliches Fahrzeug
ist, sollte es der gleichen technischen Kontrolle unter-
zogen werden wie alle anderen Wettkampf-Fahrzeuge;
ebenso muss die Mannschaft jederzeit die gleichen
Regeln wie alle übrigen Teilnehmer einhalten, d.h. sie
müssen entsprechende Sicherheitsgurte, FHR-Ausrüstung
und zugelassene Overalls und Helme tragen.

Das O-Fahrzeug dient den Zuschauern als Warnung
vor dem ersten Wettkampf-Fahrzeug. Es fährt mit einer
maximalen Geschwindigkeit von etwa 70-80 % der
Rallye-Geschwindigkeit, damit es die Möglichkeit hat,
irgendwelche Probleme in der Wertungs- prüfung in letz-
ter Minute zu identifizieren.

**Es muss immer ein zusätzliches O-Fahrzeug als Ersatz
vorhanden sein.**

Das O-Fahrzeug muss vor dem Start des ersten Autos
noch nicht aus der Wertungsprüfung herausgefahren
sein, so lange der Rallyeleiter davon überzeugt ist,
dass es die Wertungsprüfung vor dem ersten Wettkam-
pf-Fahrzeug verlassen hat.

Es darf nur von einer Mannschaft gefahren werden, bei
der mindestens ein Mitglied sowohl Erfahrung im Hin-
blick auf die Sicherheit bei der Veranstaltung als auch
Erfahrung im Hinblick auf O-Fahrzeuge besitzt.

Der Fahrer des O-Fahrzeugs muss entweder einen gül-
ti- gen Lizenz besitzen oder früher einen solchen Lizenz
besessen haben.

Das O-Fahrzeug muss die gesamte Strecke gemäß Bord-
buch abfahren und dafür sorgen, dass seine Bordkarte
an jedem passierten Kontrollpunkt ausgefüllt wird.

Es ist wichtig, dass der vorher festgelegte Zeitplan vom
O-Fahrzeug eingehalten wird, damit die Veranstaltung
pünktlich stattfinden kann.

Das O-Fahrzeug steht mit allen übrigen Safety Cars und
der Rallye-Leitung in Kontakt.

Am Start jeder Wertungsprüfung nimmt es Kontakt zum
WVP-Leiter auf und fährt nach Möglich-keit zu seinem



erwarteten Zeitpunkt in die Wertungsprüfung ein.

Wenn die Wertungsprüfung mehr als 30 km lang ist, wird der Einsatz von zwei O-Fahrzeugen empfohlen: Eines davon fährt am Start, das andere mit einem angemessenen zeitlichen Abstand ab etwa der Hälfte los.

Sie sorgen dafür, dass die Strecke mit den Sicherheitsplänen übereinstimmt, und sind bei Bedarf auf ein ANHALTEN vorbereitet. Wenn das erforderlich ist – sofortiger Bericht an die Rallye-Leitung mit der Bitte um eine Verzögerung des Starts der Wertungsprüfung mit Erläuterung der Situation. Wenn eine Klärung der Situation möglich ist, wird sie geklärt. Wenn nicht, ist man darauf vorbereitet, dass die Wertungsprüfung vom WVP-Leiter oder der Rallye-Leitung neutralisiert wird. Es ist absolut INAKZEPTABEL, eine Wertungsprüfung zu fahren, bei der eine Abweichung vom Sicherheitsplan festgestellt wurde.

Am Ende jeder Wertungsprüfung wird dem WVP-Leiter oder dem stellvertretenden WVP-Leiter mitgeteilt, dass sich die Wertungsprüfung in einem akzeptablen Zustand für die Rallye befindet. Die Mannschaften achten darauf, dass diese Nachricht auch an die Rallye-Leitung weitergegeben wird.

Im Anschluss an die Veranstaltung findet bei Bedarf eine Nachbesprechung mit dem Leiter der Streckensicherung oder dem Rallyeleiter statt bzw. wird ein entsprechender Bericht abgegeben.

Funkverbindung zur Rallye-Leitung Auto & zur Abteilung Sicherheit der FIA/ASN Delegierte			Sirene	Lautsprecher	Warnlichter auf dem Dach	Kontrollkarte	Overalls und Helme
o	JA	NEIN	JA				

2.5 • DAS SCHLUSSFahrZEUG

Bei einigen Veranstaltungen gibt es mehr als ein Schlussfahrzeug; wenn das jedoch der Fall ist, sollte nur ein Schlussfahrzeug durch jede Wertungsprüfung fahren. Das Schlussfahrzeug ist normalerweise durch eine einzige karierte Flagge auf der Tür gekennzeichnet, um anzuzeigen, dass die Wertungsprüfung beendet wurde.

Das Schlussfahrzeug fährt die komplette Strecke ab, einschließlich der Verbindungsetappen. Bei jeder Wertungsprüfung kontaktiert es den WVP-Leiter, der folgende Informationen zur Verfügung stellen kann:

- a. Anzahl der Fahrzeuge, die in die Wertungsprüfung eingefahren sind
- b. Anzahl der Fahrzeuge, die die Wertungsprüfung verlassen haben
- c. exakte Berichte über die Standorte der Fahrzeuge, die es nicht geschafft haben, die Wertungsprüfung abzuschließen
- d. den Zeitpunkt, an dem der letzte Teilnehmer den Startpunkt der Wertungsprüfung verlassen hat

Das Schlussfahrzeug bestätigt, dass die Anzahl der Teilnehmer, die in die Wertungsprüfung gefahren sind, der Anzahl der Teilnehmer entspricht, von denen die vorherige Wertungsprüfung beendet wurde, einschließlich aller Teilnehmer, die auf den Verbindungsetappen ausgeschieden sind.

Es sammelt alle Bordkarten von den passierten Standorten ein.

Es ist wichtig, dass alle ausgefüllten Bordkarten, offizielle Berichte (einschließlich der Sachrichter) zusammen mit den Unterschriften der Offiziellen jeder Wertungsprüfung eingesammelt werden. Diese Dokumente müssen zum frühestmöglichen Zeitpunkt an die Rallye-Leitung übergeben werden. Es empfiehlt sich, diese Dokumente für alle Anfragen von der Rallye-Leitung oder dem Team Ergebnisse bereitzuhalten. Wenn es Berichte über Vorfälle gegeben hat, sind diese nach Möglichkeit zu fotografieren und zum frühestmöglichen Zeitpunkt an die Rallye-Leitung zu übergeben.

Das Schlussfahrzeug fährt nur mit Zustimmung von der Rallye-Leitung in eine Wertungsprüfung ein.

Die Mannschaft im Schlussfahrzeug verfügt über umfassende Kenntnis darüber, wie das Zeiterfassungssystem der Veranstaltung funktioniert. Es hält nach Möglichkeit bei jedem Fahrzeug an, dass die maximale Zeitbegrenzung (OTL) überschritten hat und sammelt in Abstimmung mit der Rallye-Leitung die Kontrollkarten dieser Fahrzeuge ein.

Es ist wichtig, dass sich das Schlussfahrzeug immer mit der Rallye-Leitung abstimmt, um zu überprüfen, dass ein Teilnehmer OTL ist und damit nicht länger an der Veranstaltung teilnehmen darf.

Wenn ein Schlussfahrzeug aufgehalten wird, informiert es die Rallye-Leitung umgehend.

Wenn die Wertungsprüfung erneut befahren wird, informiert das Schlussfahrzeug die Rallye-Leitung über alle Kreuzungen oder Bereiche, wo ein Neubau/eine Reparatur erforderlich ist, über fehlende Sicherheitsausrüstung sowie über Bereiche mit besonders großen Zuschauerzahlen. Die Mannschaft wird möglicherweise aufgefordert, über Standorte zu berichten, an denen Teilnehmer ausgeschieden sind, und ggf. nach den Gründen für deren Ausscheiden befragt.

Wenn Teilnehmer-Fahrzeuge sich noch in der Wertungsprüfung befinden, ist einzuschätzen, ob sie aus dem Weg geräumt werden müssen oder ob es vernünftiger ist, sie an Ort und Stelle zu belassen. Die Teilnehmer werden immer verlangen, dass ihre Fahrzeuge so früh wie möglich geborgen werden, allerdings muss dies nicht zwingend dem Interesse aller anderen Veranstaltungsteilnehmer entsprechen. Fordern Sie nur dann eine Fahrzeugbergung oder -verschiebung an, wenn die Wertungsprüfung tatsächlich vom Fahrzeug blockiert wird oder wenn Sie der Meinung sind, dass es eine Gefahr darstellt.

Sobald sich das Schlussfahrzeug davon überzeugt hat, dass alle Mannschaften erfasst wurden und es das letzte Mal war, dass diese Wertungsprüfung gefahren wird, ist es den Sportwarten der Streckensicherung, Ärzten,

Rettungskräften ausschließlich nach einer Genehmigung von Seiten der Rallye-Leitung gestattet, ihre Posten zu verlassen.

Im Anschluss an die Veranstaltung nimmt das Schlussfahrzeug bei Bedarf an einer Nachbesprechung teil oder reicht beim Leiter der Streckensicherung oder dem Rallyeleiter einen Bericht ein.

2. SAFETY CARS UND IHRE AUFGABEN

2.6 • DIE INTERIM SAFETY CARS

Wenn es zu einem ungeplanten Abstand von mehr als 20 Minuten zwischen den Teilnehmern kommt, empfiehlt es sich, ein Interim Safety Car über die Wertungsprüfung fahren zu lassen oder eine Neutralisierung der Wertungsprüfung aus Sicherheitsgründen zu erwägen.

Bei Abständen von weniger als 20 Minuten kann es in Abhängigkeit der Länge der Wertungsprüfung und ihrer Position im Zeitplan der Veranstaltung angemessen sein, über den Einsatz eines Interim Safety Cars oder des zusätzlichen O-Fahrzeugs nachzudenken.

Je nach Strecke und Zweckmäßigkeit kann möglicherweise der stellvertretende WPL-Leiter oder eine eigene Mannschaft mit Fahrzeug für diese Aufgabe geeignet sein.

Interim Safety Cars müssen nicht für den Wettbewerb ausgerüstet sein oder über einen Allrad-Antrieb verfügen, aber sie **MÜSSEN** mit Rundumleuchten, Sirenen und einem Lautsprecher ausgestattet sein, über den die Zuschauer informiert werden, dass noch weitere Fahrzeuge folgen.

In Abhängigkeit der Strecke und des Geländes ist es nicht notwendig, dass das Interim Safety Car die Wertungsprüfung verlassen hat, bevor das erste Fahrzeug einfährt.

Wenn eine Wertungsprüfung im Anschluss an eine Unterbrechung oder eine Verzögerung neu gestartet werden muss, kann es aufgrund von Faktoren wie beispielsweise die lineare Eigenschaft alt. Befahrbarkeit der Streckeggf. unmöglich sein, beide oder überhaupt ein Safety Car erneut durch die Wertungsprüfung zu fahren.

Es ist wichtig, dass Vorbereitungen getroffen werden, damit die Mannschaft des Interim Safety Cars mit den Zuschauern kommunizieren und Probleme beseitigen kann, bevor eine Wertungsprüfung für den Neustart freigegeben wird.

2.7 • ZUSÄTZLICHE SAFETY CARS

Zur Unterstützung der Safety Cars sind mindestens 2 zusätzliche Ersatzfahrzeuge mit Zusatzmaterial und Sportwarte der Streckensicherung vorzuhalten.

Diese Fahrzeuge müssen verfügbar sein, um dem 000-Fahrzeug und dem Vertreter des/der ASN/FIA zu folgen und sie ggf. bei der Beseitigung letzter Details am Aufbau der Wertungsprüfung zu unterstützen.

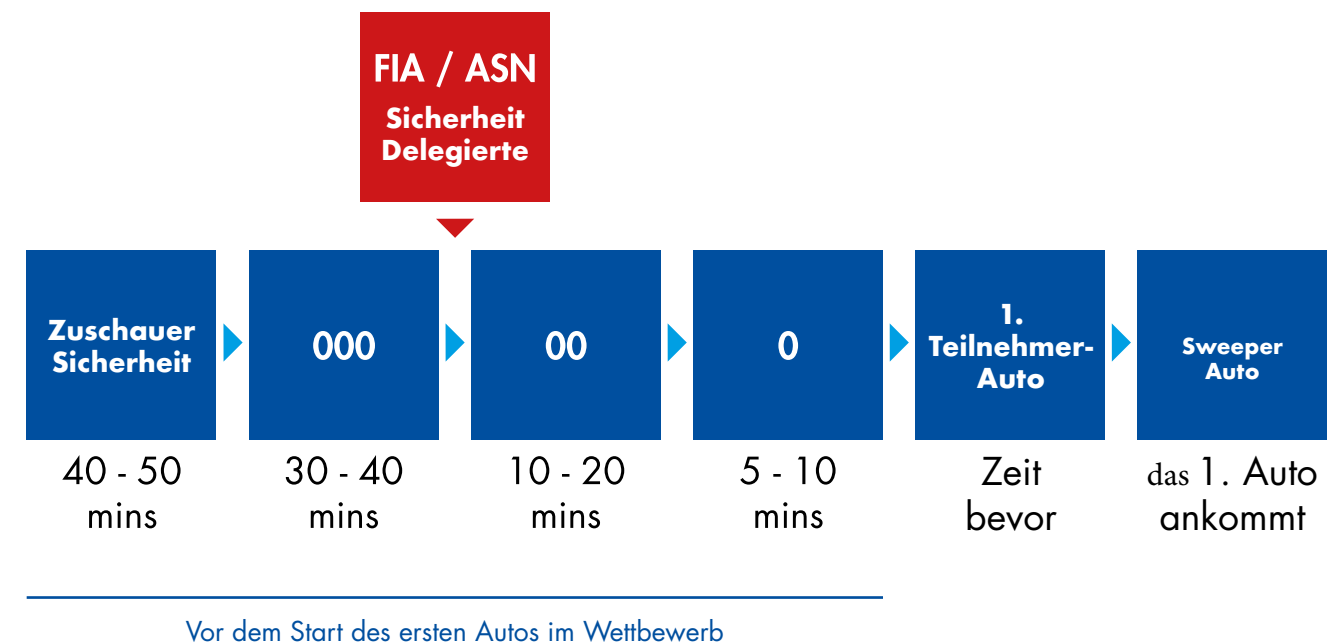
Sollten die Zuschauer sich an einer unerwarteten Stelle eingefunden haben, werden mit diesen Autos erfahrene Sportwarte der Streckensicherung mit Funkgeräten in die Wertungsprüfung gefahren, um die Situation zu kontrollieren.

Ihre Aufgabe ist es, die Position und den Standort der Zuschauer besser zu kontrollieren und bei Bedarf zusätzliche Sportwarte der Streckensicherung vor Ort zu belassen.

Für jeden Tag müssen mindestens zwei dieser zusätzlichen Safety Cars vorhanden sein.

Ihre Zeitplanung muss so beschaffen sein, dass sie in der Lage sind, nach der Beseitigung von Problemen zu den nachfolgenden Wertungsprüfungen weiterzufahren (sprich, wenn entweder alle Autos vorbeigefahren sind und ein Sammeln mit dem Konvoi der Safety Cars möglich ist oder wenn die Situation im Zuschauerbereich geklärt wurde und sie weiterfahren können).

2.8 • ZEITEN FÜR DIE SAFETY CARS



2.9 • VIP-FAHRZEUGE

VIP-Fahrzeuge dürfen nicht Bestandteil des Konvois der Safety Cars sein. Punkt 7 der goldenen Regeln für die Safety Cars besagt, dass „Safety Cars nicht verwendet werden [dürfen], um Sponsoren zu unterhalten oder „Stars“ eine kostenlose Mitfahrt über die Strecke zu gewähren, um mehr Publicity für die Veranstaltung zu bekommen; sie übernehmen eine wichtige Aufgabe und daher befinden sich die Insassen der Safety Cars am Arbeitsplatz.“

Es gibt keinen sicheren Standort, an dem ein VIP-Fahrzeug mit annähernder Wettkampf-Geschwindigkeit innerhalb des Konvois der Safety Cars mitfahren kann.

Für alle Mannschaften der Safety Cars gilt:

Wenn es während der Veranstaltung die Möglichkeit gibt, sind informelle Besprechungen zwischen den einzelnen Läufen der Wertungsprüfungen durchzuführen, um ggf. aufgetretene Probleme zu besprechen, die bei einem zweiten Durchlauf verbessert werden können.

Die Zuschauer sind ab 30 Minuten vor der Ankunft des ersten Wettkampf-Fahrzeugs durch eine Absperrung von Start und Ziel der Wertungsprüfung daran zu hindern, über die Wertungsprüfung laufen.

Diese Botschaft muss durch die Lautsprecher Anlagen auf den Safety Cars und mit Unterstützung durch die Streckenposten bekräftigt werden.

Es ist die Aufgabe des OO-Fahrzeugs, zu überprüfen, dass sich keine Zuschauer in der Wertungsprüfung befinden.

Um den Zuschauern die Möglichkeit zu geben, sich auf diese neue Maßnahme einzustellen, wird empfohlen, dass die Sportwarte der Streckensicherung 30 Minuten vor dem ersten Auto lange mit ihrer Pfeife pfeifen.

2.10 • ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGE (OFFIZIELLE AUTOS)

Diese Fahrzeuge können vor den Safety Cars mit reduzierter Geschwindigkeit durch die Wertungsprüfung fahren.

DER LEITER AUFBAU/DER LEITER DER STRECKENSICHERUNG WERTUNGSPRÜFUNG

Sofern vorhanden, ist entweder der Leiter Aufbau oder der Leiter der Streckensicherung der Wertungsprüfung dafür zuständig, dass die Wertungsprüfung in einem für die Rallye geeigneten Zustand eingerichtet wurde; alternativ sorgt er dafür, dass der WPL-Leiter über die richtige Ausrüstung für jeden Standort und jeden Zeiterfassungspunkt verfügt.

Wenn es einen Leiter Aufbau gibt, dürfen nach einer Abnahme der Wertungsprüfung durch den Leiter Aufbau keine Änderungen an der Wertungsprüfung mehr erforderlich sein.

Nicht bei allen Veranstaltungen kommt ein Leiter Aufbau direkt an der Strecke zum Einsatz, wenn das jedoch der Fall ist, so sind folgende Überlegungen zu berücksichtigen:

Der Leiter Aufbau fährt etwa 90 Minuten vor der erwarteten Ankunftszeit des ersten Fahrzeugs.

Wenn die Veranstaltung verzögert wird, ist es nicht erforderlich, den Zeitpunkt für den Leiter Aufbau zu verschieben.

Er verfügt über eine umfassende Kenntnis der gesamten Strecke (sowohl Wertungsprüfungen als auch Straßenabschnitte) und kennt, soweit dies angemessen möglich ist, auch alle in den besonderen Wertungsprüfungen verwendeten Hindernisse.

Der Leiter Aufbau wird von einer kompetenten Person über die Strecke gefahren, damit er sich auf die Einrichtung der Wertungsprüfung usw. konzentrieren und sicherstellen kann, dass alles gemäß der eingesetzten Aufbau-Anweisung aufgebaut wurde.

Als Mindestausrüstung führt er einen vollständigen Satz Start- und Zielschilder sowie Absperrband, Pfosten, einen

Hammer, Pfeile, eine Tackerpistole und Tackernadeln mit.

Er verfügt außerdem über einen direkten Kontakt zum obersten Zeitnehmer, zum Leiter der Streckenposten, zur Rallye-Leitung sowie zum Rennleiter.

Wann immer möglich, informiert er die Rallye-Leitung darüber, dass er in eine Wertungsprüfung einfährt und sorgt außerdem dafür, dass der Leiter der Funkstelle weiß, wann sie die Wertungsprüfung verlassen haben.

Wie bei allen Safety Cars ist es auch hier wichtig, dass die Mannschaft nach dem Motto „Ich sehe was, ich löse das“ an alle Probleme herangeht, denen sie unterwegs begegnet.

Wenn der Offizier Ausrüstung durch alle Wertungsprüfungen gefahren ist, hält er sich an einem für die Veranstaltung zentralen Ort auf, um möglicherweise auftretende Anforderungen in Bezug auf die Ausrüstung zu koordinieren.

DER ZEITNAHMEOBMANN

Der Zeitnahme-Obmann oder ein ernannter Stellvertreter fährt mit einem der ersten offiziellen Autos durch die Wertungsprüfung, und zwar üblicherweise direkt vor dem Leiter der Sportwarte der Streckensicherung (diese Fahrt kann in Abhängigkeit der Struktur der Veranstaltung und des verwendeten Systems zur Zeiterfassung zwischen 60 und 120 Minuten vor der erwarteten Ankunftszeit für das erste Fahrzeug stattfinden).

Der Zeitnahme-Obmann stimmt sich mit dem Leiter der Sportwarte der Streckensicherung bezüglich der an den einzelnen Kontrollpunkten zu erwartenden Personen ab.

Der Zeitnahme-Obmann stimmt sich bei jeder Ankunft an einem Ankunfts-Kontrollbereich für eine Wertungsprüfung mit der Rallye-Leitung ab und sorgt dafür, dass bei jedem Kontrollpunkt eine offizielle Bordkarte ausgefüllt wird.

Bevor das Auto in eine Wertungsprüfung einfährt, ist die Genehmigung von der Rallye-Leitung zur Einfahrt in diese Wertungsprüfung einzuholen.

Ebenso ist eine Information einzuholen, ob sich andere Fahrzeuge zu diesem Zeitpunkt in dieser Wertungsprüfung befinden.

Der Zeitnahme-Obmann sorgt dafür, dass jeder Streckenposten, der die Uhr oder die Ausrüstung zur Zeiterfassung verwenden muss, genau weiß, was zu tun ist, und er verbringt bei Bedarf Zeit mit dem Sportwart der Streckensicherung, um ihm Sicherheit im Umgang mit der Ausrüstung zu geben, damit die Zeiterfassung für alle Autos exakt erfolgt. Der WPL-Leiter sorgt dafür, dass wenigstens ein Mitglied des Teams zur Zeiterfassung anwesend ist, wenn der Zeitnahme-Obmann zu diesen Zweck vorbeikommt.

Der Zeitnahme-Obmann wird von einer kompetenten Person gefahren, dem die gesamte Strecke bekannt ist und ebenfalls die nötige Kompetenz zur Erfüllung der Aufgabe der Zeiterfassung besitzt.

Am Ende jeder Wertungsprüfung stellt der Zeitnahme-Obmann sicher, dass es ein funktionierendes Kommunikationssystem zwischen dem Flying Finish und der Stopp-Linie gibt und dass für den Fall eines Ausfalls auch ein Ersatzsystem vorhanden ist.

Der oberste Zeitnehmer wird von einer kompetenten Person gefahren, dem die gesamte Strecke bekannt ist und ebenfalls die nötige Kompetenz zur Erfüllung der Aufgabe der Zeiterfassung besitzt.

Bei der Fahrt entlang der Strecke müssen alle Schilder für die Kontrollbereiche kontrolliert werden, und es ist zu gewährleisten, dass sie den vorliegenden Informationen im Streckenbuch/zur Strecke entsprechen.

Wenn Schilder oder Ausrüstung fehlen, ist die Rallye-Leitung darüber in Kenntnis zu setzen, damit das nächste offizielle oder Safety Car mit der Beseitigung des Problems fehlender Gegenstände beauftragt werden kann.

Es ist wichtig, dass jeder Kontrollpunkt, einschließlich der Boxengasse und dem Bereich zum Sammeln angefahren wird, damit jeder in diesen Bereichen weiß, was er/sie zu tun hat; es ist nicht unbedingt erforderlich, dass die gesamte Strecke abgefahren wird.

2. SAFETY CARS UND IHRE AUFGABEN



Wenn das nicht möglich ist, MUSS entweder ein offizielles oder ein Safety an diesen Standorten vorbeifahren und die Aufgabe des obersten Zeitnehmers an diesen Standorten übernehmen.

DER LEITER DER STRECKENPOSTEN/DER LEITENDE SICHERHEITSOFFIZIER

Vor der Veranstaltung: Je mehr Arbeit der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung vor der Veranstaltung leistet, desto einfacher wird es für ihn, seine Pflichten am Tag der Veranstaltung zu erfüllen.

Es ist bekannt, dass der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung bei manchen Veranstaltungen nicht durch die Wertungsprüfungen fährt oder sie nur zusammen mit dem Leiter der Streckensicherung befährt.

Wenn der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung nicht durch die Wertungsprüfungen fährt, muss eines der anderen offiziellen Autos diese Pflichten übernehmen:

Der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung sorgt dafür, dass ausreichend Sportwarte der Streckensicherung für die Veranstaltung und die Startbereiche der Wertungsprüfungen zur Verfügung stehen und dass sie die richtigen Dokumente, geeignete Kontrollbretter und Ausrüstung erhalten haben.

Wenn möglich fährt der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung die Strecke vollständig gemäß dem Streckenbuch oder anderen offiziellen Streckeninformationen ab.

Bei Ankunft an jedem Kontrollpunkt geht der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung mit gutem Beispiel voran, trägt jederzeit seine offizielle Weste oder die entsprechende Kleidung der Veranstaltung und/oder seinen Ausweis.

Er sorgt dafür, dass jeder Sportwarte der Streckensicherung an jedem, von ihm besuchten Punkt ein deutliches und umfassendes Verständnis davon hat, welche Aufgaben von ihm erwartet werden und dass alle Mitarbeiter in den Wertungsprüfungen Westen tragen müssen.

Bis zur Ankunft des Leiters der Sportwarte der Streckensicherung an den einzelnen Kontrollpunkten müssen alle Anlagen der Wertungsprüfung/des Kontrollpunkts aufgebaut sein, und er überprüft den Aufbau aller Gegenstände anhand der Aufbau-Anweisung.

Der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung überprüft, dass die korrekte Anzahl Sportwarte der Streckensicherung am Standort anwesend ist, damit die vorgesehene Anzahl laut Sicherheitsplan der Veranstaltung erreicht wird.

Seine Bordkarte muss jedes Mal ausgefüllt werden, und er folgt dem kompletten Startvorgang für die Wertungsprüfung, die für jedes Wettkampf-Fahrzeug eingesetzt wird. Wie bei allen offiziellen oder Safety Cars wird auch der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung von einer kompetenten Person gefahren.

Das Fahrzeug muss immer auch über eine geeignete Identifikation verfügen. (Eine Lautsprecher-Anlage kann sinnvoll sein).

Es steht mit allen übrigen Safety Cars und der Rallye-Leitung in Kontakt.

Zusätzlich zum Anhalten an den Kontrollpunkten muss er an jedem Punkt anhalten, der als Zutrittsmöglichkeit für die Zuschauer identifiziert wurde und dafür sorgen, dass alle Sportwarte der Streckensicherung bzw. wenigstens die vorgesehene Anzahl gemäß Sicherheitsplan für die Sicherheit der Zuschauer vor Ort sind.

Wenn die Anzahl nicht mit dem Plan übereinstimmt, erfolgt eine dynamische Risikobeurteilung, um sich davon zu überzeugen, dass die vorhandene Anzahl Sportwarte der Streckensicherung an diesem Standort für die tatsächlich erwartete Anzahl Zuschauer ausreichend ist. Ferner müssen die gesamte offizielle Beschilderung und alle Warnhinweise an den Zutrittsstellen in die Wertungsprüfung überprüft werden.

Wenn ihnen während der Fahrt durch die Wertungsprüfung etwas auffällt, muss die Rallye-Leitung umgehend darüber informiert werden, um sich mit dem WP-Leiter abzustimmen und einen Maßnahmenplan zur Beseitigung des Problems zu vereinbaren.

Am Ende jeder Wertungsprüfung wird zum Startpunkt der Wertungsprüfung und zur Rallye-Leitung gefunkt, um den WVP-Leiter darüber zu informieren, dass man sich vom vollständigen und akzeptablen Zustand der Wertungsprüfung für das Rennen überzeugt hat.

Erst wenn diese Nachricht bestätigt wurde, fährt das Fahrzeug zur nächsten Wertungsprüfung/zum nächsten Kontrollpunkt weiter.

Im Falle einer Verzögerung hält der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung den konstanten Kontakt zur Rallye-Leitung für den Fall, dass es zu einer Anpassung des Zeitplans kommt.

Wenn dem Leiter der Sportwarte der Streckensicherung eine Verzögerung auffällt, gibt er diese Information an die Sportwarte der Streckensicherung entlang der Strecke weiter.

Der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung führt in seinem Fahrzeug immer einen vollständigen Satz bestehend aus Ersatz-Einrichtung für die Wertungsprüfung, Warnhinweisen und Absperrband sowie einen Hammer und eine Tackerpistole mit.

Der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung sorgt außerdem dafür, dass alle Ärzte, Rettungs- und Bergungskräfte sowie Funkteams entlang der Strecke auf ihren Posten sind.

Wenn einer dieser Offiziellen nicht auf seinem Posten ist, untersucht der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung die Situation und geht entsprechend damit um, wobei er die Rallye-Leitung über alle ergriffenen Maßnahmen in Kenntnis setzt.

Wenn rote Flaggen in der Wertungsprüfung verwendet werden, kann es möglicherweise angebracht sein, wenn dieses Fahrzeug die richtigen Standorte der roten Flaggen und ihre richtige Aufstellung überprüft.

