FIA RALLYE-SICHERHEITS-RICHTLINIEN 2021

3. AUSGABE

FIA RALLYE-SICHERHEITS-RICHTLINIEN **2021**

3. AUSGABE

Haftungsausschluss

©2021 Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

– Alle Rechte vorbehalten

Ohne schriftliche Zustimmung seitens der FIA ist eine vollständige oder teilweise Vervielfältigung oder Veröf-fentlichung dieser Rallye-Sicherheitsrichtlinien mit Ausnahme für die mit der FIA verbundenen Mitglieder und den von ihnen zugelassenen Organisatoren von Rallye-Ve-ranstaltungen 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 ei-nem zu weitgehenden Vertrauen in diese Richtlinien oder im Hinblick auf eine Person ergeben, die sich mithilfe des vorliegenden Inhalts informiert hat.

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 2021.

Mit freundlichen Grüßen

Jean Todt

Präsident der FIA

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 stellvertretende Leiter der Streckensicherung
1.8 Der Wertungsprüfungs-Leiter (WP-Leiter)
1.9 Der stellvertretende Wertungsprüfungs-Leiter (stellv. WP-Leiter)
1.10 Der Sicherheitsbeauftragte für die Wertungsprüfung
1.11 Anforderungen an die Sportwarte der Streckensicherung
1.12 Westen

2/ SAFETY CARS UND IHRE AUFGABEN

2.1 Zeitlicher Ablauf der Rallye
2.2 Die goldenen Regeln für 0-Fahrzeuge
2.3 Das Safety Car für die Zuschauer oder S1
2.4 0-Fahrzeuge 000/00
2.5 Das Zero Car (0)
2.6 Der Schlusswagen
2.7 Die Interim Safety Cars
2.8 Zusätzliche Safety Cars
2.9 Zeiten für die Safety Cars
2.10 VIP-Fahrzeuge
2.11 Zusätzliche Fahrzeuge (offizielle Fahrzeuge)

3/ DAS SAFETY DOSSIER

3.1 Das Safety Dossiern
3.2 Das Safety Dossier im Detail
3.3 Notfall-Plan (K-Plan)
3.4 Medizinische Anlaufstellen
3.5 Funk-Kommunikation für die Wertungsprüfung
3.6 Zwingend erforderliche Funkpositionen
3.7 Zusätzliche Funkpositionen
3.8 Tracking-Systeme
3.9 Schikanen
3.10 Kurven schneiden
3.11 Servicepark
3.12 Betankung der Wettbewerbsfahrzeuge
3.13 Elektrische Rallye-Fahrzeuge
3.14 Empfehlungen für private Tests
3.15 Umweltbestimmungen
3.16 Handicap und Barrierefreiheit

4/ AUSWAHL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

4.1 Auswahl der Wertungsprüfungen
4.2 Start-, Ziel- und Stoplinien
4.3 dentifikation der Risiken
4.4 Schutz von Leitplanken und anderen Gefahrenstellen

5/ SICHERHEIT DER ZUSCHAUER

5.1 Risikobereiche
5.2 Aufbau-Pläne
5.3 Farben der Absperrbänder
5.4 Kommunikation mit den Zuschauern
5.5 Kommunikation der Sportwarte der Streckensicherung
5.6 Hilfestellung für Fahrzeuge
5.7 Sicherheit und Identifikation für Medienvertreter

6/ HELIKOPTER & DROHNEN

6.1 Helikopter
6.2 Drohnen

7/ MASSNAHMEN BEI VORFÄLLEN

7.1 Rallye-Leitung
7.2 Erste Hilfe vor Ort
7.3 Verfahren für den medizinischen Einsatzhelikopter
7.4 Safety Briefing für die Teilnehmer
7.5 Maßnahmen bei kritischen Vorfällen
7.6 Erfassung von Unfalldaten
7.7 Die World-Accident-Database

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 bestehen-den 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 stellvertretende Leiter der Streckensicherheit