Es ist ratsam, dass der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung Ersatzflaggen dabei hat.

Erst wenn diese Nachricht bestätigt wurde, fährt das

Fahrzeug zur nächsten Wertungsprüfung/zum nächsten Kontrollpunkt weiter.

Im Falle einer Verzögerung hält der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung den konstanten Kontakt zur Rallye-Leitung für den Fall, dass es zu einer Anpassung des Zeitplans kommt.

Wenn dem Leiter der Sportwarte der Streckensicherung eine Verzögerung auffällt, gibt er diese Information an die Sportwarte der Streckensicherung entlang der Strecke weiter.

Der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung führt in seinem Fahrzeug immer einen vollständigen Satz bestehend aus Ersatz-Einrichtung für die Wertungsprüfung, Warnhinweisen und Absperrband sowie einen Hammer und eine Tackerpistole mit.

Der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung sorgt außerdem dafür, dass alle Ärzte, Rettungs- und Bergungskräfte sowie Funkteams entlang der Strecke auf ihren Posten sind.

Wenn einer dieser Offiziellen nicht auf seinem Posten ist, untersucht der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung die Situation und geht entsprechend damit um, wobei er die Rallye-Leitung über alle ergriffenen Maßnahmen in Kenntnis setzt.

Wenn rote Flaggen in der Wertungsprüfung verwendet werden, kann es möglicherweise angebracht sein, wenn dieses Fahrzeug die richtigen Standorte der roten Flaggen und ihre richtige Aufstellung überprüft.

Es ist ratsam, dass der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung Ersatzflaggen dabei hat.

Im Anschluss an die Veranstaltung wird das Feedback von den Sportwarte der Streckensicherung zusammengetragen und dem Organisationskomitee der Veranstaltung als Bericht für die Nachbesprechung zur Verfügung gestellt.

3. Der Sicherheitsplan

- 3.1 • Der Sicherheitsplan
- 3.2 • Der Sicherheitsplan im Detail
- 3.3 • Operative Pläne
- 3.4 • Pläne zum Umgang mit bestimmten Vorfällen
- 3.5 • Medizinische Anlaufstellen
- 3.6 • Auswahl der Wertungsprüfung
- 3.7 • Identifikation der Risiken
- 3.8 • Funkkommunikation für die Wertungsprüfung
- 3.9 • Funkpositionen der Streckenposten
- 3.10 • Zwingende Funkpositionen
- 3.11 • Zusätzliche Funkpositionen
- 3.12 • Tracking-Systeme
- 3.13 • Schikanen
- 3.14 • Kurven schneiden
- 3.15 • Die WWP-Leiter
- 3.16 • Die Sportwarte der Stres
- 3.17 • Servicepark
- 3.18 • Betankung der Wettkampf-Fahrzeuge
- 3.19 • Empfehlungen für private Probefahrten
- 3.20 • Umweltrichtlinie
- 3.21 • Behinderungen und Barrierefreiheit

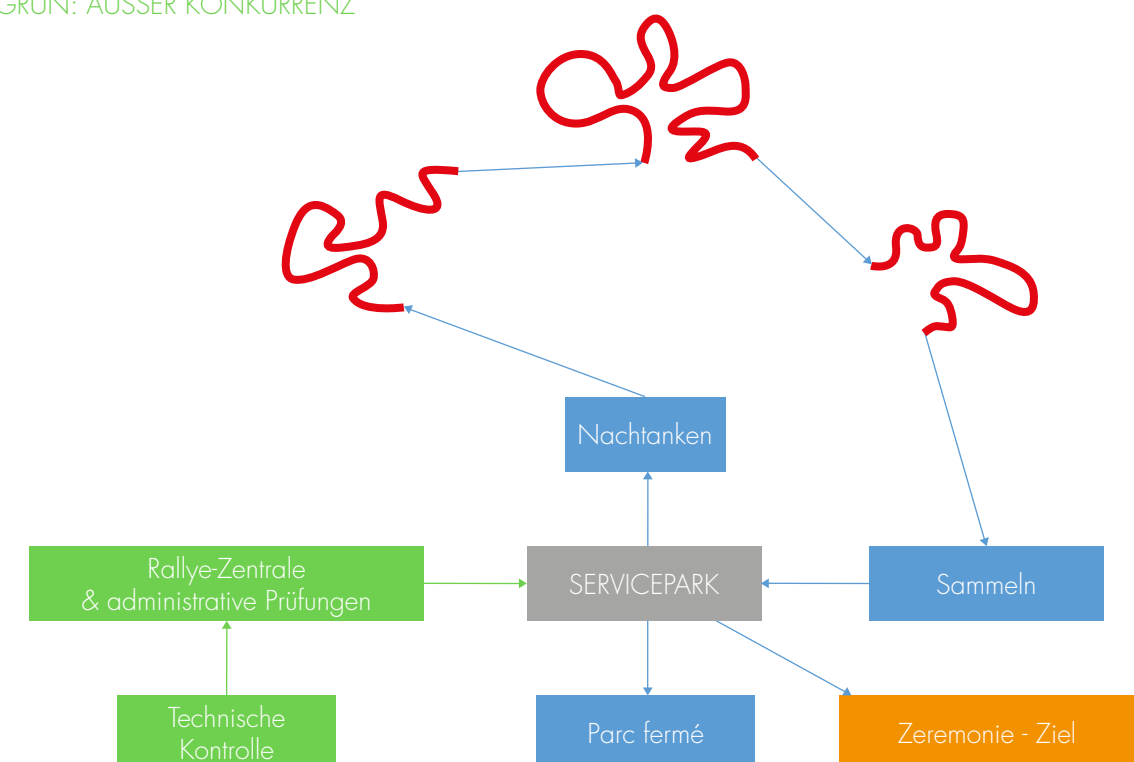
3. Der Sicherheitsplan

WERTUNGSPRÜFUNGEN

ROT: WETTBEWERB

BLAU: FESTGELEGTE ZEITEN

GRÜN: AUSSER KONKURRENZ



* Auf Basis der Gesetze vor Ort, um sicherzustellen, dass die Teilnehmer eine Geschwindigkeit einhalten, die NICHT über der im Land geltenden Höchstgeschwindigkeit liegt

3.1 • DER SICHERHEITSPLAN

Ein effektiver Sicherheitsplan bedarf einer optimalen Vorbereitung, damit er für die Personen verständlich ist, die mit diesem Dokument arbeiten müssen.

Es handelt sich außerdem um das Dokument, mit dem nachgewiesen wird, dass die Gefahren durch die Rallye bei der Veranstaltung bewertet wurden und es Pläne gibt, um diese Gefahren zu minimieren um eine sichere Veranstaltung durchzuführen.

Für den größten Teil der Rallyes gibt es bereits etablierte Sicherheitspläne, aber nicht alle gehen ausreichend auf die Wertungsprüfungen oder die Sicherheit der Zuschauer ein.

Der Sicherheitsplan ist ein entscheidender Bestandteil bei der Durchführung von Rallyes. Der Plan enthält die ergriffenen und umgesetzten Maßnahmen, mit denen die Wahrscheinlichkeit auftretender Vorfälle reduziert oder vermieden wird und mit denen die Folgen von Vorfällen beschränkt werden, wenn sie trotzdem eintreten.

Er sollte der ASN/FIA wenigstens einen Monat vorher zugesandt werden – damit der Safety Delegate/der Medical Delegate die Möglichkeit haben, ihn zu prüfen und bei Bedarf Anpassungen vorzuschlagen/zu verlangen.

Die Best Practice lautet, dass der Safety Delegate die Rallye-Strecke zwei Monate vor der Veranstaltung besucht und sich jede Wertungsprüfung zusammen mit dem Leiter der Streckensicherung/dem Rallyeleiter anschaut.

Bei dieser Begehung der Örtlichkeiten findet auch eine Gefährdungsidentifikation, Risikobeurteilung und ein Prozess zur Reduzierung von Gefahren statt. Dieser Prozess findet für die gesamte Wertungsprüfung statt, nicht nur für die Zuschauerbereiche.

Während dieser Begehung werden die Zuschauerbereiche immer mit berücksichtigt – hauptsächlich der Aufbau der Bereiche, verbotene Bereiche und Zutrittsmöglichkeiten; daneben die Sicherheit der

Teilnehmer. Während dieser Begehung können Änderungen am Sicherheitsplan vorgenommen werden.

Der Sicherheitsplan ist ein sich entwickelndes Dokument, das jedes Jahr gemäß den Erfahrungen aus vorherigen Veranstaltungen/Jahrgängen aktualisiert werden muss.

Das gesamte Sicherheitshandbuch (Dossier) muss die folgenden zentralen Elemente umfassen, die so kombiniert werden müssen, dass eine maximale Weitergabe ohne unnötige Druckkosten möglich ist. Sie können sich deshalb dafür entscheiden, die Abschnitte anhand der effektivsten Weise für Ihre Veranstaltung aufzunehmen. Entscheidend ist, dass sie enthalten sind.

A. DER SICHERHEITSPLAN UMFASST:

- a. eine Dokumentation zum Risikomanagement
- b. Sicherheitsinformationen und Landkarten für die Wertungsprüfungen
- c. Informationen und Diagramme zum Aufbau der Wertungsprüfungen/Örtlichkeiten
- d. Pläne für die Zuschauerbereiche

B. OPERATIVE PLÄNE FÜR ALLE OFFIZIELLEN/AUFGABEN (DARIN KÖNNEN AUCH IHRE PLÄNE FÜR DIE FUNK-LOGISTIK ENTHALTEN SEIN)

C. EINEN PLAN FÜR DEN UMGANG MIT VORFÄLLEN (EINSCHLIESSLICH DEM PLAN FÜR SCHWERWIEGENDE VORFÄLLE & KOMMUNIKATION)

D. DAS FORMAT DES SICHERHEITSPLANS

Der Sicherheitsplan muss ein praktisches, in der Art eines Streckenbuchs gehaltenes Format haben, das von den Mannschaften der Safety Cars auch unterwegs verwendet werden kann; es enthält:

- a. GPS km-Entfernungen
- b. Entfernungen von der Straße zu den Zuschauerbe-

reichen

- c. die Höhe der Zuschauerbereiche
- d. die Position der Safety-Fahrzeuge beim Start der Wertungsprüfung



3.2 • DER SICHERHEITSPLAN IM DETAIL

1. Eine Einleitung mit Informationen:

Über den Zweck des Plans;
Wer ihn lesen sollte;
Bezugnahme auf alle anderen Dokumente/operativen Pläne, die für die Veranstaltung erstellt wurden;
Über Ihre Sicherheitsrichtlinie.

2. Der Sicherheitsplan sollte detailliert auf Angelegenheiten in jedem der folgenden Bereiche eingehen:

Sicherheit der Öffentlichkeit (einschließlich der medizinischen/Erste Hilfe-Leistungen);
Sicherheit der konkurrierenden Mannschaften;
Sicherheit von Freiwilligen bei der Veranstaltung.

3. Der vollständige Zeitplan für die Veranstaltung, einschließlich der verwendeten Safety Cars und einer Landkarte mit der gesamten Strecke;

4. Standort und primäre Rufnummer für die Rallye-Zentrale (Rallye-Leitung) und/oder die Notfall-Rufnummer, sofern sie sich davon unterscheidet

5. Ein Hinweis auf die wichtigen Aufgaben und Verantwortlichkeiten gefolgt von den Namen und den primären Rufnummer für die verschiedentlich zuständigen Personen:

- Safety Delegate von FIA/ASN
- Sportkommissar von FIA/ASN und die Sportkommissare
- Rallyeleiter
- Stellvertretende Rallyeleiter
- Leiter der Streckensicherung
- medizinischer Einsatzleiter
- Leiter der Streckensicherung Zuschauer
- Funkstellenleiter
- WPL-Leiter für jede besondere Wertungsprüfung
- Delegierter Presse

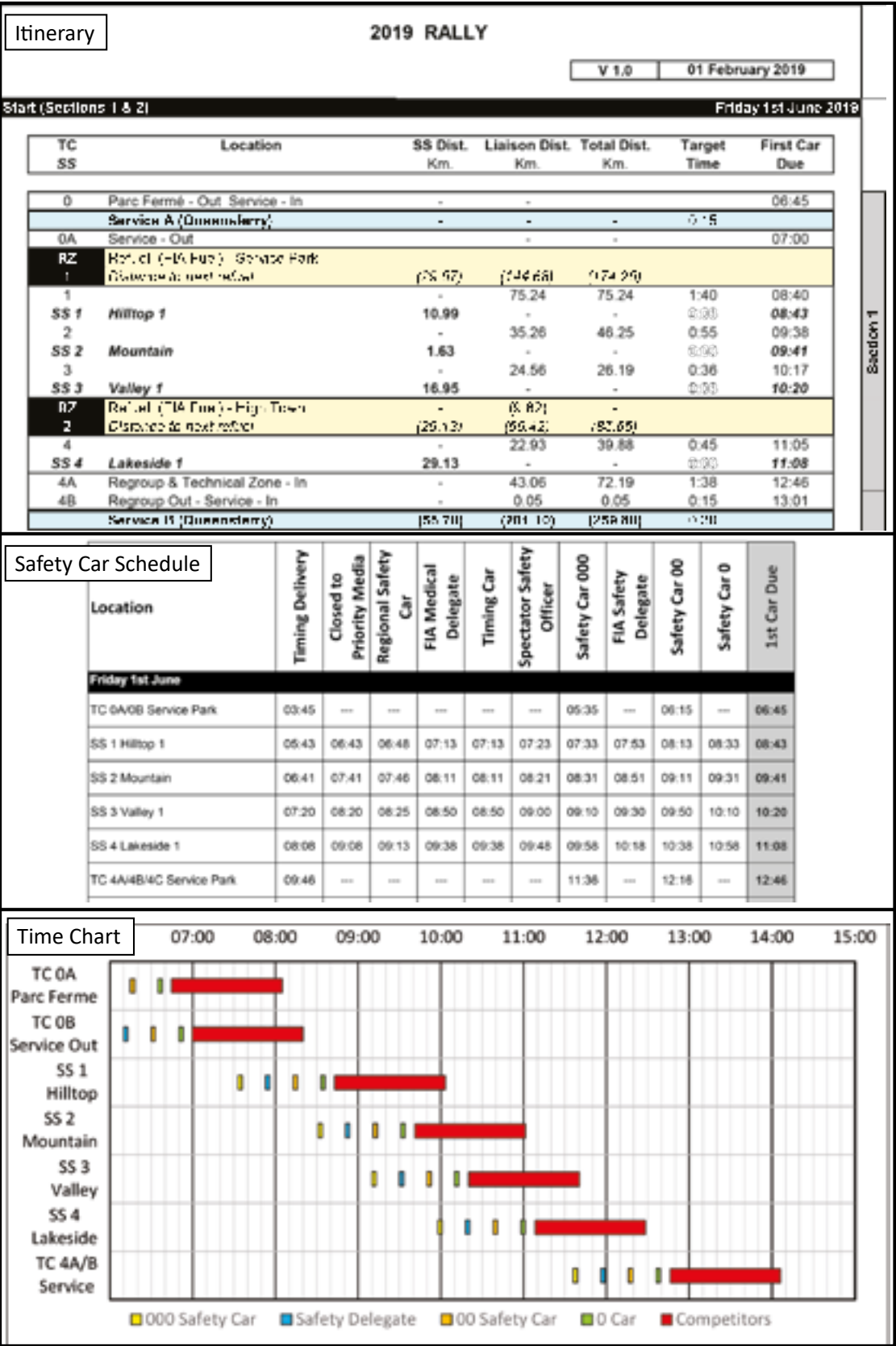
6. Die Telefonnummern der verschiedenen Notfall- und Sicherheitsdienstleister:
- Polizei



Veranstaltungsplan

Plan für die Safety

Vollständiges Konvoi-Schema für die Rallye



- Krankenhäuser (mit Anschrift)
- Feuerwehr
- Erste Hilfe und Transport von Verletzten
- Leitstelle Rettungswagen
- Die an jeder besonderen Wertungsprüfung stationierten Rettungseinheiten
- Die an jeder besonderen Wertungsprüfung stationierten Bergungseinheiten
- Die an jeder besonderen Wertungsprüfung stationierten Ärzte und/oder Sanitäter
- Andere, sofern angemessen

Die ausgewählten Krankenhäuser müssen vor der Rallye schriftlich mit der Bitte kontaktiert werden, ihre Notfall-Einrichtungen in den einsatzbereiten Zustand zu versetzen

7. Die Risikobeurteilung ist genauso einfach wie der gesunde Menschenverstand. Sie müssen die Risiken beim Auf- und Abbau sowie während der eigentlichen Veranstaltung bedenken. Für den Leiter der Streckensicherung und andere Vertreter, die nicht zur Organisation der Veranstaltung gehören, ist eine Vorlage häufig die einfachste Möglichkeit zum Verständnis des Risikomanagement.

8. Der Plan muss die beurteilten Risiken beschreiben und eine Aussage darüber enthalten, wie mit ihnen umgegangen wird. Er sollte spezifisch auf die Themen Zuschauer/allgemeine Öffentlichkeit, Teilnehmer und Offizielle/ Sportwarte der Streckensicherung eingehen.

9. In Bezug auf die Sicherheit der Zuschauer sind Informationen unter folgenden Überschriften aufzunehmen:

- Wahrscheinlich erwartete Anzahl der Zuschauer und spezifische Probleme, die auftreten sind;
- Pläne, auf denen die Zugangswege, Parkplätze und Zuschauerbereiche zu sehen sind, mit den entsprechenden Textpassagen auf der Frontseite;
- die bei der Veranstaltung verwendete Beschilderung;
- Veranstaltungsbezogene Kommunikation mit den Zuschauern hinsichtlich Sicherheit; z.B. Programm, Website, Safety Cars;

• Die Rolle der Sportwarte der Streckensicherung in der Wertungsprüfung zur Steuerung der Zuschauer im Hinblick auf verbotene „No-Go-Areas“, abgesperrte Bereiche und Zuschauerbereiche;

• Vorgesehene Sportwarte der Streckensicherung je Wertungsprüfung;

• Die Rolle des WP-Leiters zur Unterstützung der Sportwarte der Streckensicherung im Umgang mit widerspenstigen Zuschauern, d.h. bei einer Unterbrechung der Wertungsprüfung, wenn die Zuschauer sich nach Aufforderung nicht bewegen wollen;

• Die Rolle der Safety Cars bei der Kontrolle der Sicherheit für die Zuschauer – Spec Safety, O, und OO/000, sofern sie im Einsatz sind;

• Alle für ihre Veranstaltung spezifischen Punkte;

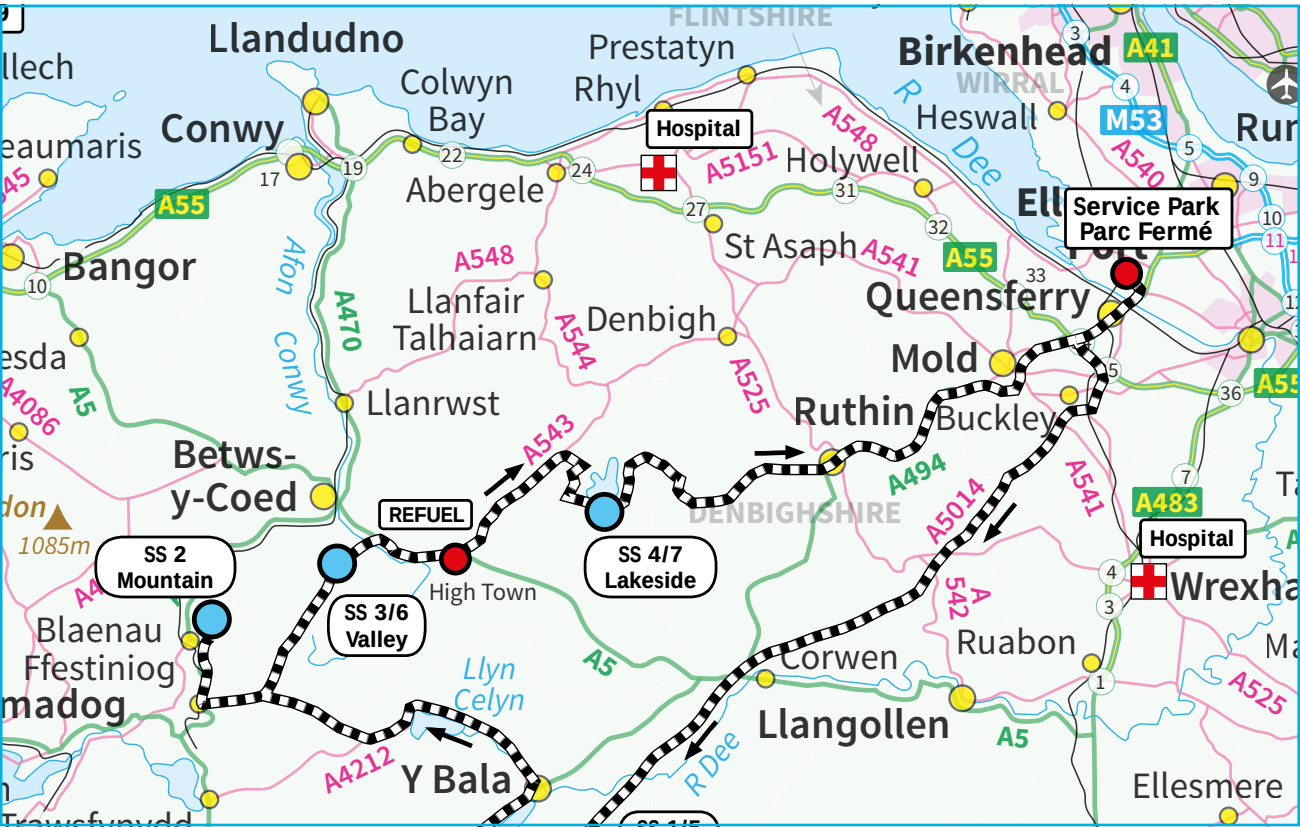
• Referenzen auf Landkarten/ GPS-Standorte für die Wertungsprüfungen und Treffpunkte

• Routen vom Treffpunkt zum nächstgelegenen Krankenhaus

10. Der Sicherheitsplan für jede Wertungsprüfung enthält alle wichtigen Offiziellen, die Notfall-Dienste für die Wertungsprüfung sowie eine detaillierte Landkarte der besonderen Wertungsprüfung einschließlich der Standorte von Funk- und Rettungsmannschaften, Zuschauerbereichen und Treffpunkten für die Übergabe von Unfallopfern.

[Sie sollten Vorkehrungen für eine alternative Strecke jeder besonderen Wertungsprüfung treffen, die im Falle der Streichung einer Wertungsprüfung genutzt werden können.]

	1. Welche Gefahren gibt es?	2. Wer kann zu Schaden kommen und wie?	3. Welche Maßnahmen sind bereits ergriffen worden?	4. Sind weitere Dinge zur Kontrolle dieses Risikos erforderlich? Wenn ja, welche?	5. Maßnahmen von wem	6. Maßnahmen bis wann	7. Abschlussdatum
1	Unebenes Gelände und Baumstümpfe	Zuschauer und Sportwarte	Hinweis an alle auf angemessenes Schuhwerk und die Absperungen für besonders gefährliche Bereiche	Da die Strecke bei Tageslicht befahren wird, gibt es keine weiteren Vorkehrungen. In den Zuschauerbereichen ist die Erste Hilfe gewährleistet.	Information an die Sportwarte bezüglich der Risiko-Hinweise in den Programmen und auf der Website	2 Wochen vor der Veranstaltung	
2	Bereich zum Auftanken	Sportwarte	2 Meter Freiraum getrennt von der Boxengasse	Für den Umgang mit Feuer geschulte Sportwarte, die mit Feuerlöschern im „einsatzbereiten“ Zustand ausgestattet sind	Servicepark Manager	Aufbau	Tag der Veranstaltung



11. Die Sicherheitspläne müssen auch an allen Örtlichkeiten vorhanden sein, die keine Wertungsprüfungen sind, zum Beispiel bei der Technischen Kontrolle, dem Servicepark, der Sammelkontrolle, den Medienbereichen und den Kontrollpunkten.

12. Denken Sie daran, Toilettenanlagen bereitzustellen. Das ist insbesondere bei den Kontrollpunkten und an vorher geplanten Zuschauerbereichen wichtig; außerdem sind auch Toiletten für Menschen mit Behinderungen erforderlich; ferner müssen die vorhandenen Anlagen betreut werden; es sind Pläne für das Abfallmanagement sowie zur Abholung und Entsorgung von Abfällen z.B. in den Boxengassen erforderlich. An großen Zuschauerbereichen muss es außerdem Erste Hilfe-Stationen geben.

3.3 • OPERATIVE PLÄNE

Diese Pläne sind ein wichtiger Bestandteil Ihrer gesamten Sicherheitsplanung weil Ihre Offiziellen darin einerseits Details finden, die Sie brauchen, um ihre Wertungsprüfung aufzubauen, und andererseits Informationen darüber enthalten sind, was zu tun ist, wenn bestimmte Ereignisse eintreten.

Idealerweise sind die relevanten Abschnitte aus Ihren verschiedenen Sicherheitsdokumenten hier enthalten, damit alle Anwesenden vollumfänglich informiert sind, welche Maßnahmen wann erforderlich sind.

Die operativen Plänen müssen für alle Rollen vorhanden sein, darunter ggf.:

- Die Leiter der Streckensicherung
- Die Funkstreckenposten (einschließlich des Verfahrens für die rote Flagge und dem Plan für die Funk-Logistik)
- Streckenposten
- Mannschaften der Safety Cars
- Streckenposten für die Zeiterfassung
- Offizielle des Serviceparks
- Technische Kontrolle & Dokumentation
- Rallye-Zentrale und Rallye-Leitung

3.4 • PLÄNE ZUM UMGANG MIT BESTIMMTEN VORFÄLLEN

Auch wenn niemand wirklich glauben möchte, dass Unfälle unter Beteiligung von Zuschauern, Offiziellen oder Teilnehmern vorkommen, ist es vernünftig, Pläne für derartige Eventualitäten auszuarbeiten.

Dieser Plan kann ein Bestandteil des Sicherheitsplans insgesamt sein oder kann als separates Dokument behandelt werden.

Dieser Plan wird entworfen, um die Maßnahmen zu identifizieren, die ergriffen werden müssen, WENN ein identifiziertes Risiko oder ein unerwartetes Ereignis eingetreten ist.

Der Plan zum Umgang mit bestimmten Vorfällen (K-Plan) besteht aus einer Erklärung, wie mit kleineren oder ernstern Vorfälle (ein Routine-Vorfall mit Auswirkungen auf den sicheren Ablauf der Veranstaltung, bei dem die Polizei nicht zur Übernahme der Koordination von Maßnahmen zur Behebung benötigt wird) bzw. mit einem schwerwiegenden Vorfall umgegangen wird.

Beispielsweise, was ist zu tun, wenn es zu einer Situation kommt, bei der die Menge kontrolliert werden muss? Diese Vorfälle können kategorisiert werden als:

a. Kleinere Vorfälle – ein Routine-Vorfall mit Auswirkungen auf den Ablauf der Veranstaltung, für den aber keine Unterstützung von außerhalb erforderlich ist, es treten nur leichte Verletzungen auf, die vom anwesenden Erste Hilfe-Personal oder den eigenen Leuten der Veranstaltung gut behandelt werden können.

b. Ernstere Vorfälle – ein Vorfall mit Auswirkungen auf den sicheren Ablauf der Veranstaltung. Bei einem ernstern Vorfall sind Verletzungen möglich; allerdings können alle erforderlichen Maßnahmen von den Kräften der Veranstaltung ergriffen werden.

c. Schwerwiegende Vorfälle – sind definiert als ein Ereignis, bei dem es zu schweren Verletzungen, Todesfällen oder einem Zusammenbruch der öffentlichen Ordnung kommen kann und bei denen die Polizei zur Koordination der Maßnahmen zur Behebung benötigt wird.

KLEINERE VORFÄLLE

Trotz einer effektiven Planung können kleinere Vorfälle immer noch auftreten. Allerdings wird davon ausgegangen, dass die Rallye-Leitung in der Lage ist, effektiv mit derartigen Umstände umzugehen.

Die Beseitigung derartiger Routine-Ereignisse ist ein natürlicher Bestandteil der Veranstaltungsleitung.

Angesichts ihrer Vorhersagbarkeit sind angemessene Maßnahmen zu ihrer Begrenzung umzusetzen, die von der Rallye-Leitung gesteuert werden.

ERNSTERE VORFÄLLE

Bestimmte Vorfälle sind drastischer als ein kleinerer Vorfall und bedürfen möglicherweise eines Eingriffs in die Veranstaltung, zum Beispiel in Form von Rettungs- oder Bergungsfahrzeugen, die in eine Wertungsprüfung einfahren.

Der Umgang mit einem ernstern Vorfall ist ebenfalls ein natürlicher Bestandteil der Aufgaben der Rallye-Leitung und wird entsprechend über die Standard-Funkverfahren koordiniert, um eine korrekte Beseitigung und die Kontrolle über die Veranstaltung sicherzustellen.

Wenn Verletzungen aufgetreten sind, stehen die medizinischen Einsatzkräfte und der medizinischer Einsatzleiter miteinander in Kontakt, um die richtige medizinische Versorgung zu gewährleisten.

SCHWERWIEGENDE VORFÄLLE

Während die Rallye-Leitung für den Umgang mit kleineren und ernstern Vorfällen zuständig ist, müssen die beteiligten Personen die Grenzen ihrer eigenen Fähigkeiten im Umgang mit einer Situation kennen und demzufolge den Eintritt eines schwerwiegenden Vorfalls erkennen.

In diesen Fällen geht die Verantwortung zur Koordination der Reaktionen auf die Polizei über, die zur Kommunikation der entscheidenden Informationen an die

Sportwarte der Streckensicherung, die Offiziellen und die Öffentlichkeit auf die Unterstützung der Rallye-Leitung angewiesen ist.

Ihr Plan zum Umgang mit bestimmten Vorfällen muss Angaben darüber enthalten, wie eine solche Situation gesteuert wird.

In allen Fällen ist der Kontakt zu den örtlichen Behörden zu suchen, damit der entsprechende Rettungsplan für schwerwiegende Vorfälle entworfen und umgesetzt werden kann, denn die Koordinierung fällt nicht in den Aufgabenbereich der vor Ort anwesenden medizinischen Einsatzkräfte.

Wie würden Sie beispielsweise mit einem Brand oder einer Bombendrohung umgehen?

In jedem Fall müssen Sie den Prozess und die Vorkehrungen für folgende Situationen erklären:

- Personen, deren Aufgabe und Pflichten die Entscheidungsfindung betrifft
- Kommunikation mit den Sicherheitskräften der Veranstaltung und bei Bedarf den Rettungskräften
- Kommunikation mit den Teilnehmern, Offiziellen und den Zuschauern
- Kommunikation mit den Medien

- Berichtsmechanismen für die vor Ort befindlichen Kräfte.

Der K-Plan kann in den Sicherheitsplan insgesamt integriert sein oder als separates Dokument für sich geführt werden

Ein Plan zur Kommunikation im Falle schwerwiegender Vorfälle ist ein nützlicher Bestandteil des K-Plan, in dem erklärt wird, wer an der Entscheidungsfindung beteiligt ist und welche Mitteilungen von wem abgegeben werden.

Beim Umgang mit schwerwiegenden Vorfällen ist die vorherige Planung dieser Punkte am ehesten hilfreich.



3.5 • MEDIZINISCHE ANLAUFSTELLEN

- Am Start jeder besonderen Wertungsprüfung muss eine medizinische Anlaufstelle eingerichtet werden. Gleiches gilt für unterwegs gelegene Punkte, wenn die Wertungsprüfung mindestens 15 km oder länger ist, deren Entfernung immer nur so groß sein sollte, dass die Anfahrtszeit nicht länger als 10 Minuten in einem entsprechenden Fahrzeug beträgt, das mit Einsatzgeschwindigkeit gefahren wird.

- Die medizinischen Anlaufstellen bestehen aus Fahrzeugen zur ersten medizinischen Notfallversorgung (MIC), technischen Rettung (Befreiung aus Einklemmungen/Bergung/Feuerwehr) (TIC) sowie zur Evakuierung von Verletzten (Krankenwagen).

- Fahrzeuge können als Kombifahrzeuge/zur gemischten Nutzung bei medizinischen und technischen Einsätzen oder als zwei getrennte Fahrzeuge eingesetzt werden.

- Alle Fahrzeuge sollten mit einer direkten Zufahrt in die Wertungsprüfung und ohne Behinderungen davor (z.B. andere Fahrzeuge, Absperrbänder, Barrieren, Streckenposten für die Sicherheit) und in der Start-Reihenfolge MIC, TIC, Krankenwagen abgestellt werden.

- Alle medizinischen Anlaufstellen müssen mit einer Funkstation verbunden und ordentlich beschildert sein (Beleuchtung und Kreuz).

- Jedes MIC verfügt über eine Mannschaft, die aus wenigstens einem Arzt mit Kenntnissen im Bereich der wiederbelebenden Maßnahmen und Erfahrungen im Bereich des vorstationären Trauma-Managements sowie einem Sanitäter/einer Schwester besteht.

- Jedes TIC verfügt über Mannschaft, die sich mit der Befreiung aus Einklemmungen/Bergungen/Feuerwehr auskennt und bevorzugt aus Feuerwehrleuten besteht.

- Am Start muss ein Krankenwagen mit einer Reanimationseinheit ausgerüstet sein, mit dem ein Arzt die verletzte Person unter intensivmedizinischer Betreuung während der Evakuierung begleitet.

- Die Ausrüstung der medizinischen Einsatzfahrzeuge muss den Angaben in Anhang H Ergänzung 3 entsprechen.

- Die Entsendung eines medizinischen Einsatzfahrzeugs wird vom Rallyeleiter in Abstimmung mit dem medizinischen Einsatzleiter und Information an den WVP-Leiter eingeleitet.

Referenz: Anhang H Kapitel 5 Artikel 5.3, 5.5 Ergänzung 3

3.6 • AUSWAHL DER WERTUNGSPRÜFUNG

Die Auswahl der Wertungsprüfungen spielt eine entscheidende Rolle für die Sicherheit der Veranstaltung insgesamt, und zwar für die Teilnehmer, die Sportwarte der Streckensicherung, die Zuschauer, die Medien und die Öffentlichkeit.

Es gibt keine klaren Kriterien, nach denen eine Wertungsprüfung als geeignet oder ungeeignet bewertet werden kann. Diese Bewertung kann sich sogar in Abhängigkeit davon ändern, in welcher Richtung, zu welcher Tageszeit oder in welcher Jahreszeit die Wertungsprüfung gefahren wird.

Bei der Auswahl der Wertungsprüfungen kommt es insbesondere auf Erfahrung und Wissen und nicht so sehr auf ein bestimmtes Dokument an.

Zweck dieses Abschnitts ist es, diesen Entscheidungen mehr Gewicht zu verleihen, wenn es darum geht, eine Wertungsprüfung auszuwählen.

DIE AUSWAHL EINER BESONDEREN WERTUNGSPRÜFUNG, DIE IN DER VERGANGENHEIT BEREITS VERWENDET WURDE.

Welche Werkzeuge stehen Veranstaltungsorganisatoren zur Verfügung, wenn es um die Auswahl von Wertungsprüfungen geht?

- Gibt es Erfahrungswerte zur Nutzung der Wertungsprüfung in beide Fahrtrichtungen?
- Welche Aufzeichnungen aus Fahrzeugen sind zur Wertungsprüfung verfügbar, als sie das letzte Mal verwendet wurde?
- Sind Daten zur Geschwindigkeitsmessung entlang der Wertungsprüfung aus vorherigen Veranstaltungen verfügbar?
- Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist kein Indikator dafür, dass eine Wertungsprüfung geeignet ist, auch wenn sie bei jeder Auswahl zu berücksichtigen ist.

- Gibt es Hochgeschwindigkeitspunkte? Gibt es Bereiche, die über längere Abschnitte mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden?
- Ist eine GPS-Erfassung von Wettkampf-Fahrzeugen verfügbar?

WELCHE ERFAHRUNGEN SIND IN DER VERGANGENHEIT BEI RALLYES AUF DIESER WERTUNGSPRÜFUNG GEMACHT WORDEN?

- Gab es in der Vergangenheit Vorfälle mit Beteiligung der Teilnehmer?
- Welche Informationen sind aus den Berichten ehemaliger Safety Delegate Reports verfügbar?
- Welche Informationen sind zu den Erfahrungen der Zuschauer an diesem Standort verfügbar?
- > Wie hat das Verkehrsmanagement auf dem Weg zur und von der Wertungsprüfung ausgesehen?
- > Ist es zu einer zu großen Menschenansammlung gekommen?
- > Hat es Verletzungen gegeben – sind Menschen gestolpert oder hingefallen?
- > Hat es Beinahe-Unfälle zwischen Wettkampf-Fahrzeugen und Zuschauern gegeben?
- > Haben sich die Zuschauer von den ihnen zugewiesenen WBereichen an unerwartete Orte ausgebreitet?
- Sind weitere Informationen zur Wertungsprüfung von den Wertungsprüfern und Streckenposten erhältlich?

ÜBERLEGUNGEN ZU EINEM NEUEN STRECKENABSCHNITT ALS WERTUNGSPRÜFUNG.

Die folgende Liste ist nicht abschließend, benennt aber notwendige Überlegungen, wenn eine neue, Wertungsprüfung ausgewählt werden soll.

- Wie lang ist die Strecke der vorgeschlagenen, besonderen Wertungsprüfung?
- Ist es eine Straße, mit der die sportlichen und werbewirksamen Eigenschaften der Rallye gestärkt werden?
- Gibt es geeignete Zufahrtsstraßen für die Teilnehmer, MIR, Krankenwagen und Bergungseinheiten?
- Gibt es Zufahrtswege für die Zuschauer, die auch ein großes Verkehrsaufkommen verkraften?
- Gibt es geeignete Parkplätze für die erwartete Anzahl Zuschauer?
- Welche Kapazitäten können die zugewiesenen Zuschauerbereiche verkraften?

WERTUNGSPRÜFUNGEN IN DER DUNKELHEIT FAHREN.

Eine ‚nächtliche Wertungsprüfung‘ (Fahrt in der Dunkelheit, entweder früh am Morgen oder spät am Abend) bedarf in der operativen Planung zusätzlichen Überlegungen.

- Die Fußwege für den Zuschauer-Zugang müssen über Beleuchtung verfügen, um die Zugangswege von den Parkplätzen zu beleuchten.
- Die Sportwarte der Streckensicherung müssen reflektierende Westen tragen, um ihre Positionen deutlich hervorzuheben.
- Die Bereiche der Zeitkontrollen in der Wertungsprüfung sowie die Kontrollen an Start und Ziel müssen beleuchtet sein.
- Die Standorte des Funks in der Wertungsprüfungen müssen in Richtung des Rallye-Verkehrs beleuchtet sein, damit die Funker die Wettkampfnummer des Autos erkennen können, das an ihrem Standort vorbeifährt.
- Die Standorte der Sportwarte der Streckensicherung müssen mit Licht ausgestattet werden.
- Alle Rettungs- und Bergungsfahrzeuge müssen mobile

Leuchteinheiten mitführen, von denen sie bei Rettungs- und Bergungseinsätzen unterstützt werden.

- Es muss darüber nachgedacht werden, ob eine stark reflektierende Beschilderung/Ausrüstung für die Wertungsprüfung oder Straßenschilder verwendet werden, da die Fahrer dann von den starken Scheinwerfern an den Wettkampffahrzeugen geblendet werden können.
- Die Teilnehmer müssen beim Briefing daran erinnert werden, wie wichtig es ist, das reflektierende Warndreieck mindestens 50 m vor der Stelle aufzustellen, an der das Rallye-Auto zum Stehen gekommen ist oder die Wertungsprüfung verlassen hat.

VON GEWÄSSERN AUSGEHENDE GEFAHREN

Seen, das Meer, Teiche und Dämme sind Bereiche, die bei der Planung von besonderen Wertungsprüfungen ein erhöhtes Risiko darstellen.

Es besteht ein hohes Risiko, dass ein Wettkampf-Fahrzeug in ein Gewässer fährt, ohne dass der Streckenposten darauf aufmerksam wird.

Das Risiko, dass die Mannschaft im Auto unter Wasser eingeschlossen wird, ist erheblich.

Idealerweise werden von Gewässern ausgehende Gefahren entlang der geplanten Strecke für die gesamte Veranstaltung vermieden. Es ist bekannt, dass dies nicht immer vollständig machbar ist, weshalb Vorkehrungen getroffen werden, damit alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung dieser Risiken ergriffen werden.

- Wie weit ist das Gewässer von der besonderen Wertungsprüfung entfernt?
- Gibt es natürliche Hindernisse, mit denen die Wahrscheinlichkeit, dass ein Wettkampf-Fahrzeug das Gewässer erreicht, ausgeräumt wird?
- Erfolgt die Anfahrt der Wettkampf-Fahrzeuge in den Bereich neben dem Gewässer mit hoher oder niedriger Geschwindigkeit?

- Wie tief ist das Gewässer? Kann das Auto vollständig untergehen?

- Kann im Rahmen der Veranstaltung dafür gesorgt werden, dass Taucher und ein Boot während der gesamten Rallye an der Wertungsprüfung vor Ort sind?

Wenn ja, gibt es Einschränkungen bezüglich der Einsatzfähigkeit der Taucher durch starken Wind oder Stürme?

Die Organisatoren müssen ggf. über diese Einschränkungen informiert werden.

- Ist es möglich, den Bereich rund um das Gewässer zu schützen, damit Fahrzeuge hier die Streckenführung in der Wertungsprüfung nicht verlassen können?

Erdwälle und Betonbarrieren sind mögliche Beispiele, die als Schutzwall für diese Bereiche geplant werden können.

Es gilt als inakzeptabel, eine Wertungsprüfung im Dunkeln zu fahren, die an einem Gewässer vorbeiführt.

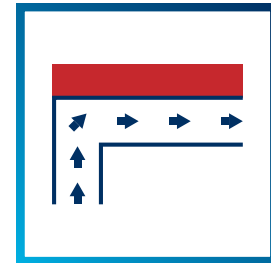
AUSWAHL EINER BESONDEREN WERTUNGSPRÜFUNG FÜR DIE ZUSCHAUER.

Punkte, die bezüglich der Zuschauer-Standorte zu bedenken sind:

- Erhöhte Zuschauer-Plattform
- Größe des Zuschauerbereichs
- Wie erfolgt der Zugang von den Parkplätzen?
- Ist für den Bereich ein Fußgängerüberweg erforderlich? Wenn ja, gibt es einen sicheren Bereich dafür?
- Gibt es um den Zuschauer-Standort einen natürlichen Schutz für die Zuschauer?
- Mit welcher Geschwindigkeit fahren die Autos diesen Bereich an?
- Ist der Zuschauerbereich genauso sicher, wenn die

Wertungsprüfung in umgekehrter Richtung gefahren wird?

- Gibt es Konflikte zwischen dem Zugangsweg für die Zuschauer und dem Fluchtweg für die Teilnehmer?



90°-KURVEN

Die Außenseite einer Kurve wird immer als Sperrfläche für Zuschauer, Sportwarte der Streckensicherung oder Medienvertreter angesehen, um dort stehend auf eine Wertungsprüfung zu blicken.

Wertungsprüfung zu blicken.

Es gibt jedoch Ausnahmen von dieser Regel, wenn die natürliche Topographie des Bereichs dies zulässt. Wenn sich die Außenseite der Kurve an einer steilen Böschung mit etwa 3 Metern Höhe befindet, sorgt die Böschung für einen Schutz der Menschen, die oben auf dem Gipfel stehen.

Die Kante der Böschung muss in mindestens 1 Meter Entfernung abgesperrt werden, um dem Risiko zu entgegenzuwirken, dass ein Zuschauer ausrutschen könnte.

Die Böschung muss steil zur besonderen Wertungsprüfung hin abfallen, damit sie Fahrzeugen, die außer Kontrolle geraten sind, nicht als Rampe dient.



KURVEN

Die Außenseite einer Kurve wird immer als Sperrfläche für Zuschauer, Streckenposten oder Medienvertreter angesehen, um dort stehend auf eine besondere Wertungsprüfung zu blicken.

zu blicken.

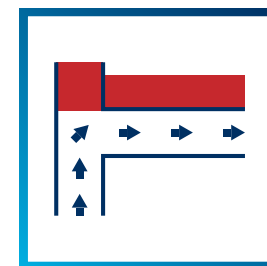
Es gibt jedoch Ausnahmen von dieser Regel, wenn die natürliche Topographie des Bereichs dies zulässt. Wenn sich die Außenseite der Kurve an einer steilen Böschung mit etwa 3 Metern Höhe befindet, sorgt die

Böschung für einen Schutz der Menschen, die oben auf dem Gipfel stehen.

Die Kante der Böschung muss in mindestens 1 Meter Entfernung abgesperrt werden, um dem Risiko zu entgegenzuwirken, dass ein Zuschauer ausrutschen könnte.

Die Böschung muss steil zur besonderen Wertungsprüfung hin abfallen, damit sie Fahrzeugen, die außer Kontrolle geraten sind, nicht als Rampe dient.

Es ist wichtig, dass sich keine Kämme vor dieser Art Kurve befinden, die dazu führen können, dass das Wettkampf-Fahrzeug springt oder 'abhebt' und es damit aus dem Gleichgewicht bringt, bevor es an der Kurve ankommt.



T-KREUZUNG MIT DER MÖGLICHKEIT, GERADEAUS ZU FAHREN

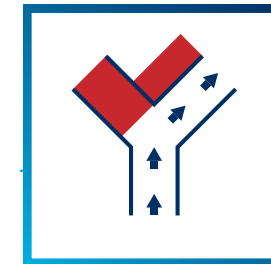
Genau wie bei den Überlegungen zu den Anforderungen an andere Arten von Kurven ist auch eine TKreuzung, an der

die Rallye nach rechts oder links abbiegt, ein übliches Ereignis in einer besonderen Wertungsprüfung, das eine natürliche Anziehungskraft auf die Zuschauer ausübt.

Der weitere Weg geradeaus muss absolutes Sperrgebiet für ALLE Anwesenden sein und für mindestens 100 m gesperrt bleiben.

Wenn es den Zuschauern gestattet wird, auf der Innenseite der Kreuzung, in der Nähe des Scheitelpunkts zu stehen, müssen folgende Punkte bedacht werden: Kann die Innenseite der Kurve von einem Rallye-Auto geschnitten werden?

Könnte in Auto beim Bremsen für die Kreuzung außer Kontrolle geraten und zur Innenseite der Kurve gelangen? Gibt es eine natürliche Böschung, einen Schutz am Innenbereich der Anfahrt?



Y-KREUZUNG MIT EINER STRASSE, DIE IN FAHRRICHTUNG DER RALLYE-STRECKE LIEGT

Genau wie bei den Überlegungen zu den Anforderungen an andere Arten von

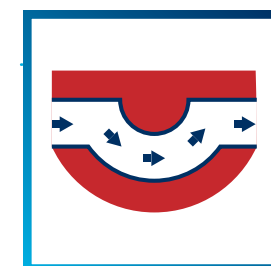
Kurven ist auch eine Y-Kreuzung, an der die Rallye nach rechts oder links abbiegt, ein übliches Ereignis in einer besonderen Wertungsprüfung, das eine natürliche Anziehungskraft auf die Zuschauer ausübt.

Die nicht zum Wettbewerb gehörende Straße, die nach links oder nach rechts von der Rallye-Strecke abzweigt, muss absolutes Sperrgebiet für ALLE Anwesenden sein und für mindestens 100 m gesperrt bleiben.

Wenn es den Zuschauern gestattet wird, auf der Innenseite der Kreuzung, in der Nähe des Scheitelpunkts zu stehen, müssen folgende Punkte bedacht werden: Kann die Innenseite der Kurve von einem Rallye-Auto geschnitten werden?

Könnte ein Auto beim Bremsen für die Kreuzung außer Kontrolle geraten und zur Innenseite der Kurve gelangen?

Gibt es eine natürliche Böschung, einen Schutz am Innenbereich der Anfahrt?



S-KURVEN

Wenn die Rallye-Strecken Kehren nach links und nach rechts oder umgekehrt enthält, muss der Bereich auf beiden Seiten der Kurve, innen und außen, geschützt sein.

Je nach Topographie des Geländes könnten die Fahrzeuge die Gelegenheit haben, die Kurven 'geradlinig' zu durchfahren bzw. wenn die Kurve sich nach einem Kamm befindet und das Fahrzeug dadurch springen/'abheben' könnte und dann unsicher durch diesen Abschnitt fährt.

3. DER SICHERHEITSPLAN

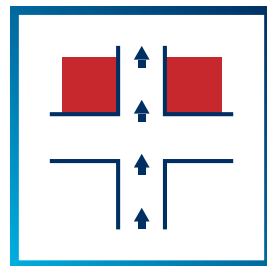


Es gibt jedoch Ausnahmen von dieser Regel, wenn die natürliche Topographie des Bereichs dies zulässt.

Wenn sich die Außenseite der Kurve an einer steilen Böschung mit etwa 3 Metern Höhe befindet, sorgt die Böschung für einen Schutz der Menschen, die oben auf dem Gipfel stehen.

Die Kante der Böschung muss in mindestens 1 Meter Entfernung abgesperrt werden, um dem Risiko zu begegnen, dass ein Zuschauer ausrutschen könnte.

Die Böschung muss steil zur besonderen Wertungsprüfung hin abfallen, damit sie Fahrzeugen, die außer Kontrolle geraten sind, nicht als Rampe dient.



KREUZUNGEN, GERADEAUS FAHREN

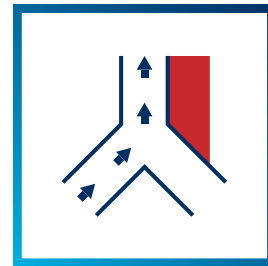
Die Ausfahrten von Kreuzungen sind ein Bereich, in dem Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Risiken für die Zuschauer zu begrenzen.

Angesichts der allgemeinen Weiterfahrt geradeaus sind hier hohe Geschwindigkeiten möglich und wahrscheinlich gibt es eine Senke oder einen Kamm in der Straße, die das Auto aus dem Gleichgewicht bringt und dadurch die Ausfahrt instabil macht.

Sämtlichen Personen muss der Zugang zum Ausfahrtbereich rund um eine Kreuzung verboten werden.

Der gesperrte Bereich muss mindestens 50m betragen, wenn sich dort keine Hindernisse befinden, von denen ein außer Kontrolle geratenes Wettkampf-Fahrzeug aufgehalten werden könnte.

Zuschauern ist es nicht gestattet, sich innerhalb von 30 m zu den Straßen aufzuhalten, die nach rechts oder links von der Kreuzung abzweigen.

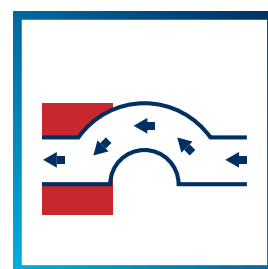


Y-KREUZUNG MIT EINER STRASSE, DIE ENTGEGEN DER FAHRTRICHTUNG VON DER RALLYE-STRECKE WEGFÜHRT

Genau wie bei den Überlegungen zu den Anforderungen an andere Arten von Kurven ist auch eine Y-Kreuzung, an der die Rallye nach rechts oder links abbiegt, ein übliches Ereignis in einer besonderen Wertungsprüfung, das eine natürliche Anziehungskraft auf die Zuschauer ausübt.

Die nicht zum Wettbewerb gehörende Straße, die nach links oder nach rechts, und entgegen der Fahrtrichtung von der Rallye-Strecke wegführt, ist ein Ort, an dem sich Zuschauer mit einem kurzen, sterilen Abstand von 1,5 m Länge zur Begrenzung der Wertungsprüfung aufhalten können.

Der äußere Bereich der Kreuzung muss ein Sperrgebiet für alle Zuschauer, Sportwarte der Streckensicherung und Medienvertreter sein, sofern es sich nicht um einen erhöhten Bereich wie oben zum Punkt 90°-Kurven beschrieben handelt.



KAMM/SPRUNG

Ein Kamm, bei dem die Autos springen oder fliegen, kann der spektakulärste Augenblick für die Zuschauer sein.

Das riskante Element besteht in der Unvorhersagbarkeit, wie die Fahrzeuge sich verhalten, wenn sie nach dem Kamm/Sprung landen.

Der Bereich bis 100 m nach einem Sprung muss daher steril sein und ausreichend Platz nach links/rechts zu dem Bereich lassen, in dem die Autos landen werden. Dieser Bereich kann enger gefasst werden, wenn es Hindernisse zwischen der Strecke der Wertungsprüfung und dem Bereich gibt, an dem die Zuschauer sich aufhalten dürfen.

In der Nähe sind auch keine Medienvertreter zugelassen, aber ferngesteuerte Kameras können hier am Rand der Wertungsprüfung aufgestellt werden.

Außer wenn der Bereich nach einem Sprung auf beiden Seiten hohe Böschungen aufweist oder in einigen Metern Abstand zur besonderen Wertungsprüfungen mit Bäumen bewachsen ist, sind keine Ausnahmen von dieser Sperrzone zugelassen.

EINSATZ VON DATEN ZUR EINSCHÄTZUNG, OB EINE WERTUNGSPRÜFUNG GEEIGNET IST.

Wir haben detailliert dargelegt, wie der Einsatz von Erfahrungswerten von früheren Rallyes auf Wertungsprüfungen bei der Analyse helfen kann, ob eine Wertungsprüfung für eine Veranstaltung geeignet ist.

Es gibt technologische Möglichkeiten, mit denen Daten zu jeder beliebigen Straße erfasst werden können, die bei der Beurteilung helfen, ob eine Strecke sich zum Rallyefahren eignet.

Das Jemba System ist eine solche Möglichkeit.

Das Jemba System erfasst das Gelände jeder besonderen Wertungsprüfung; die Steigungen, die Gefälle, die Kurven und Kämme.

Nachdem die Beschaffenheit der Straße - Schotter oder Asphalt, erfasst wurde, ist es möglich, detaillierte Daten über die Art des Fahrzeugs einzugeben, das in dieser Wertungsprüfung mit welcher Geschwindigkeit gefahren wird, ganz egal, ob es sich um einen Oldtimer, einen R5 oder ein WRC-Auto handelt.

Mit diesen Daten werden dann die Details zur Durchschnittsgeschwindigkeit der Wertungsprüfung, den Bereichen mit den höchsten Geschwindigkeiten und den Bereichen berechnet, an denen die stärksten Abbremsvorgänge erforderlich sind.

Die Google Earth-Spur darunter zeigt die Änderungen bei der Geschwindigkeit in dieser besonderen Wertungsprüfung an.

Die Legende der Farben lautet wie folgt:

Violett – über 150 km/h

Rot – über 90 km/h

Gelb – 75 – 90 km/h



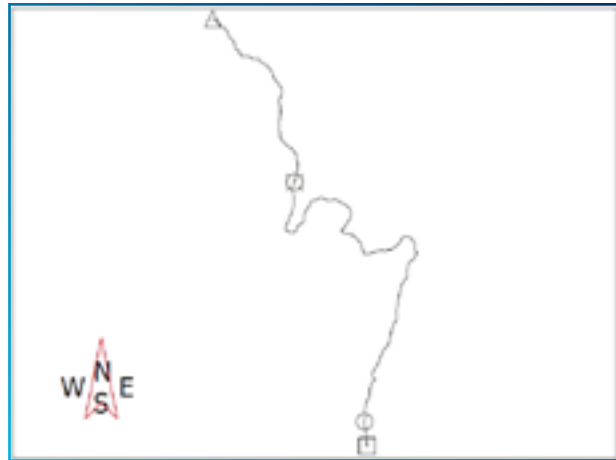
Diese Spur ermöglicht es den Organisatoren, für die verschiedenen Streckenabschnitte ganz einfach die Bereiche mit hohen Geschwindigkeiten zu identifizieren. Damit kann dann die Entscheidung getroffen werden: Stellt die Geschwindigkeit ein unnötiges Risiko dar, sind in diesem Bereich bestimmte Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit, z.B. eine Schikane, erforderlich oder ist die Geschwindigkeit angesichts des Geländes in diesem Bereich akzeptabel?

Jemba ermöglicht dem Nutzer auch eine absolut detailgetreue Analyse jeder Kurve. Es ist möglich, sich die maximale Kurvengeschwindigkeit für wirklich jede Kurve anzeigen zu lassen.

Das ist ein Detail, das rund um die vorgeschlagenen Zuschauerbereiche oder nach einem Vorfall in einer Wertungsprüfung analysiert werden kann, um bessere Erkenntnisse für die Zukunft zu erlangen.

Auf den folgenden Seiten sind einige Beispiele dazu dargestellt, wie die mit Jemba erworbenen Daten verwendet wurden, um Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit einzusetzen und welchen Unterschied das bei den Zeiten in einer besonderen Wertungsprüfung haben kann.

VERANSTALTUNG: VOR DER VERANSTALTUNG: CEREDIGION 2019



SS2 - Maßnahme erforderlich - Einsatz der vorgeschlagenen Schikane

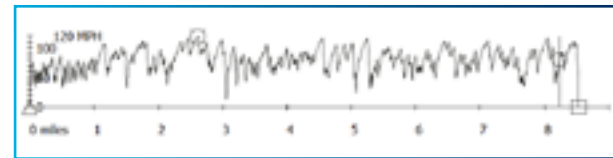
○ Länge der Wertungsprüfung bis zur Ziellinie:
8234 Meilen*1
Höhe: 944-1419 (Höhenunterschied: 475) Fuß

□ Länge der Wertungsprüfung bis zur Stopp-Linie:
8534 Meilen* 1000

○ Höchstgeschwindigkeit in der Wertungsprüfung:
119 MPH (Pos.: 2614)
Geschätzte Dauer der Wertungsprüfung: 6:39
Geschätzte Durchschnittsgeschwindigkeit in der Wertungsprüfung: 74 MPH

Ohne die hinzugefügte Schikane.
Geschätzte Dauer der Wertungsprüfung: 6:32
Geschätzte Durchschnittsgeschwindigkeit in der Wertungsprüfung: 75 MPH

Spanne für Bremsabstand bis zum Stillstand: 264
*1000 Meilen (Nutzung des verfügbaren Bremsabstands: 12 %)



SS2 - SCHIKANE NACH 3,052 MEILEN



SS 2. Unsere ursprüngliche Studie hat eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 75 MPH gezeigt. Damit unterliegt die Wertungsprüfung dem Risiko einer Regulierung zur Durchschnittsgeschwindigkeit.

Unser erster Vorschlag ist die Einführung einer 4-Elemente-Schikane nach 3,052 Meilen.

Dadurch wird die Durchschnittsgeschwindigkeit um 1 MPH reduziert.

Wir schlagen eine Ausweichbucht auf der linken Seite bei Anfahrt in die langsamere Ecke vor, eine gute Position, mit der größten Wirkung (siehe Geschwindigkeitskurven links)

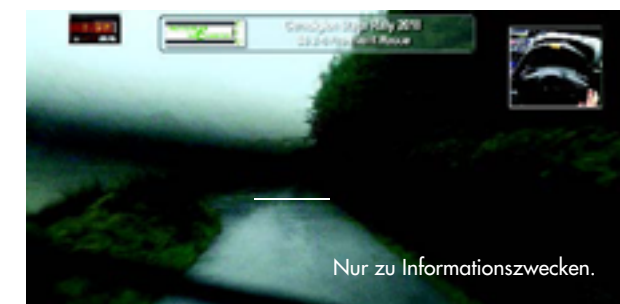
Wir sind außerdem der Ansicht, dass die Fahrzeuge bei der Zufahrt auf den Damm durch eine Mauer auf der rechten Seite zu halten sind.

Dadurch werden die Autos zwar langsamer, aber es hilft ihnen auch bei der Einfahrt auf den Damm, weil sie gerade bleiben.

Diese Maßnahme wird außerdem dazu beitragen, die Durchschnittsgeschwindigkeit in der Wertungsprüfung um ein paar Sekunden zu reduzieren.

Möglicherweise könnte auch überlegt werden, das Ziel ein bisschen nach hinten zu verlagern, wenn sich ein angemessener Standort als geeignet erweist.

Hauptgrund dafür ist die Eignung der Straße für hohe Geschwindigkeiten dort in der Nähe.



SS 1-4-7 - VORGESCHLAGENE SCHIKANEN NACH 7,37 & 8,6 KM

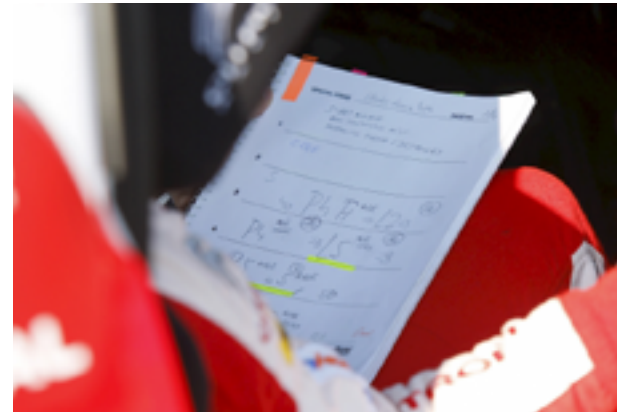
SS 1-4-7 - Für diese Wertungsprüfung sind nur sehr geringe Anpassungen erforderlich, daher empfehlen wir eine Schikane zur Reduzierung der Geschwindigkeit nach 8,6 km und haben zusätzlich eine Sicherheitsschikane nach 7,37 km vor der Kreuzung mit dem Weiher auf der Außenseite eingebaut.

Wir haben außerdem das Ziel auf die Position 14,9 km und den Stopp auf 15,2 km auf die Kreuzung verlegt (gerade etwas mehr als 300 m bei Sichtlinie). Der Start befindet sich 1,17 km von der Hauptstraße entfernt, DK-Stopp bei 0,9.





SHAKEDOWN



Der Shakedown ist eine Wertungsprüfung, die vor dem Beginn der Veranstaltung durchgeführt werden kann. Er muss mit den gleichen Überlegungen zur Sicherheit und der gleichen Anzahl an Sportwarten der Streckensicherung durchgeführt werden wie jede andere Wertungsprüfung.

Die Anzahl der Zuschauer kann beim Shakedown für die Wertungsprüfung größer sein, weil er die Chance bietet, die teilnehmenden Fahrzeuge häufiger als nur ein Mal in kurzer Zeit zu sehen. Deshalb hat er eine vergleichbare Zuschauer-Dynamik wie eine Super Special Stage und kann zusätzliche Maßnahmen zur Kontrolle der Zuschauermassen erforderlich machen.

Safety Cars müssen darauf vorbereitet sein, in sporadischen Abständen in die Wertungsprüfung zu fahren, um bei Bedarf die Betreuung der Zuschauer zu unterstützen.

Der Shakedown ist außerdem eine gute Gelegenheit, einen medizinischen Einsatz zu testen.

KREUZUNGEN SCHLIESSEN - FÜR DIE FAHRER

Alle Kreuzungen müssen mit einem intern bekannten Schild (Zebra/Zickzackleiste) gekennzeichnet werden, das den Fahrern die richtige Fahrtrichtung anzeigt, im Falle einer „kurzzeitigen Umnachtung“ leicht zu verstehen ist, in der Mitte der ungenutzten Straße, jedoch in ausreichender Entfernung zur Strecke der Wertungs-

prüfung aufgestellt wird, damit es nicht von den Fahrzeugen oder von Schotter (Steinen) getroffen werden kann.

Hier ein Beispiel für ein Schild, das zur Markierung der geschlossenen Straße verwendet werden könnte:



SCHLIESSUNG DER ZUFAHRTSSTRASSEN - FÜR DIE ZUSCHAUER, SPORTWARTE DER STRECKENSICHERUNG, MEDIENVERTRETER UND DIE ÖFFENTLICHKEIT

- Alle Zufahrtsstraßen müssen mindestens in 50 m Entfernung zur WP mit Band abgesperrt werden, um sicherzustellen, dass Zuschauer, Sportwarte der Streckensicherung und Medienvertreter in ausreichender Entfernung zurückbleiben.
- Aus Gründen der Einheitlichkeit ist ein rot/weißes Band zu verwenden.
- Die Zuschauer müssen nach rechts und nach links in sichere Bereiche geleitet werden.
- An den Zufahrtsstraßen oder an Kreuzungen, an denen die Möglichkeit besteht, dass Zuschauer oder andere Personen versuchen, die WP zu betreten, muss immer ein Sportwarte der Streckensicherung stationiert sein.

Die Identifikation möglicher Risiken für die Zuschauer ist der erste Schritt, um die Zuschauer bei Ihrer Veranstaltung aktiv zu steuern, und damit entscheidend für einen sicheren Ablauf der Veranstaltung.

Es wird empfohlen, dass vor dem Abschluss der Streckenplanung ein sehr gut mit der Gegend vertrauter, erfahrener Fahrer oder Beifahrer vorab durch die Wertungsprüfungen fährt, um die Identifikation und

Kennzeichnung von Bereichen zu unterstützen, die als Hochrisiko-Bereiche für die teilnehmenden Mannschaften wahrgenommen werden.

Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, Hochrisiko-Bereiche abzusichern, darunter:

- Strohballen (rund oder eckig mit einem empfohlenen Durchmesser von mehr als 1 m)
- Betonbarrieren
- Sandbänke
- Erdwälle
- Mit Wasser gefüllte Kunststoff-Barrieren
- Wände aus verbundenen Reifen

Bei freiliegenden, deutlichen Abhängen ist zu überlegen, ob eine alternative Strecke zur Verfügung steht oder ob eine Streckenmarkierung mithilfe von farbigen Netzstoffen möglich ist, um sicherzustellen, dass die Teilnehmer auf jeden Fall die richtige Strecke erkennen können.

Wenn ein Gewässer als deutliches Risiko identifiziert wurde, muss gehandelt werden, um dieses Risiko zu reduzieren. Eine Schikane zur Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Gefahrenstelle ist eine mögliche Überlegung vor jeder Gefahrenstelle. Alternativ sind einsatzbereite Taucher eine Überlegung. Die Bewertung muss die Tatsache berücksichtigen, dass Sie die Wahrscheinlichkeit reduzieren wollen, dass ein Fahrzeug im Wasser landet.



3.7 • IDENTIFIKATION DER RISIKEN

„Motorsport kann gefährlich sein“ steht auf der Rückseite jedes Ausweises, der für Veranstaltungen ausgestellt wird oder auch auf Warnschildern auf dem Weg zu oder in der Nähe einer Wertungsprüfung.

Wenn das Risiko auch Bestandteil unserer Sportart ist, so ist der Umgang mit diesem Risiko unsere wichtigste Aufgabe, die bei all unseren Planungen immer an erster Stelle stehen muss – bezüglich der Strecke, für die Zuschauerstandorte, für die technische Kontrolle bis hin zum Servicepark.

Der gesunde Menschenverstand ermöglicht in der Regel einen direkten, geplanten Umgang mit diesen Risiken, reicht aber nicht aus, um die Behörden vor Ort oder die Grundeigentümer zufriedenzustellen, die davon überzeugt werden müssen, dass Sie über die notwendige Erfahrung und das Verantwortungsbewusstsein zur Organisation einer Veranstaltung verfügen, bei der diese Risiken, wo immer möglich, reduziert werden. Deshalb müssen Sie all Ihre Maßnahmen dokumentieren.

Wenn Sie nachweisen können, dass Sie sich selbst bei jedem Ereignis folgende Fragen gestellt haben, wird das für Sie nützlich sein:

- Welchen Gefahren sind Ihre Sportwarte der Streckensicherung, Offiziellen, Teilnehmer und Zuschauer ausgesetzt?
- Welches Risiko ist mit jeder dieser Gefahren verbunden?
- Welche Maßnahmen haben Sie im Rahmen der Organisation Ihrer Veranstaltung bereits ergriffen?
- Wenn es zu Verletzungen kommt – wie schwerwiegend können die Konsequenzen sein?
- Welche weiteren Maßnahmen sind möglich?

Die Identifikation möglicher Risiken für die Zuschauer ist der erste Schritt, um die Zuschauer bei Ihrer Veranstaltung aktiv zu steuern, und damit entscheidend für einen sicheren Ablauf der Veranstaltung.

Sie müssen die Risiken für Zuschauer schon bei der

Streckenplanung berücksichtigen, nicht erst, nachdem die Strecke festgelegt wurde.

Der Leiter der Streckensicherung für die Veranstaltung und/oder die Zuschauer muss an der Streckenplanung beteiligt werden und sich geeignete Zuschauerplätze, Zugangs-/Ausgangspunkte sowie Parkplätze überlegen.

Es gibt eine ganze Menge Dinge, auf die man achten und auf die man vorbereitet sein muss, wenn man versuchen will, die Risiken für die Zuschauer bei einer Veranstaltung effektiv zu steuern. Sie sind nachfolgend aufgeführt. Nutzen Sie jederzeit die Erfahrung Ihres Teams zur Durchführung der Veranstaltung, die Nachbesprechung zur Veranstaltung im Vorjahr und alle Punkte, auf die Sie vom Safety Delegate der FIA/ASN hingewiesen werden.

Nutzen Sie Ihre bisherige Erfahrung, um beliebte Zuschauerplätze zu erkennen und sorgen Sie dafür, dass Ihre Sportwarte der Streckensicherung vor den Zuschauern an Ort und Stelle sind, um die Zuschauer dorthin zu begleiten, wo Sie es wollen, und dafür zu sorgen, dass sie sich nicht an ungeeigneten Standorten niederlassen.

IDENTIFIKATION UND BEWERTUNG VON RISIKEN

Nachfolgend sind einige Positionen aufgeführt, die Ihnen bei der Identifikation der Risikobereiche und der Risikostufe für die Zuschauer behilflich sind.

Alle Hochrisiko-Bereiche müssen als verboten bzw. „No-Go-Areas“ gekennzeichnet werden. Außerhalb dieser Bereiche müssen Sie dafür sorgen, dass Sie die Risiken auf einem angemessenen Niveau steuern – es ist ganz klar, dass es bei einer Rallye keine absolut sicheren Bereiche gibt, aber Sie müssen angemessene Maßnahmen ergreifen, mit denen die Risiken kontrolliert werden und mit denen Sie dafür sorgen, dass Sie die Zuschauer und alle anderen Personen in den Wertungsprüfungen deutlich über die Risiken informieren.

DENKEN SIE ZUR IDENTIFIKATION VON RISIKEN AN FOLGENDE GESICHTSPUNKTE:

Welche Risiken für die Zuschauer und Probleme sind in den vergangenen Jahren aufgetreten, insbesondere bei der letzten Veranstaltung, wo sind sie aufgetreten und warum? Nutzen Sie die Kommentare in den sozialen Medien und Online-Mitschnitte, die Zuschauer bei Ihrer Rallye erstellt haben;

Hat es Änderungen an der Strecke gegeben, die besonders bewertet werden müssen?

Verwenden Sie spezifische Zuschauerbereiche?

Erwarten Sie Veränderungen bei der Anzahl Zuschauer für Ihre Veranstaltung?

Gibt es geplante Änderungen im Hinblick auf Zufahrtswege oder die geplanten Parkmöglichkeiten für die Zuschauer? Wenn es im Vorjahr Vorfälle oder Beinahe-Unfälle gegeben hat, sind alle ihre Auswirkungen auf die Veranstaltung in diesem Jahr durchdacht worden?

Mit welchen Witterungsverhältnissen rechnen Sie?

Sind Sie sich der Auswirkungen von Arbeiten bewusst, die in der Zeit vor der Rallye in den Wertungsprüfungen durchgeführt werden?

Wird es wahrscheinlich Aussichtspunkte in der Boxengasse oder an einem der Kontrollpunkte geben?

Wenn ja, prüfen Sie die Befestigung und die Beschwerung. Alternativ Werden Tribünen für Gäste oder Zuschauer aufgebaut ?

Wenn ja, prüfen Sie die Standsicherheit und Tragfähigkeit der Tribünen.

Ein Beispiel für eine Vorlage zur Risikobewertung

	Welche Gefahren gibt es?	Wer ist möglicherweise verletzt & wie	Was ist bereits unternommen worden?
1			
2			
3			

Mit ggf. welchen zusätzlichen Maßnahmen kann dieses Risiko gesteuert werden?	Zu ergreifende Maßnahme: Von wem	Zu ergreifende Maßnahme: Bis wann	Datum des Abschlusses

3.8 • FUNK-KOMMUNIKATION FÜR DIE WERTUNGSPRÜFUNG

Eine Funkwagen-Besatzung besteht idealerweise aus zwei Sportwarten der Streckensicherung, nämlich einem reinen Funker und einem Funkstreckenposten.

Möglicherweise werden alle Funkstreckenposten um Unterstützung gebeten, bei pielsweise bei Vorfällen mit Fahrzeugen und je nach Bedarf zum Zuschauer-Management, daher müssen sie auf Arbeiten im Freien und Aufgaben in den Autos vorbereitet sein.

Wann immer sie außerhalb des Funkwagens eingesetzt werden, müssen sie die Streckenposten-Weste tragen.

Bei Veranstaltungen ist dafür zu sorgen, dass der Abstand zwischen zwei Funk-Standorten etwa 5 Kilometer beträgt.

Achten Sie darauf, dass alle Funk-Standorte, die in Ihrem Streckenbuch genannt werden, während der Veranstaltung auch wirklich besetzt sein MÜSSEN, damit die Wertungsprüfung stattfinden kann.

Im Vorlauf muss ein Schild mit Funksymbol am Standort jedes vorgeschriebenen Funk-Standorts aufgestellt werden.

Dieses Schild kann kleiner sein, aber es muss für die Mannschaften im Vorprojekt klar erkennbar sein, damit der Standort in ihren Durchfahrtsnotizen erfasst werden kann.

Das Funknetzwerk und der Funkstellenleiter bleiben so lange im Einsatz, bis die medizinischen, Rettungs- und Bergungskräfte ihre Aufgaben erfüllt haben.

In allen Fällen sorgen die Funker dafür, dass sie im ausreichenden Abstand von der Wettkampfstrecke parken und ebenso Stellung beziehen, ohne dabei die Ausfahrtstrecke zu blockieren.

Dies dient nicht nur ihrer eigenen Sicherheit, sondern schützt auch den Funkwagen vor Geröll, der vom Fahrzeug im Wettbewerb hochgeschleudert werden kann.



Die rote Flagge sollte immer sichtbar sein, wenn der Konvoi der Safety Cars durch die Wertungsprüfung fährt.

3.9 • STRECKENPOSTEN AN DEN FUNKPOSITIONEN

Sie sind für ihren Bereich verantwortlich.

Sie sind deutlich vor Ankunft der Zuschauer an Ort und Stelle, und sie verhindern, dass die Zuschauer in verbotene Bereiche vordringen.

Sie überprüfen die Kommunikation mit dem Leiter der Streckensicherung für die Wertungsprüfung und der Rallye-Zentrale.

Sie weisen die Zuschauer höflich darauf hin, dass eine Wertungsprüfung nur gefahren wird, wenn die Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung zum Aufenthalt in den empfohlenen Bereichen eingehalten werden.

Sie informieren ihren WP-Leiter über die Anzahl Zuschauer, und er entscheidet dann, ob zusätzliches Personal zur Unterstützung erforderlich ist.

Während die Wertungsprüfung stattfindet, bleiben sie neben ihrer Funkausrüstung und verfolgen die Ankündigung über jedes Auto, das die Wertungsprüfung beginnt.

Sie erfassen die vor ihnen vorbeifahrenden Autos. Wenn ein Auto fehlt, informieren sie den Leiter der Streckensicherung für die Wertungsprüfung unverzüglich und warten auf Anweisungen.

Sie kooperieren mit den Sportwarten der Streckensicherung, die vor und nach ihrem Standort positioniert sind, um die Zuschauer mithilfe ihrer Pfeifen auf die näher kommenden Rallye-Autos aufmerksam zu machen.

Die rote Flagge wird nur auf Anweisung des Rallyeleiters gehisst.



3.10 • HAUPTFUNKPOSTEN

Zwingende Hauptfunkposten sind idealerweise von zwei oder mehr Personen zu besetzen und werden wie folgt definiert:

Hauptfunkposten am Start und am Ziel jeder Wertungsprüfung.

Sie müssen im Sicherheitsplan und im Streckenbuch enthalten sein, jedoch sind keine Funkschilder erforderlich.

Sie brauchen keine roten Flaggen.

Die Hauptfunkposten am Start, im Flying Finish/Stop sind so anzuordnen, dass eine direkte Kommunikation mit der Rallye-Leitung möglich ist.

Die Priorität gilt dabei einer sicheren Durchführung der Veranstaltung und die Auswahl dieser Standorte muss wohl überlegt sein; dafür kann eine Kürzung der Strecke für die Wertungsprüfung erforderlich sein.

Sicherheitspunkte/medizinische Anlaufstellen entlang der Strecke und Kreuzungen, wo Abkürzungen für die Safety Cars wieder auf die Strecke führen, werden mit Hauptfunkposten besetzt.

Diese Standorte müssen im Sicherheitsplan und im Streckenbuch enthalten sein, und entlang der Strecke der Wertungsprüfung sind Funkschilder aufzustellen. Diese Standorte müssen über eine rote Flagge verfügen.

Die Hauptfunkposten müssen die FIA-Anforderungen im Hinblick auf eine Entfernung zwischen den Hauptfunkposten von etwa 5 Kilometern einhalten.

Diese Standorte müssen im Sicherheitsplan und im Streckenbuch enthalten sein, und entlang der Strecke der Wertungsprüfung sind Funkschilder aufzustellen.

All diese Standorte müssen auch über eine rote Flagge verfügen.

Die roten Flaggen werden nur nach Anweisung des WP-Leiters über den Rallyeleiter gezeigt oder eingeholt.

ZENTRALE ZUSCHAUERBEREICHE

Diese Funkstreckenposten müssen die Nummern der Teilnehmer nicht sehen und sind so zu positionieren, dass sie den jeweiligen Zuschauerbereich immer im Blick haben.

Diese Standorte müssen im Sicherheitsplan enthalten sein, müssen aber nicht im Streckenbuch aufgeführt werden und brauchen auch keine Funkschilder.

Sie brauchen auch keine roten Flaggen, es sei denn, dass es sich gleichzeitig um einen der vorher beschriebenen Standorte handelt.

3.11 • ZUSÄTZLICHE FUNKPOSITIONEN

Zusätzliche (nicht vorgeschriebene) Funkpositionen sind idealerweise mit zwei oder mehr Streckenposten besetzt.

Diese Punkte werden, wie von der Veranstaltung verlangt, entlang der gesamten Strecke eingerichtet, eine Beschilderung ist nicht erforderlich, und sie erscheinen außerdem NICHT im Streckenbuch.

Ihre Standorte und Details sind allerdings in den Sicherheitsplan aufzunehmen. Sie brauchen keine roten Flaggen.

Da diese Standorte NICHT in Ihrem Streckenbuch enthalten sind, müssen sie NICHT alle besetzt sein, um Ihre Veranstaltung durchzuführen.

Beispiel für eine Funkkommunikation mit einer Wertungsprüfung im Anschluss an einen Vorfall:



RE 6 RADIO SCRIPTS

Script 1	Route Marshal	Stage Commander
Hello, Hello – Stage Commander can you hear me?		Go ahead – who’s calling the Stage Commander?
Hi, it’s Mike – we’ve had a car roll in front of us it’s terrible, there’s lots of damage I don’t know what to do?		Hi, which stage are you on and what is your location?
I’m on your stage just after the righthand bend?		Can you give me an exact location please?
Yes, about 15 metres after the bend, the car is on it’s roof and the competitors are still in – what do I do?		Mike, what is the stage number and name?
Its stage 3 I think, I don’t know the name		What is the number of the car?
It’s car 8		OK Mike, please walk towards the front of the car if it’s safe to do so – is there anyone else that can go back down the track to warn you if another competitor is coming?
There are lots of spectators going to help now, I think they’re going to help put it back on its wheels.		

Trainer Comments:

- 1. The Stage Commander has NOT asked if there are any injuries?
- 2. The marshal is NOT clear at all in what they’ve said
- 3. Should they put it back on its wheels?
- 4. ALWAYS send someone back down the track.
- 5. Warning triangle and if necessary OK/SOS board

Script 2	Route Marshal	Stage Commander
Commander 3, Commander 3 from Mike Smith post 5+ on SS 3.		Go ahead Mike, Commander 3 receiving.
Car 8 has rolled immediately in front of us just after the right-hand bend about 200 metres after post 5. I am investigating now but the stage is partially blocked. Over.		Thank you for that Mike, please send someone back down the track to warn you of any oncoming competitors – keep yourself safe and keep me updated.
Will do.		Standing - by
Commander 3, Commander 3 from Mike Smith - The crew seem OK, they are asking to be put back on their wheels, so they can continue but that looks impossible because the left front is badly damaged. Over.		Can cars get past, over?
Yes, with caution, how do you want me to proceed, over ?		Mike, please make a few notes on the Incident Report Form for me. I’ll update you once Rally Control have decided what action will be taken. Control standing by.

BEISPIEL FÜR EINE FUNKKOMMUNIKATION MIT EINER WERTUNGSPRÜFUNG IM ANSCHLUSS AN EINEN VORFALL

3.12 • TRACKING-SYSTEME

Es wird ausdrücklich empfohlen, dass alle Fahrzeuge mit einem Tracking-System für die Sicherheit ausgestattet werden. Die Installation ist im Rahmen der technischen Kontrolle zu überprüfen, und die Anweisungen bezüglich Abholung, Rückgabe und Einbau werden von jedem Organisator herausgegeben, üblicherweise als Bestandteil der Ausschreibung. Während der Rallye führt jeder Eingriff in das/die System(e) dazu, dass der Teilnehmer bei den Sportkommissaren gemeldet wird.

Wenn ein Tracking-System verwendet wird, muss das System für den mit den Sicherheitsgurten gesicherten Fahrer bzw. Beifahrer einfach zugänglich sein.

Ein Mitglied des Teams der Rallye-Leitung muss mit der Überwachung der Tracking-Signale von jedem Teilnehmer beauftragt werden, auch wenn alle Mitglieder der Rallye-Leitung ein Auge auf die Tracking-Bildschirme haben. Alle eingehenden Signale von einem Wettkampf-Fahrzeug, unabhängig davon, ob es das Signal OK, liegengeblieben, SOS oder ein Verlust der Kommunikation ist, wird dem WP-Leiter mitge-

teilt und ermittelt. Denken Sie immer daran: Ganz egal wie ausgefeilt ein Tracking-System ist, kein System ist absolut fehlerfrei. Die eingehenden Signale müssen immer ermittelt werden.

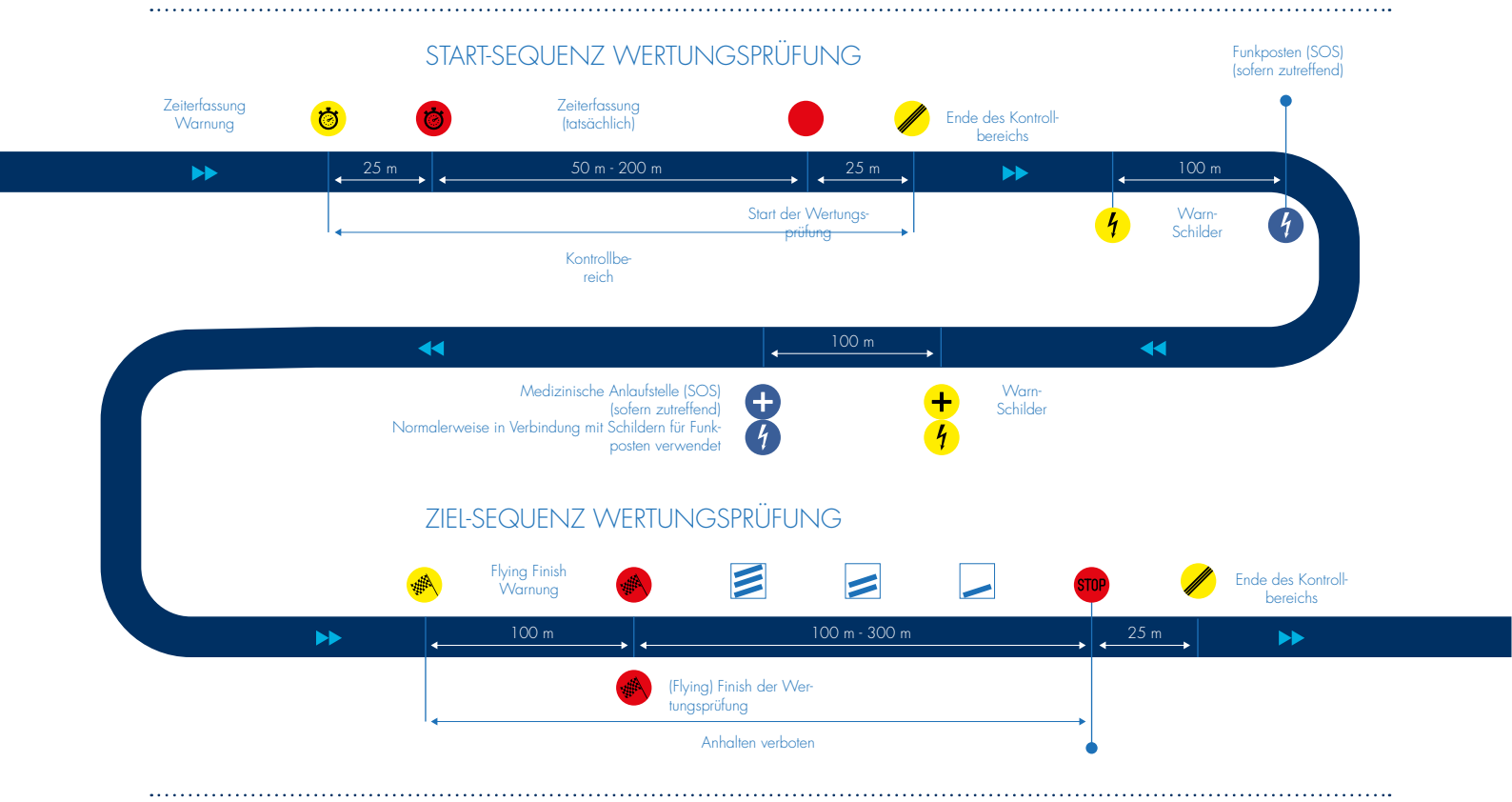
Die Wettkampf-Fahrzeuge sind immer mit einem Ersatz-Tracking-System auszustatten. Die Funkposten am Start jeder Wertungsprüfung geben die Nummer des Fahrzeug, das auf der Wertungsprüfung startet über das Funknetzwerk der Wertungsprüfung bekannt, und jeder Funkposten entlang der Wertungsprüfung protokolliert die Startnummer, während sie an seinem Standort vorbeifahren. Jedes Auto, das nicht in der richtigen Reihenfolge oder überhaupt nicht an einem Funkposten vorbeifährt, ist dem Funkstellenleiter der Wertungsprüfung zu melden, damit unter Zuhilfenahme des Tracking-Systems eine Suche nach dem Standort des Teilnehmers begonnen werden kann.

Für den Fall, dass ein Fahrzeug verloren geht, müssen sowohl das primäre als auch das zusätzliche Tracking-System zusammen mit den Verfahren zur Lokalisierung eines Fahrzeugs detailliert im Sicherheitsplan für die Veranstaltung beschrieben werden.

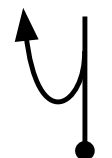
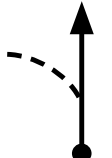
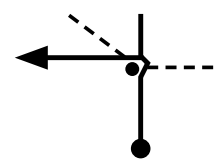


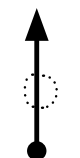
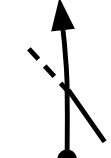
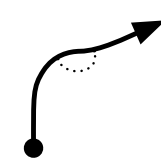
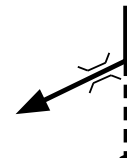
TRACKING-SYSTEME

BEISPIEL-LAYOUT WERTUNGSPRÜFUNG



TYPISCHE SCHILDER ENTLANG DER WERTUNGSPRÜFUNG

2019 RALLY						
SS 1 Hilltop - Version 1 (1st February 2019)						
Post No.	Kilometres		Direction	Information	Safety	Predicted Marshals
	Total	Inter				
-	0.00	0.00		Enter closed road Warning notices both sides		0
-	1.24	1.24		 TIME CONTROL (At parking area on left)		3
1	1.54	0.30		 START (Middle of open area)		4
	0.00	0.00				
2	2.71	2.71		Very fast approach. Leave a clear escape road Tape across road		0
3	2.86	0.15		Radio car park in track Tape across track		2
4	3.62	0.76		 Bridge Tape across track		2
5	4.43	0.81		Tape across junction. Keep open area on right clear		2
6	5.35	0.92		Bale on apex to tighten corner Spectator area with layout plan		8

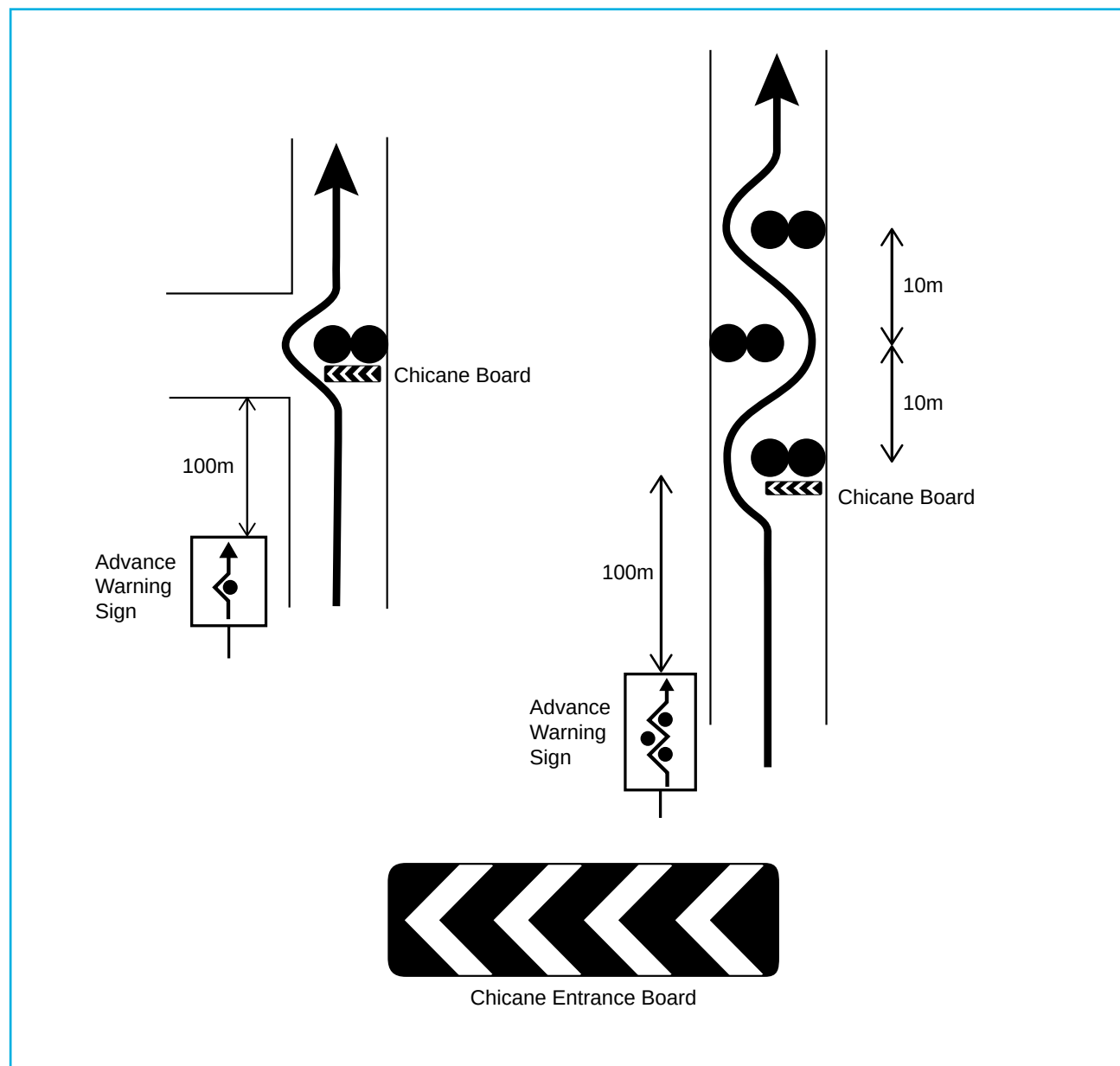
2019 RALLY						
SS 1 Hilltop - Version 1 (1st February 2019)						
Post No.	Kilometres		Direction	Information	Safety	Predicted Marshals
	Total	Inter				
7	6.83	0.90		Intermediate Safety Point. Park in large open area	 	2
8	8.20	1.37		Spectator area with layout plan		8
9	9.10	0.90		Radio car park at rear of quarry		2
9A	10.14	1.04		Tape across foot-paths Warning signs for spectators		0
10	10.99	0.85		 FLYING FINISH (At junction) Timing car park on banking above road level		2
11	11.18	0.19		 STOP (Parking area on right)		4
-	11.33	0.15		Leave closed road		0

3.13 • SCHIKANEN

Schikanen können zur Reduzierung der Geschwindigkeit vor bestimmten Hochrisiko-Stellen einer Wertungsprüfung eingesetzt werden, aber es ist wünschenswert, dass entlang der Streckenführung wo immer möglich auf Schikanen verzichtet werden kann. Alle Schikanen müssen im Streckenbuch erfasst sein und bereits während des Abfahrens markiert oder aufgebaut sein.

Aus Gründen der Einheitlichkeit zwischen den Wertungsprüfungen und den Veranstaltungen ist ein Abstand von 10 m zwischen den Elementen einzuhalten.

Es ist wichtig, die Richtung zur Durchfahrt der Schikane durch Markierungen oder Pfeile anzuzeigen und ein „100 m“-Schild vor der Schikane aufzustellen. Die exakte Position der Schikane-Elemente muss ganz klar mithilfe einer Linie markiert werden, damit sie richtig zurückgestellt werden können, wenn sie doch mal bewegt werden.



Empfohlenes Schikane-Profil

Schikanen bestehen nach Möglichkeit aus:

- Strohballen (mindestens 250 kg)
- Wassertanks
- Wände aus verbundenen Reifen
- Betonbarrieren, an denen die freiliegenden Ecken geschützt sind

Während der Rallye müssen Sportwarte der Streckensicherung an allen Schikanen aufgestellt werden, um möglicherweise von den Autos beim Zusammenstoß mit Teilen der Schikane verursachte Schäden zu reparieren. Ein Funkposten ist dort ebenfalls einzusetzen.

Wenn die Schikane stärker als nur mit einem kleinen Stoß beschädigt wurde und wirklich repariert werden muss, sind Wachposten für die Folgefahrzeuge einzusetzen, die ihre Pfeife nutzen, um die Kollegen vor ankommenden Fahrzeugen zu warnen, während sie versuchen, die beschädigten Bereiche wieder aufzubauen.

Wenn diese Aufgabe nicht in Sicherheit übernommen werden kann, ergeht ein Hinweis an den WP-Leiter, der dann die Rallye-Leitung informiert, um die nächsten Schritte festzulegen.

Einer der Sportwarte der Streckensicherung ist als Sachrichter zu ernennen, der den Rallyeleiter über alle Fahrzeuge informiert, die mit der Schikane zusammenstoßen. Es ist sinnvoll, die Schikane zu filmen, um sämtliche Kollisionen dokumentieren zu können.





3.14 • KURVEN SCHNEIDEN

Bei FIA-Meisterschaften wird der Einsatz einer Art Block mit den Maßen 20 x 20 x 38 cm mit einem Gewicht von mindestens 15 kg empfohlen. Dieser Stock besteht nach Möglichkeit aus Kunststoff.

Wenn stattdessen Strohballen verwendet werden, müssen sie in Kunststoffolie eingewickelt werden, gleichzeitig ist eine Vorrichtung vorzusehen, um sie schnell wieder an die richtige Position zu zurückzubringen



3.15 • DIE WP-LEITER

Alle WP-Leiter müssen vor der Veranstaltung ein Briefing im Hinblick auf sicherheitsrelevante Punkte erhalten haben. Das Briefing kann entweder vom Rallyeleiter oder dem Leiter der Streckensicherung für die Veranstaltung bzw. für die Zuschauer gegeben werden und kann in Form einer Besprechung, über eine Video-Vorführung oder eine Online-Besprechung am Computer, per E-Mail oder auf allen anderen, dafür geeigneten, direkten Kommunikationswegen erfolgen.

Diese Sitzung ist eine Gelegenheit, dafür zu sorgen, dass alle WP-Leiter ein vollständiges und einheitliches Briefing zur Veranstaltung erhalten. Bei dieser Sitzung ist darauf zu achten, dass Sie auf folgende Punkte eingehen:

- Alle WP-Leiter haben den Sicherheitsplan und die relevanten operativen Pläne gesehen;
- Wichtige Punkte aus dem Sicherheitsplan sind zu wiederholen, darunter:

- Erwartete Anzahl Zuschauer und Zugang/Zuschauer-Einrichtungen;
 - FIA/ASN-Safety Delegate, Zeitplan für die Safety Cars & Safety Car-Anordnungen;
 - Pläne zum Umgang mit bestimmten Vorfällen;
 - Änderungen seit dem letzten Jahr;
 - Vorgesehene Anzahl Sportwarten je Wertungsprüfung, erreichte Anzahl und erforderliche Maßnahmen, wenn die Anzahl noch nicht ausreicht;
 - Vorgesehene Anzahl Zuschauer für bestimmte Zuschauerbereiche;
 - Arrangements für die Medien;
- Erinnerung an ihre Aufgabe:
- zum Briefing der Sportwarten in der Wertungsprüfung;
 - Arrangements für die Standorte/Partnerschaften/Briefing von neuen oder unerfahrenen Sportwarten.
 - Befehlskette bei kleineren Vorfällen und bei schwerwiegenden Vorfällen.

3.16 • DIE SPORTWARTE DER STRECKENSICHERUNG

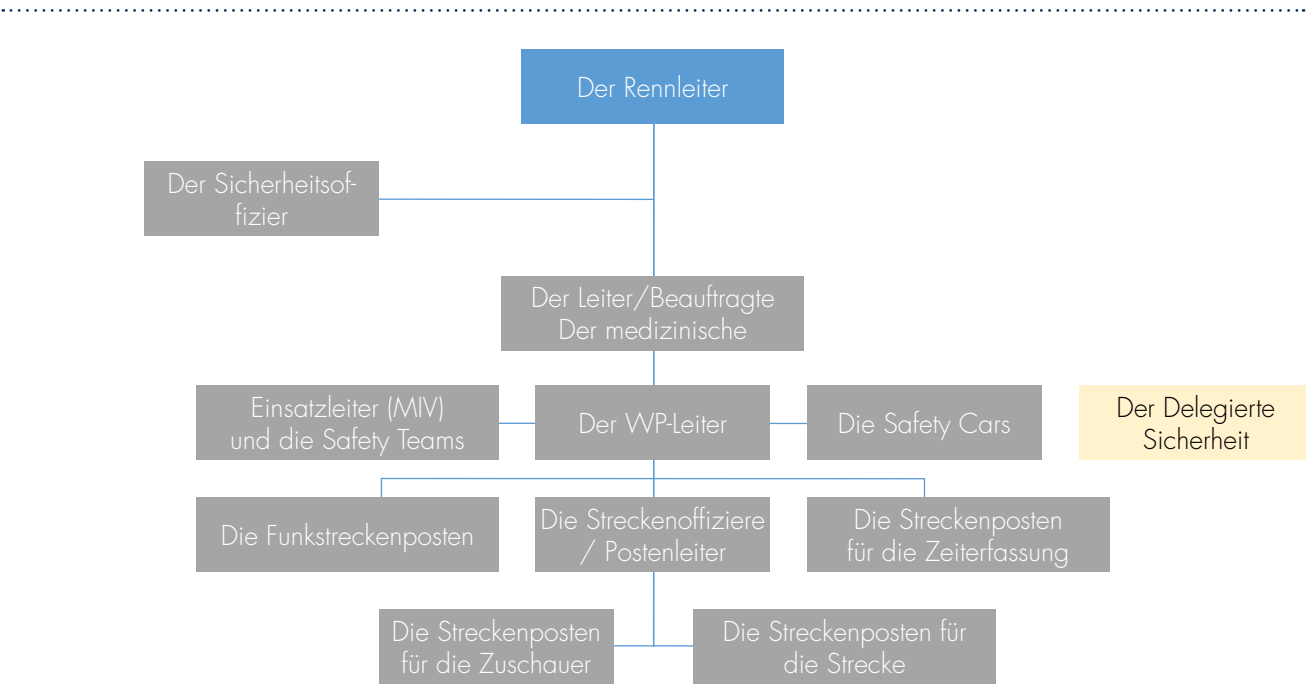
Alle Sportwarte der Streckensicherung müssen von der Veranstaltung ein Briefing im Hinblick auf sicherheitsrelevante Punkte erhalten haben. Das Briefing kann entweder vom Rallyeleiter oder dem Leiter der Streckensicherung für die Veranstaltung bzw. für die Zuschauer oder dem WP-Leiter gegeben werden und kann in Form einer Besprechung, über eine Video- Vorführung oder eine Online-Besprechung am Computer, per E-Mail oder auf allen anderen, dafür geeigneten, direkten Kommunikationswegen erfolgen.

Bei Ankunft der Sportwarte der Streckensicherung an der Wertungsprüfung muss ein Briefing vom WP-Leiter oder seinem ernannten Vertreter durchgeführt werden (möglicherweise und in Abhängigkeit der Ankunftszeit der Personen an der Wertungsprüfung muss dieses Briefing mehr als nur ein Mal durchgeführt werden). In bestimmten Situationen kann das Briefing vor der Veranstaltung mit bekannten und erfahrenen Teamleitern telefonisch stattfinden, aber es muss stattfinden.

Das Briefing umfasst:

- Informationen über die persönliche Sicherheit;
- Informationen über die standortspezifische Risikobeurteilung; Sportwarte müssen immer an einem sicheren Ort/Zuschauer-Standort stationiert werden. Während die Wertungsprüfung durchgeführt wird, dürfen sie sich NICHT in einem verbotenen Bereich aufhalten. Wenn sie sich um Vorfälle kümmern, können Sportwarte auf der Straße laufen, aber sie müssen dabei immer ihre eigene Sicherheit bedenken.
- Befehlskette und Kommunikationsprozess für den jeweiligen Standort;
- Nächster Standort einer roten Flagge, sofern dies relevant ist, und nächster Funkposten;
- Eine Übersicht, die Zuschauerbereiche (Go) und No-Go (verbotene) Bereiche kennzeichnet;

STRUKTUR DER RALLYE-WERTUNGSPRÜFUNGEN





Streckenposten

- Beschilderung der Wertungsprüfung, sofern erforderlich;
- Ein Plan über die vor und nach der Veranstaltung fahrenden Safety Cars sowie die erwartete Ankunftszeit für das erste Auto;
- Handynummer des Leiters der Streckenposten für die Wertungsprüfung oder des ernannten Stellvertreters/der zuständigen Person/des Leiters der Streckenposten für die Wertungsprüfung;
- Eine Bestätigung, dass alle Sportwarte im Umgang mit den Zuschauern und den Medien hinsichtlich verbotener Bereiche nach dem gleichen Grundsatz vorgehen und Zuschauer beispielsweise dazu auffordern, einen Bereich zu verlassen, und gleichzeitig darauf hinweisen, dass fehlende Kooperation seitens der Zuschauer zu einer Verzögerung beim Start der Wertungsprüfung führen kann.
- Eine Erinnerung an die Bedeutung zum Einsatz der Pflöfe, um die Sportwarte und die Zuschauer über ein ankommendes Safety oder Rallye-Auto zu informieren
- Die Sportwarte müssen an die anerkannten Handzeichen für die Safety Cars erinnert werden, während sie durch die Wertungsprüfung fahren.
- Die Sportwarte bleiben bei der Arbeit nach Möglichkeit stehen. Damit wird die Botschaft für die Zuschauer gestärkt, sich beim Zuschauen der Rallye ebenfalls nicht zu setzen.

Der WP-Leiter muss sich vom Kenntnisstand und den Fähigkeiten seines Teams überzeugt haben.

Internationales Sportgesetz, Anhang L, Artikel 11.3
Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Lizenz für
Personen mit körperlicher Behinderung

Nicht gehfähige Fahrer mit körperlicher Behinderung befreien sich selbstständig aus einem liegengelassenen Fahrzeug auf einer Rundstrecke oder einer Wertungsprüfung nur im Falle von Rauchentwicklung oder Feuer. Das Gleiche gilt, wenn das Fahrzeug sich in der Nähe eines

Gewässers befindet und zu sinken droht. Falls es dem Fahrer des liegengelassenen Fahrzeugs nicht möglich ist, mit seinem Fahrzeug auf der Rundstrecke oder der Wertungsprüfung zu einem sicheren Ort zu fahren, so verbleibt er, geschützt durch seinen Käfig, durch die Sicherheitsgurte und die Sicherheitsausrüstung, in dem Fahrzeug und wartet auf die Bergung.

Die Sportwarte sind darüber zu informieren, dass sie jedes Mal, wenn sie das universelle Symbol für Menschen mit Behinderungen auf einem Teilnehmerfahrzeug sehen, daran denken müssen, dass der nicht gehfähige Fahrer aufgefordert wurde, in seinem Fahrzeug zu bleiben, wenn es infolge eines Unfalls ohne unmittelbare Gefahr (Rauch, Feuer oder Untergehen) liegengelassen ist. Ebenfalls ist es wichtig, dass sie sich der Tatsache bewusst sind, dass die Beine des Fahrers zuweilen verschnürt sind.

3.17 • DER SERVICEPARK



Der Servicepark kann bei einer Rallye zu einem Bereich hektischer Aktivitäten werden, während die Teams ihre Wettkampf-Fahrzeuge für den nächsten Abschnitt der Veranstaltung vorbereiten. Die Umgebung kann unter einem hohen, zeitlichen Druck stehen, in den Servicebuchten drängen sich die Team-Kollegen, die Medienvertreter, die Familienmitglieder und die Zuschauer.

Es ist ein Bereich, in dem es für Menschen zu ganz bestimmten Risiken kommen kann, deshalb muss er sorgfältig überwacht werden, um diese Risiken zu minimieren, während es den Personen andererseits ermöglicht wird, an ihren Autos zu arbeiten und dafür zu sorgen, dass der Bereich für Zuschauer trotzdem interessant ist.

Personen, die diesen Bereich betreten, Teilnehmer und Mitglieder der Servicemannschaften müssen auf ihr eigenes Wohlbefinden und das der anderen achten. Der Organisator der Veranstaltung besitzt die vorrangige Verantwortung zur Koordinierung der Aktivitäten und sorgt dafür, dass die Sicherheitsanforderungen für diese Bereiche eingehalten werden, soweit dies angemessen möglich ist.

Innerhalb des Servicepark weist der Organisator der Veranstaltung jedem Team im Wettbewerb eine ‚Zone als Servicebereich‘ zu. Diese Zonen muss so betreut werden, dass sie weder für die übrigen Teams noch für den Veranstalter zu einem Sicherheits- oder Umweltrisiko werden.

GRUNDLEGENDE STANDARDS FÜR DEN SERVICEPARK

- Der Servicepark muss ausreichend groß sein, damit genug Platz für die einzelnen Servicebereiche, zum Bewegen der Fahrzeuge und für einen sicheren Zutritt als Fußgänger vorhanden ist. Der Boden muss relativ eben sein, deutliche Gefahren müssen adäquat kontrolliert werden.
- Die Organisatoren legen eine Höchstgeschwindigkeit für den Servicepark fest und veröffentlichen diese Information in der Ausschreibung.
- Alle Teilnehmer legen eine Umweltmatte aus, bevor sie mit Arbeiten am Fahrzeug beginnen.
- Temporäre Einrichtungen wie Sonnensegel oder Zelte müssen sicher aufgestellt und ausreichend beschwert werden, um den Windverhältnissen standzuhalten. Alle vom Organisator der Veranstaltung als unsicher angesehenen Einrichtungen müssen abgebaut und entfernt werden.
- Feuerlöscher sind jederzeit verfügbar, wenn an den Fahrzeugen gearbeitet wird, insbesondere bei Schweiß- oder Flexarbeiten oder wenn Fahrzeuge betankt werden.
- Das Layout des Serviceparks muss im erforderlichen Fall eine Zufahrt für Einsatzfahrzeuge ermöglichen.
- Der Organisator ist für die Einrichtung von Notfallvorkehrungen für den Servicepark verantwortlich, einschließlich bei Feuer, Verletzungen oder sicherheitsrelevanten Vorfällen. Diese Einrichtungen müssen an alle anwesenden Personen und Teilnehmer kommuniziert werden.
- Die Fahrzeuge müssen durch Stützböcke, Fahrgestellträger oder Rampen, jeweils mit Bodenplatten gestützt werden, wenn sie mithilfe eines Hubwagens oder einer Art Wagenheber angehoben werden. Während das Fahrzeug angehoben oder abgesenkt wird, dürfen keine anderen Tätigkeiten unternommen werden.
- Wenn es als Teil der Servicearbeiten nötig ist, den

Tank, die Benzinpumpe, den Kraftstofffilter oder andere Bestandteile des Kraftstoffkreislaufs auszutauschen, so ist ein Entleeren und/oder Wiederbefüllen des Tanks unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

- > Der Organisator ist über diese Arbeiten informiert worden
- > Ein Feuerlöscher mit Bediener sind einsatzbereit anwesend
- > Während dieser Arbeiten werden keine anderen Arbeitsschritte am Fahrzeug unternommen
- > Eine Sicherheitszone wurde eingerichtet, aus der sämtliche Zündquellen entfernt wurden
- > Es wird nur eine geringe Menge Kraftstoff verwendet, und alle entnommenen Kraftstoffmengen werden in einem versiegelten Kanister aufbewahrt
- Die Servicebereiche sind so zu kontrollieren, dass sie für die Teilnehmer, die Mannschaften, die Nachbarteams oder sonstigen Personen kein inakzeptables Risiko darstellen.
- Herumliegende Kabel und Schläuche dürfen nicht zu einer Stolpergefahr werden, daher ist eine Verlegung über Zugänge oder Straßen nur gestattet, wenn sie mit einem Kabelschutz versehen sind.
- Die Servicemannschaften und die Teilnehmer müssen sich darüber im Klaren sein, dass sie sich während ihres Aufenthalts in den Boxenanlagen über längere Zeit der herrschenden Kälte, Feuchtigkeit oder Hitze aussetzen und sollten entsprechend gekleidet sein.
- Die anwesenden Personen werden daran erinnert, dass es ihre Pflicht ist, jederzeit für die Einhaltung der Anforderungen gemäß den Sport- und Zusatzregeln zu sorgen.

ELEKTRISCHE SICHERHEIT

- Alle elektrischen Geräte müssen in einem sicheren Zustand gehalten werden.
- Alle im Freien verwendeten, elektrischen Geräte müssen witterungsbeständig und die Werkzeuge gegen den elektrischen Schlag isoliert sein.
- Elektrische Geräte und Handwerkzeuge dürfen nicht verwendet werden, wenn entzündliche Gase vorhanden sind.

BRANDSCHUTZ

- Alle Wettkampf- und Servicefahrzeuge müssen mit einem geeigneten Feuerlöscher ausgestattet sein.
- Insbesondere dürfen mobile Küchen nicht achtlos in Betrieb genommen werden.
- Alle Zündquellen sind aus den Bereichen fernzuhalten, an denen Kraftstoff gelagert oder wo getankt wird.
- Feuerlöscher dürfen nicht von ihren bekannten Standorten entfernt werden, es sei denn, sie werden eingesetzt.
- Im Brandfall wird ein Bericht für die Organisatoren der Veranstaltung erstellt, bevor der Servicepark verlassen wird.
- Die Organisatoren sind für die Einrichtung eines Notfallplans verantwortlich, der auch Brände erfasst.

ABFALL

- Die anwesenden Personen müssen alle Abfälle aus dem Servicepark entfernen, einschließlich Behältern, Verpackungsmaterial, Reifen, Öl usw. Sie müssen gemäß den geltenden Umweltgesetzen entsorgt werden.
- Am Standort vorhandene, allgemeine Abfalleinrichtungen dürfen nicht zur Entsorgung von Gefahrstoffen

oder Materialien verwendet werden, die mit Gefahrstoffen verunreinigt wurden. Diese müssen getrennt werden und gemäß den Abfallvorgaben entsorgt werden.

FAHRZEUGSICHERHEIT

- In dem Servicepark gilt mit Ausnahme für aktive Einsatzfahrzeuge jederzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.
- Es können sich Fußgänger in dem Servicepark aufhalten. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang darauf zu achten, dass Zusammenstöße vermieden werden, und die Organisatoren müssen nach Möglichkeit überall dafür sorgen, dass die Fußgängerwege separat verlaufen.

3.18 • BETANKUNG DER WETTKAMPF-FAHRZEUGE



Die Organisatoren einer Rallye müssen eine Tankzone für die Veranstaltung festlegen und angemessene Maßnahmen zur Beherrschung des Risikos verschütteter Kraftstoffmengen, von Bränden oder anderen Risiken treffen. Bei der Entscheidung über die Tankanlagen und zur entsprechenden Risikostufe müssen die Organisatoren berücksichtigen, was für ihre Veranstaltung praktisch ist und welche Möglichkeiten es im Servicepark gibt. Bei einer Rallye gibt es vier Möglichkeiten zur Betankung:

- **Betankung an einer öffentlichen Tankstelle**

Bei dieser Option fällt dem Organisator keinerlei Verantwortung zu, weil die Betankung abseits der Veranstaltung stattfindet.

- **Professioneller Kraftstoff-Anbieter**

Der Organisator übernimmt die allgemeine Verantwortung, aber hat die Aufgaben an einen kompetenten Anbieter übertragen. Die Vorkehrungen des Anbieters zur Beherrschung des Risikos sind dennoch von den Organisatoren zu überprüfen, und es sind Tests durchzuführen, um sicherzugehen, dass Sicherheitssysteme umgesetzt wurden.

- **Tankbereich**

Die Verantwortung für die Kontrolle und Koordinierung zur Aufbewahrung und Abgabe von Kraftstoff liegt bei den Organisatoren. Eine Risikobewertung, ein Sicherheitsplan und ein Maßnahmenplan sind erforderlich.

- **Selbst-Betankung**

Die Verantwortung für die Kontrolle und Koordinierung

zur Aufbewahrung und Abgabe von Kraftstoff liegt WEITERHIN bei den Organisatoren, allerdings haben sie keine direkte Kontrolle über den Vorgang und geben die Sicherheitsanforderungen daher an die Teilnehmer/Wettkämpfer ab. Eine Risikobewertung, ein Sicherheitsplan und ein Maßnahmenplan sind erforderlich. Der Organisator ist für die Überwachung der Sicherheit zuständig.

RISIKOKONTROLLE

Folgende Punkte müssen bei der Einrichtung von Betankungsmöglichkeiten auf der Veranstaltung berücksichtigt werden:

- Kraftstofftransport, das Risiko von verschüttetem Kraftstoff und die Einhaltung der Sicherheitsgesetze. Die Vorkehrungen zum Transport des Kraftstoffs an den Standort sind Sache des Wettkämpfers/Teilnehmers. Der Organisator muss bedenken, dass Kraftstoff am Standort transportiert wird.
- Lagervorkehrungen für Kraftstoffe einschließlich angemessener Behälter, einer deutlichen Kennzeichnung des Tanklagers und Schutz vor dem Zusammenstoß mit Fahrzeugen. Die Behälter müssen sich in einem guten Wartungszustand befinden, sicher versiegelt und angemessen mit der Aufschrift 'Benzin - hoch entzündlich' versehen sein.
- Der Bereich für das Tanklager darf keinem direkten Sonnenlicht ausgesetzt sein.
- Kontrolle, dass der Tankbereich sich in etwa 10 Meter von Werkstätten, Wartungsplätzen/-standorten, Gebäuden auf dem Gelände, Nachbargrundstücken oder Menschenansammlungen befindet.
- Entfernung aller entzündlichen Materialien oder Zündquellen.
- Ungehinderte Zufahrts- & Abfahrtsmöglichkeiten zum Tankbereich.
- Einrichtung von Vorkehrungen, um Bränden und ver-

schüttetem Kraftstoff zu begegnen, sowie angemessene Notfallverfahren. Eine angemessene Anzahl Feuerlöscher (Trockenpulver und AFFF) muss vorhanden sein.

- Angemessene Sicherheit im Bereich, um den Zutritt unbefugter Personen zu verhindern.
- Umweltschutz – die Tankvorgänge finden auf einem undurchlässigen Untergrund mit entweder einer Sicherheitswanne oder einem Auffangtank statt.
- Die Personen, die Kraftstoff ausgeben, tragen eine angemessene persönliche Schutzausrüstung.
- Es ist eine angemessene Beschilderung vorhanden, die vor den vorhandenen entzündlichen Substanzen warnt und Zündquellen verbietet

LAGERUNG UND VERWENDUNG VON KRAFTSTOFF

- Die Organisatoren müssen geeignete Vorkehrungen zur Betankung treffen, dabei ist die Einrichtung einer ausgewiesenen Tankstelle zu bevorzugen.
- Wenn ein Betanken im Servicebereich zugelassen wird, so ist dieser Vorgang als letztes vor der Ausfahrt des Fahrzeugs durchzuführen. Das Fahrzeug befindet sich nicht mehr auf Stützvorrichtungen, es steht mit allen vier Rädern auf dem Boden und alle Arbeiten sind beendet worden; vor dem Beginn der Betankung haben alle Personen das Fahrzeug verlassen.
- Idealerweise wird beim Betanken von Hand gepumpt, anstatt einen in der Hand gehaltenen Kanister zu verwenden.
- Alle leeren Kanister müssen nach der Veranstaltung aus der Boxenanlage entfernt werden.
- Benzin darf nur als Kraftstoff und nicht für andere Zwecke verwendet werden.
- Die Betankung aller Fahrzeuge findet im Freien statt. Rauchen und andere Zündquellen sind verboten, und es ist eine Sicherheitszone einzurichten, in der sich einsatzbereiter Bediener mit Feuerlöscher aufhält.

- Die Personen, die das Fahrzeug betanken, einschließlich des einsatzbereiten Bedieners eines Feuerlöschers, achten darauf, dass sie Schutzkleidung inklusive Handschuhe und Augenschutz tragen.

NOTFALL-MANAGEMENT

Der Notfallplan ist auf die in Verbindung mit der Veranstaltung möglichen Risiken zugeschnitten und enthält folgende Angaben:

- Die zuständige Person
- Die erforderlichen Maßnahmen bei verschüttetem Kraftstoff oder Brand
- Kommunikationswege und Verfahren zum Umgang mit einem Notfall
- Vorkehrungen zur Kontaktaufnahme mit den Notfallkräften.

3.19 • EMPFEHLUNGEN FÜR PRIVATE PROBEFAHRTEN

Das Risiko für einen Vorfall ist immer gleich hoch, ganz egal, ob ein Teilnehmer eine Probefahrt macht oder die Veranstaltung gerade stattfindet. Es muss klar sein, dass immer ein Unfallrisiko besteht, wenn ein Rallye-Fahrzeug irgendwo mit einer entsprechenden Geschwindigkeit gefahren wird. Es muss außerdem klar sein, dass ganz egal wie privat die Probefahrt geplant wird, sich jederzeit Menschen in der Nähe befinden können.

Bei allen privaten Probefahrten sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Krankenwagen und Sanitäter sind einsatzbereit
- Sportwarte der Streckensicherung sichern den Bereich der Teststrecke am Start, in den Zielen und an allen Zufahrtsstraßen
- Bei der Anfahrt zur Teststrecke, am Start, im Ziel und auf allen Zufahrtsstraßen sind überall Warnschilder aufgestellt worden. Jeder, der sich der Teststrecke nähert, fährt an wenigstens drei dieser Warnschilder vorbei, bevor er tatsächlich zur Teststrecke gelangt.
- Zwischen dem Start der Strecke, dem Ziel und an allen Zufahrtsstraßen besteht Funkkontakt.

3.20 • UMWELTRICHTLINIE

<https://www.fia.com/environmental-accreditation>

Für die Veranstaltung ist ein Umweltbeauftragter zu benennen. Es gilt, die Unterstützung und die Rückendeckung der obersten Ebene des Veranstaltungsteam zu haben, um dafür zu sorgen, dass die umweltpolitischen Auswirkungen und die Nachhaltigkeit bei jeder Maßnahme berücksichtigt wird.

Das primäre Ziel lautet, mehr Bewusstsein für das Umwelt-Management zu erreichen und Umweltinitiativen der FIA zu unterstützen.

Die FIA hat eine auf mehreren Ebenen angelegte Strategie zur Erreichung dieser Ziele entwickelt:

- Erstens ist ein Best Practices-Rahmen verfasst worden;
- Zweitens hat die FIA ein Dokument mit Richtlinien zur Akkreditierung für Interessengruppen herausgegeben, die diesen Rahmen gerne umsetzen möchten;
- Drittens ist eine Checkliste zur Akkreditierung herausgegeben worden, die es den Interessengruppen ermöglicht, ihr Basisniveau in Sachen Umwelt-Performance zu bewerten und die gleichzeitig eine Einschätzung der Anforderungen zur Verbesserung der eigenen Umwelt-Performance erlaubt; und
- Und schließlich hat die FIA eine zusammengefasste Version der Richtlinien für eine einfachere Referenzierung veröffentlicht, die sich an die verschiedenen Interessengruppen richtet.

Diese Dokumente sind Bestandteil verschiedener Veröffentlichungen im Hinblick auf die Action for Environment-Strategie der FIA, die sich auf die Best Practices in Sachen Umwelt-Management im Motorsport konzentriert. Sie wurden entwickelt, um den Interessengruppen im Motorsport auf der ganzen Welt als Vorlage zu dienen, damit sie das Thema Umwelt-Management in ihrer Organisation einführen oder voranbringen können.

3.21 • BEHINDERUNGEN UND BARRIEREFREIHEIT

ISG, Anhang L, Artikel 10 und 11

Ausstellung internationaler Lizenzen für Fahrer mit körperlicher Behinderung & Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung

Es sind alle erforderlichen Maßnahmen anzustellen, um dafür zu sorgen, dass alle Teilnehmer, Offiziellen, Freiwilligen und Zuschauer in der Lage sind, der Sportart beizuwohnen und sie in sicherer und angemessener Weise zu genießen.

Artikel 10 und 11 von Anhang 11 zum ISG enthalten die regulatorischen Details zu dieser Frage für die Teilnehmer.

Für Offizielle, Freiwillige und Zuschauer muss die Barrierefreiheit für alle mit oberster Priorität in allen Planungen zur Veranstaltung berücksichtigt werden.

4. Sicherheit der Zuschauer

- 4.1 • Risikobereiche
- 4.2 • Aufbau-Pläne
- 4.3 • Farben der Absperrbänder
- 4.4 • Kommunikation mit den Zuschauern
- 4.5 • Kommunikation der Streckenposten
- 4.6 • Assistierende Fahrzeuge
- 4.7 • Sicherheit und Identifikation für Medienvertreter



4. Sicherheit der Zuschauer

Es war ein weiter Weg von damals...



bis heute...



Aber es gibt noch viel zu tun, um die Sicherheit der Zuschauer
bei Rallyes weiter zu verbessern...



4.1 • RISIKOBEREICHE

WELCHE RISIKEN BESTEHEN AN BESTIMMTEN PUNKTEN ENTLANG DER STRETCKE?

Hohe Risiken sind möglicherweise an folgenden Punkten anzutreffen

- Grundlegende Richtungsänderungen;
- Scharfe Kurven;
- „S“-Kurven – eine doppelte Richtungsänderung;
- Direkt nach Sprüngen oder Kuppen, wenn die Fahrzeuge bei der Landung außer Kontrolle geraten und von der Straße abkommen könnten;
- Herausfordernde Kurven nach einem sehr schnellen Abschnitt;

NACH IHRER RISIKOBEURTEILUNG MÜSSEN SIE FOLGENDE PUNKTE IDENTIFIZIEREN KÖNNEN:

- Hochrisiko-Bereiche, die entsprechend gekennzeichnet werden müssen;
- Bereiche, die insbesondere für die Zuschauer geeignet sind;
- Angemessene Maßnahmen zur Risikokontrolle an allen übrigen Bereichen entlang der Strecke.
- Verbotene „No-Go-Areas“

Diese Bereiche müssen im Rahmen Ihrer Risikobeurteilung identifiziert werden, und resultierende Maßnahmen als Teil Ihres Sicherheitsplan aufgezeigt werden.

Zur Überwachung müssen hier angemessen erfahrene Personen zur Überwachung eingesetzt werden.

Die Briefings und die Schulung für die Sportwarte der Streckensicherung müssen auf diese Standorte eingehen und auch eine Begründung für den von Ihnen gewählten Ansatz zum Risikomanagement liefern.

Die Sportwarte der Streckensicherung sind darauf aufmerksam zu machen, wie sie mit bestimmten Situationen umgehen, die an ihrem Standort eintreten.

Niemand darf sich in die verbotenen Bereiche begeben

– kein Angehöriger der Öffentlichkeit, kein Medienvertreter und auch kein Sportwart der Streckensicherung.

Nach Prüfung der kompletten Wertungsprüfung und Identifikation der Bereiche, die insbesondere aus Gesichtspunkten der Zuschauersicherheit der besonderen Aufmerksamkeit bedürfen, wird eine Einteilung dieser kritischen Punkte anhand einer Skala von eins bis drei empfohlen, wobei eins die allgemeinen Sicherheitsanforderungen beschreibt und drei für akute Maßnahmen für die Sicherheit steht.

KATEGORIE 1 – GERINGES RISIKO

Abschnitte der Wertungsprüfung mit einem geringen Risiko können durch den Einsatz angemessen gebriefter und erkennbarer Sportwarte der Streckensicherung, Absperrband und Markierungen zur Identifikation der Punkte gesteuert werden, die von den Zuschauern nicht überschritten werden dürfen.

KATEGORIE 2 – MITTLERES RISIKO

Geschwindigkeit	Geringe Geschwindigkeit	Mittlere Geschwindigkeit	Hohe Geschwindigkeit
Höhe der Böschung	1 m	2 m – 3 m	Über 3 m

Abschnitte mit einem mittleren Risiko sind die Bereiche, an denen Sportwarte der Streckensicherung für die Zuschauer möglicherweise erforderlich sind. Gefahrenschilder und durch Beschilderung gekennzeichnete No-Go-Areas, ein zusätzliches Barriere-Netz und möglicherweise der Einsatz von Sicherheitskräften sorgen dafür, dass die Zuschauer sich an die Anweisungen der Offiziellen halten. Diese Bereiche sind auch für Örtlichkeiten einzurichten, an denen Auslauf-Bereiche für die Teilnehmer-Fahrzeuge erforderlich sind.

KATEGORIE 3 – HOHES RISIKO

Hochrisiko-Bereiche. Alle Abschnitte der Kategorie 3 müssen als No-Go-Areas gekennzeichnet werden, es sei denn, sie befinden sich in großer Höhe über der Wertungsprüfung. **Es muss festgestellt werden, dass die große Höhe einem außer Kontrolle geratenen Auto nicht als Rampe dienen kann.**

Bei der Entscheidung, ob ein Bereich in einer Kurve als Bereiche der Risikokategorien 1 bis 3 auszuweisen sind, müssen die gleichen Überlegungen in Bezug auf den Kurvenwinkel angestellt werden.

Findet eine schnelle Anfahrt auf die Kurve statt, ist der Winkel größer als 60 Grad und bedarf es einer starken Abbremsung seitens der Teilnehmer.

Mit den Erfahrungen und Fähigkeiten, über die Ihr Team verfügt, werden Sie in der Lage sein, diese Bereiche und die entsprechend vorliegenden Risiken zu erkennen.

Nutzen Sie Erfahrungen von früheren Veranstaltungen, um beliebte Zuschauerplätze zu bestimmen und begeben Sie sich rechtzeitig vor Ankunft der Zuschauer auf Ihre Plätze.

Erhebungen sind üblicherweise ein besser geeigneter Ort für die Zuschauer, daher ist es im Rahmen der Planung Ihrer Zuschauerbereiche sinnvoll, höher gelegene Bereiche zu identifizieren, die von den Zuschauern genutzt werden können.

Diese Bereiche können ganz leicht durch den Einsatz angemessen gebriefter und erkennbarer Sportwarte der Streckensicherung, Absperrband und Schildern zur Identifikation der Punkte gekennzeichnet werden, die von den Zuschauern nicht überschritten werden dürfen.

Alle Gefahren, die im Rahmen Ihrer Risikobewertung identifiziert werden, sind mit Absperrband und/oder einer geeigneten Beschilderung kenntlich zu machen. Fußwege, Kreuzungen und Eingänge sind mit Sportwarten der Streckensicherung zu besetzen.

Außerdem müssen Sie geeignete Parkplätze für die Sportwarte der Streckensicherung entlang der Wertungsprüfung identifizieren.

DENKEN SIE DARAN: EIN AUTO, DAS AUSSER KONTROLLE GERATEN IST, KANN NOCH GROSSE STRECKEN ZURÜCKLEGEN. SORGEN SIE IMMER DAFÜR, DASS DIE ZUSCHAUER AN GEFÄHRLICHEN STELLEN AUSREICHEND ABSTAND EINHALTEN ODER SICH IN ERHÖHTER POSITION BEFINDEN.

4.2 • AUFBAU-PLÄNE

Für jede Wertungsprüfung ist ein einheitliches Format zu wählen, um die Teams der Wertungsprüfungen bei der Vorbereitung ihrer Wertungsprüfung gemäß dem Sicherheitsplan für die Veranstaltung zu unterstützen.

Informationen, die in die spezifischen Pläne für die Zuschauerbereiche aufzunehmen sind:

- Nummer der Wertungsprüfung, Name, Gesamtlänge, erwartete Ankunft des ersten Fahrzeugs (FCD)
- Postennummer und Entfernung vom Start der Wertungsprüfung
- Fahrtrichtung der Rallye-Strecke
- Entfernungen von der Straße zu den Zuschauerbereichen
- Höhe der Zuschauerbereiche
- Art der erforderlichen Absperrbänder oder Barrieren
- Angabe über die Standorte der Schilder SPERRZONE
- Angabe über die Standorte der KEIN ZUTRITT FÜR ZUSCHAUER-Hinweise
- Richtung für den Zugang der Zuschauer
- Vorgesehene Anzahl Sportwarte der Streckensicherung (die Anzahl, mit der Sie für eine Durchführung der Veranstaltung an diesem Standort auf Grundlage Ihrer erwarteten Anzahl Besucher rechnen)
- Richtung und Entfernung zum nächsten Funkposten, wenn er sich NICHT an diesem Standort befindet
- Erklärende Hinweise für die beteiligten Personen in dem Bereich, um die Punkte im Plan zu erklären

Außerdem sind aufzunehmen:

- Kreuzungen
- Boxen-Kreuzungen
- Zwingende Funkposten
- Name des Leiter der Streckensicherung und WP-Leiter
- Rufzeichen und Name des Leiters der Funkstreckenposten
- Fußwege zu anderen Zuschauerbereichen, sofern vorhanden
- besondere Bereiche für die Medienvertreter (z.B. Filmteams)
- Standort des Funkwagens
- Standort der Rettungs-/Bergungskräfte
- Einrichtungen für Erste Hilfe (sofern erforderlich)
- Bewirtung

Bei Rallyes im Wald ist es gängige Praxis, das Abs-

perrband an den Bäumen entlang bestimmter Teile der Strecke zu befestigen. Ein paar Meter können hier einen deutlichen Unterschied machen, zum Beispiel, wenn damit zu rechnen ist, dass die Autos bei matschigen Bedingungen wegrutschen.

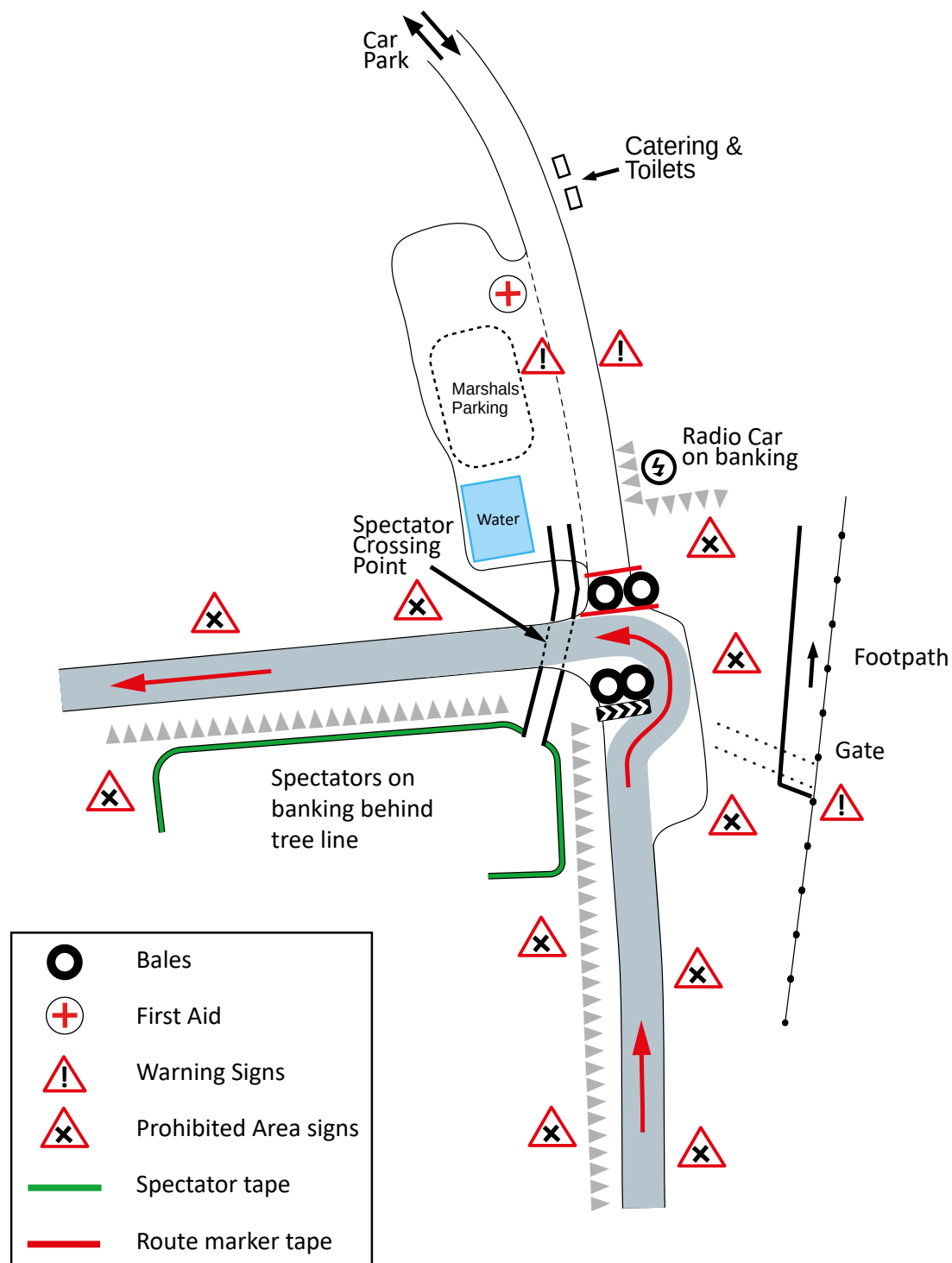
Bedenken Sie dabei auch den Zustand der Baumreihe – eine Abspernung an der ersten Baumreihe kann möglicherweise nicht ausreichend sein, wenn die Bäume entlang der gesamten Strecke sehr nah an der Wertungsprüfung stehen oder wenn die Bäume weiter voneinander entfernt sind. Überlegen Sie, ob eine Abspernung entlang der zweiten Baumreihe anstelle der ersten Baumreihe sinnvoll ist.

Wenn damit zu rechnen ist, dass die Zuschauer gegen das Absperriband drücken, ist der Einsatz von Seilen zu prüfen, die mit dem Absperriband umwickelt werden; alternativ sind der Einsatz von Netzen oder anderen massiveren Barrieren denkbar, um die Zuschauer daran zu hindern, sich nach vorn und in Richtung eines möglicherweise gefährlichen Standorts zu schieben.

Sobald die Strecke aufgebaut ist, gehört es zu einer guten Vorgehensweise, dass Fotos oder Videos des fertigen Aufbaus gemacht werden, damit die Veranstaltung den ursprünglichen Aufbau dokumentieren kann.

Alle vorstehenden Maßnahmen stehen natürlich im Verhältnis zur Anzahl der anwesenden Zuschauer. In vielen Situationen sind die vorstehend beschriebenen Positionen für die Zuschauer gar nicht zugänglich. Der Erfolg des Plans hängt davon ab, ob Sie in der Lage sind die Zuschauer zu steuern und zu kontrollieren.

Das gelingt am besten, wenn Sie vor den Zuschauern vor Ort sind. Kommen Sie frühzeitig und sorgen Sie dafür, dass sich die Zuschauer da aufhalten, wo Sie es wollen.



DETAILLIERTE LANDKARTEN DER BESONDEREN WERTUNGSPRÜFUNGEN FÜR DEN SICHERHEITSPLAN

4. SICHERHEIT DER ZUSCHAUER

4.3 • FARBEN DER ABSPERRBÄNDER

In der FIA Rallye-Weltmeisterschaft WRC arbeiten wir daran, dass Absperrband in nur einer Farbe verwendet wird, um anzuzeigen, wo Zuschauer stehen dürfen, während alle anderen verbotenen Bereiche mit ‚No-Go‘-Schildern markiert werden.

Einige Länder sind allerdings noch nicht so weit und verwenden immer noch zwei unterschiedliche Farben Absperrband, um die ‚Go‘ und die ‚No-Go‘-Bereiche zu markieren.

Grünes Absperrband (oder die ‚offizielle‘ Farbe im jeweiligen Land)



Grünes Absperrband (oder vorzugsweise Netze) sind zu verwenden, um Bereiche zu kennzeichnen, die für Zuschauer reserviert sind und von denen keine offensichtliche Gefahr ausgeht. Diese Zuschauerbereiche sind auf beiden Seiten abzusperren, damit die Zuschauer im Bereich bleiben; außerdem sind sie von den Sportwarten der Streckensicherung zu überwachen.

Die Zuschauerbereiche sind in das offizielle Programm der Veranstaltung aufzunehmen, und den Zuschauern werden so viele Informationen wie möglich für den Zugang zu diesen Bereichen gegeben – Parkplätze, Shuttlebusse usw. Der Öffentlichkeit muss klar sein, dass sie nur den vom Sportwarten der Streckensicherung genehmigten ‚Go-Bereich‘ betreten darf.

Rotes Absperrband



Rotes Absperrband wird verwendet, um die unmittelbar verbotenen Bereiche zu kennzeichnen, an denen sich Zuschauer möglicherweise sammeln wollen. Dies gilt für alle als gefährlich angesehenen Bereiche - die Außenseiten von Kurven, die Landeflächen nach Sprüngen usw. An keinem Standort dürfen grünes und rotes Absperrband im gleichen unmittelbaren Bereich verwendet werden.

Rotes und weißes Absperrband wird verwendet, um die

alternativen Straßen, die Fluchtwege und die Auslaufbereiche als Sichthilfe für die Fahrer abzusperren.

Denken Sie daran: Es liegt in der Natur des Menschen, sich hinter dem Absperrband aufzustellen, und sich ungeachtet von dessen Farbe dahinter in Sicherheit zu fühlen.

Alle übrigen Bereiche sind als verbotene Bereiche mit ‚No-Go‘-Schildern oder als für die Öffentlichkeit verbotene Bereiche zu kennzeichnen. Diese ‚No-Go-Areas‘ müssen an beiden Enden von Streckenposten bewacht werden, um Zuschauer daran zu hindern, sich aus den für sie identifizierten Bereichen zu entfernen.



WICHTIGE PUNKTE IM HINBLICK AUF DIE SICHERHEIT DER ZUSCHAUER

- Es sind Maßnahmen gemäß der Beschreibung in Artikel 5.4.5 des FIA Anhangs H zu ergreifen, um Zuschauer zu warnen und bei Bedarf dafür zu sorgen, dass Zuschauer entfernt werden, die sich in Hochrisiko-Bereichen aufhalten.

- Alle Hochrisiko-Bereiche müssen im Sicherheitsplan gekennzeichnet sein. Vor der Ankunft der Öffentlichkeit und bei Bedarf mit Unterstützung von den öffentlichen Ordnungskräften identifizieren und markieren die Organisatoren alle Gefahrenzonen laut Sicherheitsplan.

Der Rallyeleiter berücksichtigt die Empfehlungen des Leiters der Streckensicherung sowie der Mannschaften in

den O-Fahrzeugen (sowie des Safety Delegates und Medical Delegates der FIA, sofern sie anwesend sind), um dafür zu sorgen, dass eine Wertungsprüfung neutralisiert wird, wenn gefährliche Verhältnisse vorliegen.

- Wenn große Mengen Zuschauer für eine Wertungsprüfung oder eine Super Special Stage erwartet werden, sind sie durch besondere Maßnahmen zu schützen, und es wird eine eigene Zone für diesen Veranstaltungsort eingerichtet.

- Die Öffentlichkeit muss daran gehindert werden, sich entlang der Strecke der Wertungsprüfung zu bewegen, nachdem die Sportwarte der Streckensicherung die 30-Minuten-Warnung abgegeben haben.

- Zur Sicherung der öffentlichen Ordnung bei einer Wertungsprüfung ist eine angemessene Anzahl Sportwarte der Streckensicherung oder Vertreter der öffentlichen Ordnungskräfte (Polizei, Militär usw.) anwesend.

- Die Sportwarte der Streckensicherung tragen eine deutlich erkennbare Weste, wie in Artikel 5.2.6 in Anhang H von der FIA vorgeschlagen.

- Wertungsprüfungen sind so anzuordnen und zeitlich zu planen, dass den Zuschauern zwischendurch die Möglichkeit gegeben wird, sich sicher von der einen zur nächsten Wertungsprüfung zu begeben

- Zuschauer dürfen die Wertungsprüfung nur in den Zuschauerbereichen betreten.

- Notfallstraßen sind von Vertretern der öffentlichen Ordnungskräfte und/oder Sportwarte der Streckensicherung /Sicherheitskräften ab dem Punkt zu bewachen, an dem sie sich mit den Hauptstraßen verbinden, die zu den Wertungsprüfungen führen.

- Alle Zufahrtsstraßen sind mit speziellen Schildern und zusätzlichen Informationen zu kennzeichnen.

- Wenn möglich sind Parkplätze für die Medienvertreter in der Nähe der Bereiche für die Fotografen einzurichten. Sonderstreckenposten stehen zur Verfügung, um die Fotografen zu unterstützen und um Zuschauern den Zutritt zu diesen Bereichen zu verwehren.

- Zuschauerbereiche sind deutlich mit Zäunen oder Schildern gekennzeichnet. Sofern angemessen befinden sich diese Bereiche in einer deutlichen Entfernung zur Straße, damit die Zuschauer in den sicheren Bereichen bleiben.

ÜBERQUEREN DER START- UND ZIELLINIE

Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, mit denen die Zuschauer ab 30 Minuten vor der Abfahrt des ersten Rallye-Autos daran gehindert werden, die Bereiche für den Start und das Ziel/Anhalten zu überqueren. Die Zuschauer müssen zu den Bereichen geführt werden, die für sie vorgesehen sind, ohne dass sie dafür die Bereiche für Start und Ziel benutzen müssen.

Denken Sie daran, auch die Zuschauer auf das Thema Sicherheit rund um die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Eine Möglichkeit ist, einen Link zu den Informationen rund um das Thema Sicherheit auf der Website der FIA/ASN aufzunehmen. Ihre gesamte Kommunikation muss sicherheitsrelevante Botschaften enthalten, darunter auch Ihr Programm und der Eingang zum Veranstaltungsort.

Außerdem müssen Sie Ihren Mannschaften in den O-Fahrzeugen deutliche Informationen mitgeben, damit sie in Bezug auf Ihre Veranstaltung die richtigen Mitteilungen weitergeben können. Definieren Sie vorab, welche Botschaften Sie den Zuschauern über die Lautsprecher kommunizieren wollen



4.4 • KOMMUNIKATION MIT DEN ZUSCHAUERN

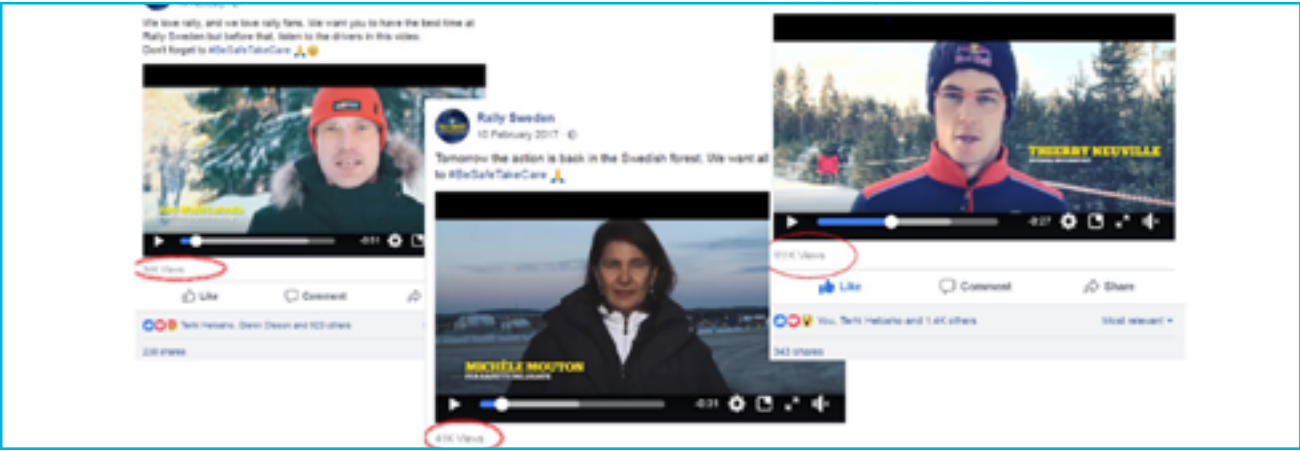
Welche Botschaften richten Sie an Ihre Zuschauer? Als Organisator einer Rallye-Veranstaltung wollen Sie dafür sorgen, dass interessierte Zuschauer Zugriff auf Informationen über die Veranstaltung erhalten, aber Sie müssen außerdem die wichtige Aufgabe übernehmen, den Zuschauern ein Bewusstsein für die Risiken zu vermitteln. Eine gute Kommunikation mit den Zuschauern ist für alle Beteiligten von entscheidender Bedeutung. Werbung vor der Veranstaltung ist wichtig, damit die Öffentlichkeit über Ihre Veranstaltung informiert ist und weiß, dass es bestimmte Bereiche gibt, die als Zuschauerbereiche für sie in Frage kommen. Versuchen Sie, dafür zu sorgen, dass Ihre Botschaft klar und deutlich ist und keinerlei Sportjargon enthält. Es ist wichtig, dass die Leute begreifen, dass sie nicht einfach von irgendwo aus zuschauen können, wo es ihnen gerade gefällt.

Dafür stehen Ihnen verschiedene Kommunikationsmöglichkeiten zur Verfügung. Prüfen Sie den Einsatz folgender Maßnahmen:

- Stellen Sie alle Informationen, einschließlich der Informationen über die Sicherheit der Zuschauer, spätestens einige Wochen vor der Veranstaltung auf Ihre Website;
- Geben Sie die Informationen an die örtlichen Automobilclubs weiter;
- Nutzen Sie die sozialen Medien, z.B. Facebook und Twitter;
- Veröffentlichen Sie ein Programm und stellen Sie es vor Ort zur Verfügung, z.B. durch eine Verteilung vorab an die Geschäfte vor Ort und auch auf Ihrer Website;



<https://www.youtube.com/watch?v=lshXBw3yPzl&feature=youtu.be>



- Nutzen Sie die kommerziellen Radiosender und Zeitungen vor Ort, um vor und während der Veranstaltung Werbung zu machen;
- Nutzen Sie deutlich sichtbare Schilder, um Zuschauer zu den Eingängen/Zuschauerbereichen/Parkplätzen zu führen;
- Nutzen Sie die gesamte von der FIA/ASN verlangte Beschilderung;
- Stellen Sie Links zu den Sicherheitsvideos der ASN und anderer Veranstaltungen zur Verfügung, beispielsweise: <https://www.fia.com/rally-safety>
- Überlegen Sie, ob Sie andere lokale Organisationen bitten, Werbung für die Rallye zu machen, z.B. haben Gemeinderäte üblicherweise eine Homepage und schwarze Bretter.

Denken Sie daran, auch die Zuschauer auf das Thema Sicherheit rund um die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Eine Möglichkeit ist, einen Link zu den Informationen rund um das Thema Sicherheit auf der Website der FIA/ASN aufzunehmen. Ihre gesamte Kommunikation muss sicherheitsrelevante Botschaften enthalten, darunter auch Ihr Programm und der Eingang zum Veranstaltungsort. Jeder Zuschauer muss die Möglichkeit haben, auf dem Weg zur Wertungsprüfung an mindestens drei Sicherheitsschildern vorbeizukommen. Außerdem müssen Sie Ihren Mannschaften in den Safety Cars deutliche Informationen mitgeben, damit sie in Bezug auf Ihre Veranstaltung die richtigen Mitteilungen weitergeben können.



DEFINIEREN SIE VORAB, WELCHE BOTSCHAFTEN SIE DEN ZUSCHAUERN ÜBER DIE LAUTSPRECHER KOMMUNIZIEREN WOLLEN. BEISPIELE FÜR SICHERHEITSRELEVANTE BOTSCHAFTEN

„Die Zuschauer müssen sich an die Anweisungen der Sportwarte halten. Zuschauer, die aufgefordert werden, sich von einem Standort zu entfernen, und dem nicht Folge leisten, bringen sich selbst und andere in Gefahr. Wenn das passiert, ist ein Sportwart zur Weitergabe der Information an den WP-Leiter berechtigt, die Wertungsprüfung möglicherweise verzögert werden muss. Der WP-Leiter ergreift umgehend angemessene Maßnahmen, zu denen auch eine Unterbrechung der Wertungsprüfung gehören kann.“

SICHERHEITSHINWEIS FÜR DIE ZUSCHAUER

Hier einige Tipps, an die Sie die Zuschauer erinnern können:

- Achten Sie jederzeit auf Ihre eigene Sicherheit
- Parken Sie an einem sicheren Parkplatz
- Halten Sie sich an die Anweisungen der Streckenposten
- Beachten und befolgen Sie alle Schilder zur Veranstaltung
- Bleiben Sie in den offiziell ausgewiesenen Zuschauerbereichen
- Betreten Sie verbotene Bereiche nicht
- Bleiben Sie der Straße oder Strecke fern
- Hören Sie auf offizielle Ankündigungen
- Rechnen Sie mit dem Unerwarteten.

Denken Sie insbesondere in den Wertungsprüfungen der Rallye daran:

- In Kurven können die Fahrzeuge weit ausholen
- Die Fahrzeuge können Kurven schneiden
- Die Fahrzeuge können Steine hochschleudern

4.5 • KOMMUNIKATION DER SPORTWARTE

Alle Sportwarte der Streckensicherung müssen dafür sorgen, dass sie ihre Trillerpfeife als Bestandteil der Ausrüstung für die Veranstaltung bei sich haben. Diese Trillerpfeife wird für zwei Zwecke verwendet:

Um die Zuschauer und die übrigen Sportwarte der Streckensicherung an ihren Standorten über die Ankunft eines Fahrzeugs zu informieren, unabhängig davon, ob es sich um ein offizielles Fahrzeug, ein Safety Car oder einen Teilnehmer handelt.

Um die Zuschauer (exakt 30 Minuten vor der erwarteten Ankunft des ersten Fahrzeugs (First Car is Due, FCD) zu informieren, dass ab jetzt jede Bewegung in der Wertungsprüfung untersagt ist. Dafür wird ein lang gehaltener Pfeifton bei FCD minus 30 Minuten abgesetzt.

Die Sportwarte der Streckensicherung müssen ab 30 Minuten vor FCD an ihrem Standort stehen.

Die kürzlich eingeführte Zeichensprache der Sportwarte der Streckensicherung ist wichtig, weil sie:

1. Die Kommunikation zwischen den Sportwarten der Streckensicherung und den Sicherheitsfahrzeugen sichergestellt
2. Den Sportwarten der Streckensicherung die Verantwortung zukommen lässt, zu überprüfen, ob alles in Ordnung ist
3. Als Bestätigung dient, dass der Sportwarte der Streckensicherung wachsam und bereit an seinem Standort wartet
4. Dem Sportwarte der Streckensicherung ein sichtbares Erkennungszeichen für seine ‚Autorität‘ verleiht, was ihm bei der Kontrolle der Zuschauer hilft
5. Den Teamgeist fördert
6. Den Safety Cars dabei hilft, noch effizienter zu arbeiten!

KOMMUNIKATION MIT DEN SAFETY CARS



4.6 • ASSISTIERENDE FAHRZEUGE (SCHOTTER-SPIONE)

Im Rallye-Sport sind sie Tradition, aber dennoch können dadurch einzelne Zuschauer oder kleine Gruppen (mit und ohne Sportwarte der Streckensicherung) gefährdet werden. Ein anderes Auto kann die Wertungsprüfung sehr leicht an der gleichen Stelle verlassen, und besonders häufig fahren auch andere Autos noch über die Wertungsprüfung.

Wenn es zu einem Vorfall kommt, ist es die wichtigste Aufgabe des Sportwarte der Streckensicherung, als Beobachter zu fungieren, der es einer anderen Person ermöglicht, die Bedürfnisse des Teilnehmers zu erfassen. Der Einsatz der Pfeife ist ein wichtiger Bestandteil dieser Aufgabe.

Wenn Sportwarte der Streckensicherung vor Ort sind, ist es ihre Aufgabe, die Zuschauer zu führen, um sie vor gefährlichen Positionen zu schützen.

Wenn der Vorfall zu einer Blockade oder Teilblockade geführt hat und ausreichend Sportwarte der Streckensicherung entlang der Wertungsprüfung vorhanden sind, kann ein zusätzlicher Sportwarte der Streckensicherung entgegen der Fahrtrichtung der Wertungsprüfung laufen, um sich nähernde Fahrzeuge zu warnen.

Wenn der Vorfall die Betreuung von Teilnehmern erforderlich macht, sorgen Sie dafür, dass ein Beobachter anwesend ist, dass Sie sich an einem sicheren Ort befinden, dass das SOS/OK-Schild, das von allen Teilnehmern mitgeführt wird, angezeigt wird, und sorgen Sie dafür, dass jemand das Warndreieck mitnimmt und in etwa 100 Metern Entfernung aufstellt. Das SOS-Schild wird am Fahrzeug selbst gezeigt, wenn ein Teilnehmer medizinische Versorgung benötigt;

An einem Ort ohne Sportwarte der Streckensicherung müssen die Sicherheitsposter für die Zuschauer und die Kommunikation bei der Veranstaltung diesen Bestandteil der Veranstaltung übernehmen. Die Unterrichtung der Zuschauer ist ein zentraler Bestandteil der Sicherheitsstrategie für den anhaltenden Erfolg unserer Sportart insgesamt.



Klicken Sie auf das Bild, um sich das FIA-Sicherheitsvideo für Medienvertreter anzuschauen

4.7 • SICHERHEIT UND IDENTIFIKATION FÜR MEDIENVERTRETER

Es ist bekannt, dass die Medien eine wichtige Rolle bei Rallyes spielen, und dass jeder Vertreter der professionellen Medien die Möglichkeit erhalten muss, seiner Arbeit unter bestmöglichen Bedingungen nachzugehen.

Trotzdem sind auch die Medien nicht ausgenommen, wenn es um die Einhaltung allgemeiner Sicherheitsregeln geht. Davon werden sie aber nicht an der Ausübung ihrer Aufgaben behindert. Wenn eine Entscheidung gefällt werden muss, ob sie ihrer Arbeit nachgehen und dabei einem inakzeptablen Risiko ausgesetzt sind, muss die Sicherheit immer im Vordergrund stehen.

Journalisten/Fotografen erhalten offizielle Westen und Ausweise, mit denen sie sich außerhalb der für die Wertungsprüfung vorbehaltenen Bereiche bewegen dürfen.

Dadurch wird ihnen natürlich die Möglichkeit gegeben, klare Fotos der Autos in Aktion zu machen, allerdings darf es einem Fotografen niemals gestattet werden, sich an einem Ort aufzuhalten, der eine Gefahr für ihn selbst oder einen Teilnehmer darstellt.

Fotografen mit offizieller Medienweste können auch innerhalb des 30-Minuten-Fensters über die Wertungsprüfung laufen.

Für Journalisten ist kein besonderer Zuschauerplatz erforderlich. Wenn der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung der Meinung ist, dass sich ein Fotograf an einem gefährlichen Standort aufhält, muss er den Fotografen auffordern, sich an einen sicheren Standort zu begeben. Seien Sie dabei ruhig und bestimmt, und lassen Sie es nicht zu einer Konfrontation kommen.

Wenn die Anweisung nicht eingehalten wird, kann die betroffene Person von einem leitenden Offiziellen der Veranstaltung aufgefordert werden, sich an einen sicheren Ort zu begeben. Wenn diese Aufforderung ebenfalls ignoriert wird, gibt der zuständige Offizielle einen Bericht an die Rallyeleit und die Sportkommissare weiter.

Jede Person, die eine Weste trägt, muss dafür sorgen, dass diese Weste jederzeit deutlich sichtbar ist und nicht von anderen Kleidungsstücken verdeckt wird.

ZULÄSSIGE BEWEGUNGEN

Wenn eine Medienweste getragen wird, darf der Träger:

- direkt vor dem Absperrband für die Zuschauer/der markierten Abgrenzung laufen.
- Von einem Punkt der Wertungsprüfung zu einem anderen Punkt gehen und/oder die Wertungsprüfung gemäß den Sicherheitsanweisungen des Sportworts der Streckensicherung zwischen den vorbeifahrenden WettkampfFahrzeugen überqueren.
- Die Wertungsprüfung zwischen den Fahrten wiederholter Wertungsprüfungen in Fahrtrichtung der Rallye verlassen, jedoch nur, wenn dies vom Leiter der Wertungsprüfung/Rallyeleiter genehmigt wurde und das Sweeper Car die Freigabe der Straße bekanntgegeben hat.

5. Helikopter & Drohnen

5.1 • Helikopter

5.2 • Drohnen



5. Helikopter & Drohnen

5.1 • HELIKOPTER

Der Luftraum über den Wertungsprüfungen kann bei bestimmten Rallyes sehr stark von verschiedenen Helikoptern befliegen werden, die alle bestimmte Aufgaben übernehmen, darunter: Sicherheit für die Veranstaltung, medizinische Evakuierungen, Maßnahmen zur Zuschauerkontrolle, Fernsehen sowie der Transport von Gästen zu und von den Wertungsprüfungen.

Der Zweck einer Erstellung standardisierter Helikopter-Regeln für Veranstaltungen besteht darin, ein sicheres Flugumfeld für alle Helikopter zu schaffen.

Insbesondere ist es notwendig, der Aufgabe von Helikoptern für medizinische und sicherheitsrelevante Zwecke Priorität einzuräumen. Deshalb ist jeder Organisator einer Veranstaltung, bei der Helikopter eingesetzt werden, gehalten, einen „Koordinator Helikopter“ zu ernennen.

LANDEBEREICHE IN DEN WERTUNGSPRÜFUNGEN

Das langfristige Ziel lautet, eine Liste geeigneter und sicherer Landeplätze für alle registrierten Helikopter zu erstellen, die sich in fußläufiger Entfernung zu den Wertungsprüfungen befinden; außerdem gilt es, eine ordentliche Nutzungsgenehmigung dafür zu erhalten.

Es wird vorgeschlagen, dass sich der Koordinator Helikopter in Abstimmung mit den Organisatoren der Veranstaltung darum kümmert, Vorprojekte durchzuführen und mögliche Standorte festzulegen, um allen Piloten eine Landkarte mit entsprechenden Details zur Verfügung stellen zu können.

ZUR VERMEIDUNG VON ZUSAMMENSTÖßEN UND AUS GRÜNDEN DER FLUGSICHERHEIT HALTEN SIE SICH BITTE AN DIE FOLGENDEN, EINFACHEN REGELN.

1. Prioritäten: Außer, wenn die normalen Flugvorschriften gelten, gewähren die Helikopterpiloten den übrigen Helikoptern Vorrang gemäß folgender Reihenfolge:

a) Helikopter für Sicherheit und Technik der FIA/ASN (wenn diese Helikopter im Einsatz sind)

b) Medizinischen Notfallkräfte vor Ort

c) Polizei und andere Sicherheitsbehörden vor Ort

d) Mit Kameras ausgerüstete TV-Helikopter, die Aufnahmen von den Wertungsprüfungen machen. Im Falle eines Rallye-Vorfalles haben die Helikopter unter b) und c) Vorrang.

2. Der TV-Helikopter kündigt seine Präsenz entlang der Wertungsprüfungen an, wenn er die Autos in geringer Höhe verfolgt.

3. Wenn er in einem Abstand von weniger als 1000 Fuß von einer Rallye-Wertungsprüfung fliegt, so fliegt er nur in Fahrtrichtung der Wertungsprüfung. Die Mindestflughöhe über der Wertungsprüfung beträgt 500 Fuß. Wenn der Helikopter eine Wertungsprüfung quer überfliegt, so sind nach Möglichkeit rechte Winkel in einer Höhe von mindestens 1000 Fuß zu wählen. Die Landung hat nach Möglichkeit in mindestens 100 m Entfernung von der Wertungsprüfung zu erfolgen. Wenn in weniger als 100 m zu einer gerade befahrenen Wertungsprüfung gelandet/gestartet wird, so darf dieser Vorgang nur nach dem unmittelbaren Vorbeifahren eines Wettkampf-Fahrzeugs und in Richtung von der Strecke weg erfolgen, damit die Teilnehmer nicht abgelenkt

5. HELIKOPTER & DROHNEN

werden. Unterlassen Sie es unter allen Umständen, ein Wettkampf-Fahrzeug mit dem Helikopter zu verfolgen.

4. Bedenken Sie, dass der TV-Helikopter häufig den führenden Fahrzeugen entlang dem gleichen Abschnitt der Wertungsprüfung in sehr geringer Höhe folgt.

5. Achten Sie darauf, dass Sie die Startzeit für jede Wertungsprüfung kennen und bis dann gelandet sind. Verstehen Sie die zeitlichen Rennabstände zwischen den Wettkampf-Fahrzeugen.

6. Schalten Sie in der Nähe der Wertungsprüfung und der Boxenanlagen Ihre Landelichter ein.

7. Im Falle eines Rallye-Vorfalles braucht der medizinische Helikopter möglicherweise Ihren Landeplatz, wenn es keinen anderen Landeplatz für diese Wertungsprüfung gibt. Sorgen Sie dafür, dass Piloten bei Ihren Helikoptern bleiben und bei Bedarf Platz machen können.

8. Fliegen Sie nicht zu nah an die Öffentlichkeit (hier nationale Regelungen zitieren).

9. Zitieren Sie die nationalen Vorgaben zu witterungsbedingten Flugunterbrechungen.

HELIKOPTER-LANDEPLATZ AM SERVICEPARK

Nur Helikopter, die bei den Rallye-Organisatoren angemeldet wurden, erhalten eine Landegenehmigung für den Servicepark oder andere vom Organisator kontrollierte Standorte.

Das Layout für den Helikopter-Landeplatz sowie die Regeln für die Landung sind in Abhängigkeit der vorhandenen Platzverhältnisse unterschiedlich.

Es muss immer genug Platz für die FIA, die Organisatoren, den medizinischen Einsatz-Helikopter und den TV-Helikopter geben, um entweder neben oder im Abstand von 1 km zur Boxengasse (auf dem Haupt-Landeplatz) zu landen. Wenn nötig, werden andere öffentliche Helikopter auf einen Landeplatz an einem anderen Ort umgeleitet. Öffentlichen Helikoptern kann es jedoch gestattet werden, auf dem Haupt-Landeplatz zu landen,

um Passagiere aus- oder einsteigen zu lassen, vorausgesetzt, ihre Landung ist nur kurzzeitig, und die Motoren bleiben eingeschaltet.

Feuerdecken und Kraftstoff-Versorgung werden organisiert, die Einhaltung der vor Ort geltenden Gesetze und Vorschriften sichergestellt.

HELIKOPTER FÜR SICHERHEIT (LOKALE ORGANISATOREN) IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM HELIKOPTER FÜR SICHERHEIT DER FIA/ASN

Der Helikopter für Sicherheit ist mit dem stellvertretenden Leiter der Streckensicherung (ASO) besetzt und mit Lautsprechern ausgestattet; er fliegt etwa 25 und 5 Minuten vor dem erwarteten Start für das erste Auto über eine Wertungsprüfung. Der ASO überprüft, dass alle Zuschauer sich an sicheren Standorten befinden und gibt bei Bedarf Anweisungen über Lautsprecher. Er/sie steht im ständigen Kontakt mit der Rallye-Leitung und informiert sie über die finale „Freigabe“ der Wertungsprüfung.

HELIKOPTER FÜR DIE MEDIZINISCHE EVAKUIERUNG

– Für Notfälle ist ein Helikopter für die medizinische Evakuierung in der Nähe und/oder über den laufenden Wertungsprüfungen einsatzbereit. Landeplätze für Notfälle werden mit GPS-Koordinaten im Sicherheitsplan für jede Wertungsprüfung angezeigt.

– Der Helikopter patrouilliert alle Wertungsprüfungen und ist in der Lage, im Falle eines Unfalls Erste Hilfe und/oder einen medizinischen Notfalltransport zu leisten.

– Er wird von Ingenieuren am Boden und einem Tankwagen unterstützt, damit er ständig in der Luft bleiben kann oder abflugbereit ist.

– Er kommuniziert direkt mit der Rallyeleitung.

– Der Helikopter greift ein, nachdem er sich entweder mit dem medizinischen Einsatzleiter oder dem Leiter der Streckensicherung bei der Rallye-Leitung abgestimmt hat.

– Wenn der Helikopter zu einem Vorfall fliegt, berichtet er der Rallye-Leitung von seiner Ankunft und landet erst nach Aufforderung durch Rallye-Leitung.

– Wenn erforderlich und möglich landet er so nah wie möglich zum Vorfall, jedoch abseits der Wertungsprüfung.

– Wenn er nicht in der Nähe des Vorfalls landen kann, so landet der Helikopter an einem dem Vorfall nächstgelegenen, möglichen Landeplatz, abseits der Wertungsprüfung. Wenn ein oder mehrere Opfer mit dem Helikopter ins Krankenhaus evakuiert werden müssen, werden sie von einem Krankenwagen oder einem Rettungsfahrzeug über die Rallye-Strecke zu dem/den Helikopter(n) gebracht.

DIE AUFGABE DES KOORDINATORS HELIKOPTER

In Zusammenarbeit mit der nationalen Luftfahrtbehörde (sofern zutreffend) und zum Zwecke der Flugsicherheit richtet der Koordinator für die Dauer der Veranstaltung entsprechend beschränkte und/oder NOTAM (Notice to Airmen)-Luft Räume ein. Nur bei der Rallye angemeldete Helikopter erhalten die Genehmigung, in diesen Luftraum zu fliegen.

In Zusammenarbeit mit einem lokalen Betreiber oder Piloten führt der Koordinator das Piloten-Briefing am Tag vor der Rallye durch. Alle Helikopter-Piloten erhalten Details bezüglich der einzuhaltenden Verfahren, der jeweiligen Funkfrequenzen sowie sonstige flugspezifische Informationen. Jeder Teilnehmer erhält eine Liste der Helikopter und Piloten, damit eine kameradschaftliche Gemeinschaft und ein entsprechendes Verantwortungsgefühl entstehen.

FLUGSICHERHEITSREGELN FÜR DIE RALLYE-HELIKOPTER

Nachfolgend ein Entwurf für die vorgeschlagenen Regeln, die an die Piloten auszugeben sind:

- Insgesamt werden (X) angemeldete Helikopter während

der Rallye fliegen. Eine Liste ist im Anhang enthalten. Die gesamte Funkkommunikation findet in englischer Sprache statt.

- Die Aufgaben der Helikopter sind unterschiedlich wichtig. Höchste Priorität erhalten die vom Organisator der Veranstaltung aus Gründen der Zuschauersicherheit und für medizinische Notfälle betriebenen Helikopter.

- Die meisten der verbleibenden Helikopter fliegen Passagiere von den Boxengassen zu den Aussichtspunkten in den Wertungsprüfungen, um die ersten Spitzenautos anzuschauen und dann wieder in die Boxengassen zurückzukehren. Es ist diesen Helikoptern nicht gestattet, den Autos zu folgen.

- Im Gegensatz dazu wird ein mit Fernsehkameras ausgestatteter Helikopter den Autos in geringer Flughöhe zu Aufnahmezwecken entlang den Wertungsprüfungen folgen.

- Die größte Gefahr für alle Piloten ist ein Zusammenstoß mit einem anderen Helikopter, insbesondere bei widrigen Witterungsverhältnissen.

Alle für Flüge während der Rallye angemeldeten Helikopter erhalten einen ID-Aufkleber, der am Helikopter angebracht werden muss. Wenn Sie den Piloten eines nicht angemeldeten Helikopters treffen, geben Sie ihm eine Kopie dieser Regeln und berichten Sie dem Koordinator Helikopter von den Details. Nicht angemeldet heißt, dass der Pilot nicht am Briefing teilgenommen hat und damit die Sicherheit aller Anwesenden gefährden kann.

ZEITPLAN

4 Wochen vor der Veranstaltung: Abgabe der Anmeldeformulare für die Helikopter.

2 Wochen vor der Veranstaltung: Bereitstellung der Rallye-Strecke und der GPS-Positionen, des Zeitplans für die Veranstaltung und der Flugregeln während der Rallye.

1 Tag vor der Veranstaltung: Piloten-Briefing. Ausgabe der ID-Aufkleber für die Helikopter, Landkarten & Pilotenlisten.

5.2 • DROHNEN

Den Organisatoren von Rallye-Veranstaltungen muss die aktuelle Vorschrift zum Einsatz von Drohnen bei Ihren Veranstaltungen absolut klar sein.

Internationales Sportgesetz, Anhang H

Unbemannte Fluggeräte, gemeinhin als Drohnen bezeichnet, die von kommerziellen Betreibern geflogen werden, dürfen an Wettkampfstandorten nur verwendet werden, wenn sie nach den Vorschriften für die zivile Luftfahrt zugelassen und gemäß den Gesetzen im Austragsland der Veranstaltung sowie gemäß den Vorgaben des lokalen ASN-Verantwortlichen für die Veranstaltung betrieben werden.

Der Einsatz von Freizeit-Drohnen ist verboten.

Eine Drohne darf unter keinen Umständen über eine Wettkampf-Strecke oder einen öffentlichen Bereich fliegen, es sei denn, sie übernimmt Sicherheits- oder Informationsaufgaben und untersteht der direkten Kontrolle von Personen, die dafür von den Organisatoren der Veranstaltung, dem Rallye- oder Rennleiter die Erlaubnis erhalten haben.

6. Maßnahmen bei Vorfällen

- 6.1 • Rallye-Leitung
- 6.2 • Erste Hilfe vor Ort
- 6.3 • Verfahren für den medizinischen Einsatzheliporter
- 6.4 • Safety Briefing für die Teilnehmer
- 6.5 • Maßnahmen bei kritischen Vorfällen
- 6.6 • Erfassung von Unfalldaten
- 6.6 • Die Welt-Unfall-Datenbank

6. Maßnahmen bei Vorfällen

6.1 • DIE OPERATIVE RALLYE-LEITUNG



Video Rallye-Leitung – zum Abspielen anklicken

Alle medizinischen- und Sicherheitsteams berichten an den VWP-Leiter.

Sobald wie im Anschluss an den Eintritt eines Vorfalls möglich, berichtet der Wertungsprüfer an die Rallye-Leitung.

Wenn ein schwerer Unfall berichtet wird, sorgt der VWP-Leiter nach Information des Rallyeleiter dafür, dass der Leiter der Streckensicherung für eine Wertungsprüfung den Startvorgang unterbricht.

Der Rallyeleiter erteilt seine Zustimmung zur Unterbrechung des Startvorgangs und setzt den Vorgang für die rote Flaggen um.

Folgendes Verfahren findet jetzt statt:

Er/sie unterbricht die Wertungsprüfung und informiert per Funk darüber, dass die Wertungsprüfung unterbrochen wurde.

Er/sie beauftragt die Sportwarte an den Funkpositionen bis zum Standort des Vorfalls die roten Flaggen zu zeigen.

Die gezeigten, roten Flaggen weisen die Teilnehmer darauf hin, dass möglicherweise Notfallfahrzeuge vor ihnen fahren und dass sie ihre Geschwindigkeit reduzieren müssen. Wenn sie diese Fahrzeuge einholen, dürfen sie sie nicht überholen.

Jedes Fahrzeug, das die rote Flagge sieht, wird vom Sportwart an der Funkposition erfasst, um die Rallye-Leitung darüber zu informieren.

Die Koordinationsstelle jeder Rallye befindet sich bei der Rallye-Leitung (Rallyeleitstelle).

Sie ist das Nervenzentrum jeglicher Kommunikation und für alle Entscheidungen rund um die sichere Durchführung der Sportveranstaltung verantwortlich.

Alle Anweisungen hinsichtlich der Durchführung jedes einzelnen Elements einer Rallye kommen aus diesem Kontrollzentrum.

Als Koordinierungsstelle der Veranstaltung verfügt die Rallye-Leitung über ein Bild der Gesamtlage zur Fahrzeugbewegung, hinsichtlich der Zuschauerstandorte und bezüglich noch andauernder Vorfälle, die sich auf andere Aspekte der Rallye auswirken können.

Wenn eine Wertungsprüfung gefahren wird, muss sie von den führenden Offiziellen der Rallye besetzt sein.

PERSONAL

Minimale Besetzung der Rallye-Leitung:

- Rallyeleiter
- Stellvertretende Rallyeleiter
- medizinischer Einsatzleiter
- Leiter der Streckensicherung
- Funkstellenleiter

AUFGABEN UND VERANTWORTLICHKEITEN FÜR DIE BESETZUNG DER RALLYE-LEITUNG.

Diese Aufgaben und Verantwortlichkeiten gehen weiter als die Details im Internationalen Sportgesetz, Anhang V, Artikel 3.1.1 Und Ergänzung Veranstaltungsleitung und -kontrolle 1.1.

• Rallyeleiter

Die Aufgabe des Rallyeleiters besteht darin, das Team zu führen und dafür zu sorgen, dass die sportliche Integrität der Veranstaltung jederzeit gewahrt bleibt. Ultimativ liegt die Entscheidung beim Rallyeleiters, wann eine Wertungsprüfung startet, ob rote Flaggen eingesetzt werden und ob eine Wertungsprüfung gestrichen wird. Er ist außerdem dafür zuständig, den leitenden Sportkommissar beständig über den Fortgang der Veranstaltung zu informieren.

• Stellvertretende Rallyeleiter

Die Aufgabe des Stellvertreters besteht in der Unterstützung des Rallyeleiters. Primär unterstützt er ihn und die Sportkommissare bei der für die Veranstaltung notwendigen Verwaltung und arbeitet der aktuellen Wertungsprüfung vor, um dafür zu sorgen, dass alles vorab vorbereitet wird.

• medizinischer Einsatzleiter

Sorgt dafür, dass sich ausgebildete und ausgerüstete Ärzte rechtzeitig an den richtigen Standorten aller Wertungsprüfungen einfinden. Er sorgt außerdem dafür, dass der medizinische Helikopter flugbereit ist und dass alle Bedingungen seinen Einsatz zulassen. Er koordiniert jeden medizinischen Vorfall zusammen mit der Rennleitung.



Rallye Finnland - Rallye-Leitung



Arc Safari Rallye - Rallye Leitung

• Leiter der Streckensicherung

Sorgt dafür, dass alle MIC und Rettungseinheiten an ihren Standorten sind, gemäß Sicherheitsplan geparkt haben und für den Bedarfsfall einsatzbereit sind. Außerdem sorgt er dafür, dass die Zuschauerbereiche mit ausreichend Erste-Hilfe-Material ausgestattet sind. Er koordiniert die Bergung liegengebliebener Autos und die MIC-Bewegungen in den Wertungsprüfungen, sofern dies erforderlich ist.

• Funkstellenleiter

Die ‚Ohren‘ der Rallye-Leitung. Der Funkstellenleiter macht sich ab dem Zeitpunkt der Kommunikationsaufnahme mit jeder Wertungsprüfung und bis zur Freigabe der Wertungsprüfung am Ende dieses Rennens detaillierte Notizen. Er ist dafür zuständig, die Anweisungen der Rallye-Leitung an jede Wertungsprüfung weiterzuleiten.

WIE SIEHT DIE RALLYE-LEITUNG AUS?

Auf der ganzen Welt gibt es viele verschiedene Layouts für die Rallye-Leitung. Vielfach wird mit Tischreihen gearbeitet, aber das bevorzugte Format ist die U-Aufstellung. Bei dieser Aufstellung können sich alle Anwesenden im

Raum anschauen und niemand muss mit dem Rücken einer anderen Person sprechen. So wird eine klare Kommunikation ermöglicht, die im ganzen Raum gut verstanden wird, und alle Anwesenden sind sich dessen bewusst, was gesagt und geplant wird.

DIE OPERATIVE RALLYE-LEITUNG

Die Rallye-Leitung muss jederzeit im Einsatz sein, wenn eine Wertungsprüfung gefahren wird. Immer wenn eine Wertungsprüfung gefahren wird, müssen folgende Personen der Rallye-Leitung anwesend sein:

RALLYELEITER, STELLVERTRETENDER RALLYELEITER, MEDIZINISCHER EINSATZLEITER, LEITER DER STRECKENSICHERUNG

Der Funkstellenleiter muss sich drei Stunden vor dem erwarteten Zeitpunkt der Ankunft des ersten Fahrzeugs an der ersten Wertungsprüfung an seinem Platz befinden.

Der Rallyeleiter oder sein Stellvertreter müssen zu diesem Zeitpunkt ebenfalls an ihrem Platz sein.



Wales Rallye GB - Layout der Rallye-Leitung

Der medizinische Einsatzleiter und der Leiter der Streckensicherung müssen mindestens 180 Minuten vor der erwarteten Startzeit der ersten Wertungsprüfung an ihrem Platz sein.

PRÜFZETTEL DER RALLYE-LEITUNG ZUM START EINER WERTUNGSPRÜFUNG:

FCD-Zeit minus 3 Std.

- Überprüfen, dass die Kommunikation zwischen Start, Ziel und den Streckenpunkten der Wertungsprüfung funktioniert.
- Nachfragen wie die Zahlen und Aufstellung der Sportwarte der Streckensicherung geklappt hat.
- Überprüfen, dass die Uhren und Zeitanzeigen angebracht wurden und funktionieren.

FCD-Zeit minus 2 Std. 30 Min.

- Überprüfen, dass sämtliche Ärzte, Sanitäter, MICs und Rettungseinheiten einsatzbereit und auf Position sind.

FCD-Zeit minus 1 Std. 30 Min.

- Einfahrt in die Wertungsprüfung wird für Medienvertreter mit Priorität geschlossen – Mitteilung muss an die Wertungsprüfung gemacht werden.

FCD-Zeit minus 1 Std. 20 Min.

- Einfahrt in die Wertungsprüfung wird für den Zugang der Sportkommissare geschlossen.
- Der Leiter der Streckensicherung für die Zuschauer fährt in die Wertungsprüfung. Die Fahrt durch die Wertungsprüfung wird vom Funkstellenleiter überwacht. Alle Mitteilungen werden aufgezeichnet und an die hinterherfahrenden Safety Cars weitergeleitet, damit entsprechende Aktionen im Anschluss durchgeführt werden können.

FCD-Zeit minus 50 Min.

- Das Safety Car 000 fährt in die Wertungsprüfung. Bereitet die Aktionen vom Leiter der Streckensicherung für die Zuschauer nach. Der Funkstellenleiter erfasst alle Mitteilungen und leitet sie zu den hinterherfahrenden Safety Cars für entsprechende Maßnahmen oder die Nachbereitung weiter.

FCD-Zeit minus 30 Min.

- FIA/ASN-Safety Delegate fährt in die Wertungsprüfung. Vor dem Start für das erste Auto muss der Rallyeleiter eine Bestätigung vom Safety Delegate erhalten, dass er mit der Sicherheit und dem Aufbau der Wertungsprüfung zufrieden ist. Der Safety Delegate kann die Startzeit einer Wertungsprüfung um bis zu 30 Minuten verschieben. Es ist wichtig, dass eine dauerhafte Kommunikation stattfindet, während der Safety Delegate die Wertungsprüfung durchfährt.

FCD-Zeit minus 20 Min.

- Das Safety Car 00 fährt in die Wertungsprüfung. Alle Berichte oder Maßnahmen des Safety Delegate werden von der Rallye-Leitung als vom Safety Car 00 umgesetzt bestätigt. Damit erhält der Safety Delegate die Zuversicht, dass die Wertungsprüfung tatsächlich vorbereitet ist, und er erteilt der Rallye-Leitung die Startgenehmigung für die Wertungsprüfung.

FCD-Zeit

- Das Safety Car 0 fährt in die Wertungsprüfung. Der Fortschritt des Safety Cars 0 wird während der gesamten Wertungsprüfung mithilfe des Tracking-Systems und/oder einer Funkverbindung kontrolliert.

Angesichts der Länge einer Wertungsprüfung kann es sein, dass das erste Wettkampf-Fahrzeug in die Wertungsprüfung einfährt, bevor das Safety Car 0 die Wertungsprüfung verlassen hat.

Diese Entscheidung wird vom Rallyeleiter nur getroffen, wenn er sich davon überzeugt hat, dass das Safety Car 0 nicht vom ersten Teilnehmer eingeholt wird und vom Safety Delegate eine Genehmigung zur Startfreigabe erteilt wurde.

Während der gesamten Rallye hört der Funkstellenleiter die Kommunikation mit der Wertungsprüfung ab und notiert sie.

Es wird empfohlen, dass auch die übrigen Offiziellen im Raum in der Lage sind, die Kommunikation mithilfe von Kopfhörern abzuhören.

Es wird notiert, wie viele Fahrzeuge in die Wertungsprüfung eingefahren sind, wie viele Fahrzeuge die Wertungsprüfung verlassen haben und welche Fahrzeuge in der Wertungsprüfung liegengeblieben sind.

Diese Information wird dann an das Schlussfahrzeug weitergegeben und anhand der Prüfzettel von den Kontrollpunkten, am Start und an der Haltelinie der Wertungsprüfung bestätigt.

DER STELLVERTRETENDE SAFETY DELEGATE BEI WRC-RALLYES

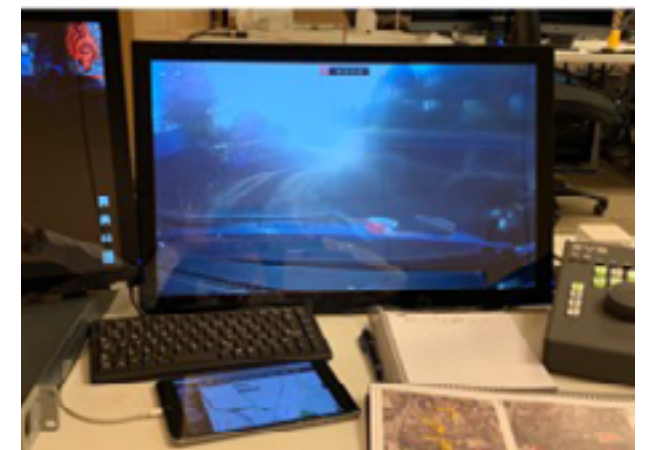
Bei den WRC-Veranstaltungen in der Saison 2019 wurde ein zusätzlicher FIA-Safety Delegate eingeführt, der bei der Rallye-Leitung sitzt und das Live-Videomaterial überwacht, das von den ersten 15 Fahrzeugen in jeder Wertungsprüfung zur Verfügung gestellt wird. Dieses unbearbeitete Material ermöglicht es dem Safety Delegate, Zuschauer in unsicheren Bereichen zu beobachten, sowie deren Bewegungen nachzuverfolgen.

Dieses unbearbeitete Material hat es dem Delegierten ermöglicht, die Bewegungen der Zuschauer zu beobachten.

Es ist bekannt, dass einige unvernünftige Zuschauer sich aufgrund der erfolgreichen Arbeit der FIA/ASN-Safety Delegate bei der Fahrt durch die Wertungsprüfung vor dem ersten Fahrzeug vor dem Konvoi der Safety Cars verstecken und erst kurz vor der Ankunft der ersten



Versteckte Zuschauer auf Abwegen bis das erste Wettkampf-Fahrzeug kommt



Der Arbeitsplatz des stellvertretenden Delegierten Sicherheit bei WRC-Rallyes

Wettkampf-Fahrzeuge an möglicherweise gefährlichen Stellen auftauchen.

Wenn es in diesem Bereich keinen Sportwarte gibt, so ist das von den Fahrzeugen aufgezeichnete Videomaterial die einzige Möglichkeit, auf diese Personen aufmerksam zu werden.

Angesichts der umfassenden Ressourcen des Teams von WRC-TV ist es möglich, das Videomaterial von drei oder vier Autos in einer Wertungsprüfung gleichzeitig anzuschauen.

Dies ermöglicht es dem 2. Safety Delegate, sich mit dem Rallyeleiter über Zuschauer auszutauschen, die möglicherweise entfernt werden müssen.

Anhand des Sicherheitsplans und dem Netzwerk zur Veranstaltungskommunikation kann der Rallyeleiter überprüfen, ob er einen Sportwarte der Streckensicherung von einem nahegelegenen Standort zu den Stellen schicken kann, die bei den Videoaufzeichnungen aus den Fahrzeugen aufgefallen sind.

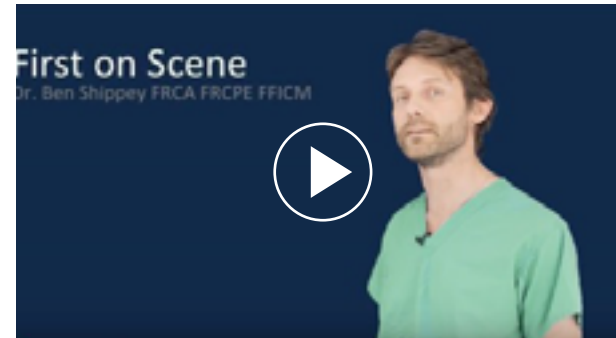
Bevor jedoch ein Aufruf zur Verlagerung von Sportwarten der Streckensicherung erfolgt, muss sichergestellt werden, ob die Sportwarte sich sicher von ihrem aktuellen Standort zu dem neuen Standort begeben können, während die Rallye in der Wertungsprüfung stattfindet.

Wenn das nicht möglich ist, muss überlegt werden, ob die Wertungsprüfung unterbrochen wird, bis die Sportwarte bewegt und die unvernünftigen Zuschauer entfernt werden können.

Bei dieser Entscheidung ist zu berücksichtigen, dass die Unterbrechung einer Wertungsprüfung für 10 – 20 Minuten zu Zuschauerbewegungen an anderen Standorten führen wird.

Die in unserer Sportart zur Verfügung stehende Technologie entwickelt sich schnell weiter, und wir müssen diesen neuen Werkzeugen gegenüber eine offene Haltung bewahren und sie in unser Arsenal aufnehmen, um für eine Rallye zu sorgen, die für Zuschauer, Teilnehmer und Offizielle sicher ist, Wettkampfcharakter besitzt und Spaß macht.

6.2 • ERSTE HILFE VOR ORT



Klicken Sie auf das Bild, um ein Video über einen Ersthelfer vor Ort anzuschauen

WENN DER TEILNEHMER SICH NOCH IM FAHRZEUG BEFINDET, ANSPRECHBAR IST UND KEIN BRANDRISIKO BESTEHT:

- Gehen Sie von vorne auf ihn zu, schauen Sie ihm in die Augen
- Hat es den Anschein, dass er sich seiner Umgebung bewusst ist?
- Sprechen Sie ihn an, fragen Sie ihn nach seinem Namen - reagiert er?
- Hat er Schmerzen, Taubheitsgefühle - wenn ja, lassen Sie ihn, wo er ist!
- Beruhigen Sie ihn und sorgen Sie dafür, dass er weiterspricht.

BEWEGEN SIE IHN ERST, WENN PROFESSIONELLE HILFE EINTRIFFT.

- Unternehmen Sie sonst nichts
- Stoppen Sie lebensbedrohliche Blutungen durch das direkte Ausüben von Druck/eine Verstopfung der Wunde
- Sorgen Sie für freie Atemwege
- Stellen Sie den Kopf und die HWS (das Genick) ruhig
- Überprüfen Sie die Atmung

Es wird den Veranstaltungen nachdrücklich empfohlen, alle Streckenbücher mit einer einfachen Liste von Maßnahmen für einen Ersthelfer am Unfallort zu versehen, der

vorgeschlagene Text lautet wie folgt. Dazu ist es ratsam, ein Ersthelfer-Video auf die eigene Website zu stellen. Möglicherweise wollen Sie einen Abschnitt in Ihr Streckenbuch aufnehmen, dass die Teilnehmer an die Regeln und die von ihnen erwarteten Maßnahmen erinnert, wenn sie an einer roten Flagge vorbeifahren.

Wenn der Teilnehmer sich noch im Fahrzeug befindet, und das Fahrzeug brennt **HOLEN SIE IHN SOFORT AUS DEM FAHRZEUG.**

NEHMEN SIE IHM DEN HELM NICHT AB, ES SEI DENN, DASS ES DER EINZIGE WEG IST, UM FÜR FREIE ATEMWEGE ZU SORGEN.

WENN DER TEILNEHMER AUS DEM FAHRZEUG BEFREIT WURDE:

- Fassen Sie ihn nicht an - möglicherweise ist ihm nicht bewusst, was gerade passiert, und er könnte aggressiv werden.
- Führen Sie ihn zu einem sicheren Ort abseits des Vorfalls und der übrigen Teilnehmer.
- Sprechen Sie mit ihm, fragen Sie ihn, ob alles in Ordnung ist?
- Lassen Sie ihn nicht allein.
- Sobald Sie an einem sicheren Ort angekommen sind, überprüfen Sie ihn auf Verletzungen:
- Ist er sich seiner Umgebung bewusst?
- Gibt es Anzeichen für Verletzungen/hat er Schmerzen?

LASSEN SIE IHN UMHERLAUFEN, ABER BEOBACHTEN SIE IHN WEITER

Anschließend schreiben Sie einen kleinen Bericht für die Organisatoren und geben ihn entweder beim ersten Vertreter der Rallye-Leitung ab, dem Sie begegnen, oder beim Ansprechpartner für die Teilnehmer.

Dieser Bericht enthält die Fakten, wie Sie Ihnen bekannt sind, und benennt Zeiten zum Beginn des Vorfalls bis zu dem Zeitpunkt, an dem Sie den Ort des Geschehens verlassen haben; machen Sie immer auch persönliche Angaben, damit die Organisatoren Sie bei Bedarf kontaktieren können.

6.3 • VERFAHREN FÜR DEN MEDIZINISCHEN EINSATZHELIKOPTER

Wenn nach einem Vorfall eine dringende medizinische Versorgung erforderlich ist, brauchen die Veranstaltungen einen eigens dafür vorgesehenen Helikopter zur medizinischen Evakuierung.

Der Einsatz wird von der Rallye-Leitung über den CMO und die Notfallkräfte koordiniert.

Anträge auf Einschränkung des Luftraums über den Wertungsprüfungen während der Dauer der Veranstaltung zur Gewährleistung eines sicheren Flugs sind vor der Rallye zu stellen.

Für alle Helikopter-Bewegungen ist eine erfahrene Person zuständig

AUFGABEN FÜR DEN HELIKOPTER

Der Helikopter erhält seine Aufgaben vom medizinischen Einsatzleiter oder dem Sicherheitsoffizier aus der Rallye-Zentrale, nachdem der Rennleiter informiert wurde.

Der Helikopter wird an die Kreuzung auf der Wertungsprüfung geschickt, die sich vor dem Vorfall befindet.

Referenzen für die Postennummern werden für die Satellitennavigation im Helikopter zur Verfügung gestellt.

Der Helikopter fliegt zum Vorfall, teilt der Leitung seine Ankunft mit **UND LANDET NICHT AUF DER WERTUNGSPRÜFUNG.**

Wenn es erforderlich und möglich ist, landet der Helikopter ganz in der Nähe, **ABSEITS DER WERTUNGSPRÜFUNG.**

Die **EINZIGE** Ausnahme für diese Regel besteht

bei entsprechender Anweisung durch die Rallye-Leitung.

Am Ort des Geschehens ist die Wertungsprüfung vom Rettungswagen und den anderen Fahrzeugen deutlich

blockiert. Unter diesen Umständen MUSS der Helikopter in Sichtweite zum Rettungswagen landen.

Dadurch wird die Möglichkeit vermieden, dass ein Teilnehmer mit dem Helikopter zusammenstößt.

Wenn es nicht in der Nähe des Vorfalls landen kann, fliegt der Helikopter entlang der Wertungsprüfung zu dem Landeplatz abseits der Wertungsprüfung, der sich so nah wie möglich am Ort des Geschehens befindet.

Unter diesen Umständen wird das Opfer vom Rettungswagen zum Helikopter gebracht, der dafür die Wertungsprüfung in Fahrtrichtung der Rallye-Strecke weiterfährt.

Je nach Schweregrad der Verletzungen und nach Anzahl der Opfer wird der Patient dann entweder ins Krankenhaus evakuiert oder zu einem Krankenwagen-Treffpunkt gebracht, wo er an einen Krankenwagen übergeben wird.

SICHERE VORGEHENSWEISEN

VERSUCHEN SIE NICHT, AUF DAS FLUGGERÄT ZUZUGEHEN - außer Sie werden ausdrücklich von einem Mitglied der Besatzung dazu aufgefordert.

Halten Sie selbst und ALLE anderen Personen mindestens 100 Meter Abstand zum Fluggerät ein.

ERLAUBEN SIE NIEMANDEM, SICH VON HINTEN DEM FLUGGERÄT ANZUNÄHERN - der Heckmotor ist bei Bewegung unsichtbar - UND TÖDLICH.

Die Besatzung ist in der Lage, das Opfer in das Fluggerät zu transportieren - wenn sie dabei Hilfe von den Rettungskräften oder Streckenposten brauchen, wird man Sie darum bitten.

DIE VERANTWORTUNG FÜR DIE SITUATION RUHT JEDERZEIT BEI DER BESATZUNG.

Bei Landung und Start verursacht das Fluggerät viel Wind - seien Sie darauf vorbereitet, lockere Kleidungsstücke,

Kopfbedeckungen usw. festzuhalten.

DENKEN SIE DARAN - BLEIBEN SIE IN SICHERHEIT - ABSTAND HALTEN

6.4 • SAFETY BRIEFING FÜR DIE TEILNEHMER

Es gehört zur ureigenen Natur der Teilnehmer, dass sie immer auf der Suche nach einem Wettkampfvorteil, mit einer letzten Änderung an ihrem Fahrzeug sind, mit der sie noch ein bisschen schneller werden.

Möglicherweise sind sie noch nicht mit den neuesten Sicherheitsregularien oder der verfügbaren Schutzausrüstung vertraut. Die richtige Passform der FHR-Halterungen, Helme und Sicherheitsgurte kann den Schweregrad der im Falle eines Unfalls erlittenen Verletzungen reduzieren.

Zu wissen, wie das Tracking-System in den Fahrzeugen funktioniert und wonach die Organisatoren der Veranstaltung Ausschau halten, kann die Anzahl von Fehlalarmen reduzieren und damit eine schnellere Reaktionszeit im Ernstfall ermöglichen.

Jeder Teilnehmer bei den von der FIA genehmigten Veranstaltungen muss daher mindestens ein Mal im Jahr an einer Präsentation zur Schutzausrüstung und ihrem Zweck teilnehmen.

Der FIA-Sportkommissar untersucht alle Anmeldelisten, um zu überprüfen, wer zuvor innerhalb dieses Zeitraums an der bei früheren Veranstaltungen angebotenen Informationsveranstaltung teilgenommen hat.

Es wird empfohlen, dass der Rallyeleiter und der Safety Delegate vor jeder Veranstaltung ein kurzes (15 Minuten langes) Sicherheits-Briefing mit den Fahrern und Beifahrern durchführen.

Außerdem wird die Teilnahme des CMO an dem Briefing empfohlen, um Tipps zur Ersten Hilfe zu geben. Die Themen für dieses Meeting umfassen:

- Das Verhalten bei roter Flagge
- Maßnahmen als Ersthelfer
- Vorfälle bei vorangegangenen Veranstaltungen und die daraus gewonnenen Erkenntnisse
- Alle Besonderheiten für diese Veranstaltung, die den Teilnehmern bekannt sein müssen

Die Teilnahme am Sicherheits-Briefing ist verpflichtend,

bei Nicht-Teilnahme wird eine Strafgebühr erhoben.

Es ist so zu planen, dass es während der administrativen Prüfungen vor der Veranstaltung oder während der Werbemaßnahmen stattfinden kann, wenn sich der größte Teil der Teilnehmer wahrscheinlich ohnehin zur gleichen Zeit am gleichen Ort aufhält.

6.5 • MASSNAHMEN BEI KRITISCHEN VORFÄLLEN

Für die vorliegenden Richtlinien beschreibt ein kritischer Vorfall ein Ereignis, das

- zum Tod oder zu schweren Verletzungen für einen Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer) führt;
- zum Tod oder zu schweren Verletzungen einer anderen Person (Offizieller, Team-Mitglied, öffentliche Dienste) oder zum Tod oder einer Verletzung eines Mitglieds der Öffentlichkeit führt, die direkt vom Wettkampf verursacht wurden;
- dem Ruf des Motorsports schadet.

In diesen Situationen sind koordinierte und effiziente Management-Maßnahmen erforderlich.

Bei FIA-Veranstaltungen:

- Der Rallyeleiter nimmt sofort Kontakt zu den anwesen den FIA-Delegierten auf (Delegierter Sport, Leiter der Sportkommissare, Safety Delegate, Medical Delegate, Delegierter Technik, Delegierter Medien, Beobachter) und bestätigt und koordiniert zu ergreifenden Maßnahmen.
- Wenn er anwesend ist, muss der FIA Delegierte Medien über die Organisatoren dafür sorgen, dass die Kommunikation mit den Teams oder den Angehörigen von Opfern und den Medien gemäß den Medienrichtlinien der FIA erfolgt, die bei der Kommunikationsabteilung der FIA auf Anfrage erhältlich sind.
- Kein FIA-Mitarbeiter wird eine Aussage machen, außer nach einer entsprechenden Aufforderung seitens des FIA Delegierten Medien und den FIA Managers für Sport-Kommunikation.
- Kein FIA-Mitarbeiter wird eine Aussage machen, außer nach einer entsprechenden Aufforderung seitens des FIA Delegierten Medien und den FIA Managers für Sport-Kommunikation.

- Die FIA-Abteilung Sicherheit und die FIA-Abteilung Rallye sind bei sämtlicher Kommunikation in Kopie zu setzen.

Bei anderen Veranstaltungen ist ein ähnliches Verfahren einzuhalten, um dafür zu sorgen, dass die Kommunikation rund um den Vorfall jederzeit professionell stattfindet.

6.6 • ERFASSUNG VON UNFALLDATEN

Es ist absolut entscheidend, dass sämtliche Informationen und Daten in Bezug auf einen kritischen Vorfall für zukünftige Analysen sichergestellt werden.

Der Incident Report Officer (IRO) koordiniert die Datenbeschaffung für die FIA Welt-Unfall-Datenbank (World Accident Database, WADB) gemäß den Richtlinien zur Datenbeschaffung für die WADB und wird insbesondere:

- die beteiligte und von der FIA zugelassene Sicherheitsausrüstung sicherstellen, es sei denn, diese Ausrüstung wird von den Behörden vor Ort benötigt, und den Bestimmungsort für die Fahrzeuge (und der Ausrüstung) in Erfahrung bringen, wenn zukünftige Ermittlungen erforderlich sind.
- den ADR (Accident Data Recorder, Unfalldatenschreiber) oder andere elektronischen Daten aus den betroffenen Fahrzeugen beschaffen.
- Videoaufzeichnungen und Fotografien des Vorfalls beschaffen, sofern diese vorhanden sind.
- die WADB Formulare 0 und 1 ausfüllen und den CMO bitten, das Formular 2 (Medizin) auszufüllen

Der IRO ist normalerweise der anwesende leitende Offizielle, wie er von der jeweiligen Mutter-ASN oder dem Rallyeleiter ernannt wird.

Bei FIA-Veranstaltungen übernimmt der FIA-Delegierte Technik üblicherweise die Aufgaben des IRO, sofern keine andere Ernennung seitens der FIA erfolgt ist.

Die FIA-Abteilung Sicherheit steht zusammen mit den Datenverarbeitern der FIA WADB zur Verfügung, um die Einreichung von Daten in die WADB nach kritischen Vorfällen zu unterstützen.

6.7 • DIE WELT-UNFALL-DATENBANK

Weitere Informationen zur Welt-Unfall-Datenbank (World Accident Database, WADB) und der Richtlinien zur Datenbeschaffung für die WADB sind hier erhältlich:

<https://www.fia.com/wadb-world-accident-database>

Die WADB wurde entwickelt, um eine Datenbank zur Analyse der Sicherheitsaspekte im Motorsport aufzubauen. Dafür wird ein Online-Portal genutzt, in das die ASNs und die von der FIA ernannten Incident Reporting Officers (IROs) über ein einfaches und geschütztes Interface Informationen über schwere Unfälle eintragen können.

Die Ziele sind:

- leichtere Berichterstattung zu schweren Unfällen in angemessener Detailliertheit;
- Aufbau einer wissenschaftlich belastbaren Datenquelle betreffend der Traumata bei Unfällen im Motorsport und ihrer Ursachen, um epidemiologische Analysen zu ermöglichen;
- Überwachung der Wirksamkeit von regulatorischen Sicherheitssystemen;
- Bereitstellung für die FIA einer Echtzeit-Übersicht zu den Sicherheitsaspekten im Motorsport insgesamt, um Bereiche zu identifizieren, in denen eine Erforschung von Maßnahmen zur Verhinderung von Verletzungen angezeigt ist;
- Zur Förderung einer besonders verantwortungsbewussten Einstellung zur Berichterstattung bei Unfällen auf der Seiten der ASNs, weil sie dadurch von mehr Anerkennung und Unterstützung der öffentlichen Behörden im Hinblick auf die Kontrolle für alle Formen der Sportart profitieren.

Wir danken allen beteiligten Personen dafür, dass sie schwerwiegende Unfälle zur Aufnahme in die WADB melden.





FIA
Rallye-Sicherheits-
richtlinien
2020

2. Ausgabe

www.fia.com/rally-safety