1.8 Der Wertungsprüfungs-Leiter (WP-Leiter)

1.9 Der stellvertretende Wertungsprüfungs-Leiter (stellv. WP-Leiter)

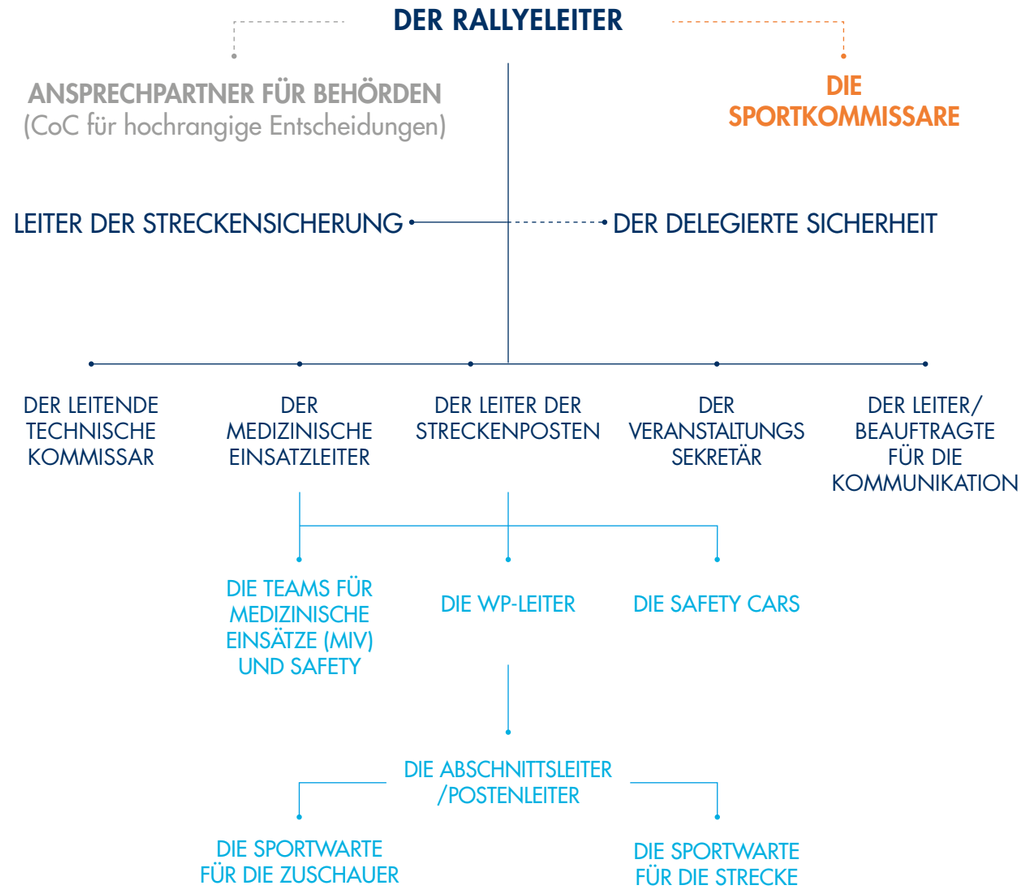
1.10 Der Sicherheitsbeauftragte für die Wertungsprüfung

1.11 Anforderungen an die Sportwarte der Streckensicherung

1.12 Westen

1/ DIE AUFGABEN UND PFLICHTEN DER OFFIZIELLEN

DIE OFFIZIELLEN IM RALLYESPORT UND IHRE BEFEHLSKETTE



1.1 DER VORSITZENDE DER SPORTKOMMISSARE

Der Vorsitzende der Sportkommissare steht dem aus drei Personen bestehenden Gremium vor. Die Sportkommissare sind in keinster 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, die Ausschreibung 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 Autorität über die Rallye und die Vollmacht, die Beachtung des Sportgesetzes sowie der nationalen Bestimmungen und der Ausschreibung sowie 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 Wetbewerbsbestimmungen 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.

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 Wettbewerbsfahrzeug liegt.
- Er/Sie arbeitet direkt mit dem Leiter der Streckensicherung zusammen und hat eine Funkverbindung zu den 0-Fahrzeugen und der Rallyeleitung.
- Er/Sie nimmt an der Nachbesprechung nach der Veranstaltung teil.
- Er/Sie verfasst 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 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 Oberservers werden Änderungen an der Veranstaltung erwartet bzw. wird dies im nächsten Jahr eine ausbleibende Genehmigung für diese Veranstaltung nach sich ziehen.

Der Bericht des Safety Delegates und/ oder des Oberservers 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

Internationales Sportgesetz, Anhang V, Artikel 3.4.2 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. Er macht alle von ihm als notwendig erachteten Meldungen und verfasst 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 Leiters 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 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 WP-Leitern über die Wertungsprüfungen. Bei dieser Entscheidungsfindung ist die Sicherheit immer mit oberster Priorität und der Veranstaltungsablauf als sekundärer Aspekt zu berücksichtigen.

Wenn ein Teilnehmer mit körperlicher Behinderung (Fahrer oder Beifahrer) an einer Rallye teilnimmt, muss der Rallyeleiter sicherstellen, dass alle Streckenposten darüber informiert sind, so dass sie bei einem Unfall und immer wenn sie das universelle Behindertensymbol am Fahrzeug des Teilnehmers sehen, berücksichtigen können, dass der nicht gehfähige Insasse besondere Hilfe erfordert und das Fahrzeug möglicherweise mit einem zusätzlichen Rückhaltesystem für seine Beine und seinen Rumpf ausgestattet ist, was die Befreiung aus den Fahrzeug erschwert. Der medizinische Leiter muss ebenfalls informiert werden, um sicherzustellen, dass das Rettungsteam ebenfalls darauf aufmerksam gemacht wird.

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

Der Rallyeleiter ist für alle Aspekte der Sicherheit auf den 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 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 Wettbewerb in den WRC-Kalender aufgenommen wird.
- Während des Wettbewerbs überprüft er/sie, dass die medizinischen Dienste eingerichtet wurden und ordnungsgemäß 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/sie muss vom medizinischen Einsatzleiter über alle Unfälle und/oder medizinischen Vorfälle informiert werden und überprüft die erstellten Tagesberichte, bevor diese den Sportkommissaren zugestellt 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 die Teams möglicherweise konfrontiert werden.

Der CMO stellt sicher, 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 Vorbereitung 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 an dem/den Veranstaltungstag(en) diensthabenden Ärzten gehören.

Der CMO stellt sicher, dass die medizinischen Einsatzfahrzeuge einem Standard entsprechen, der den Gegebenheiten der Wertungsprüfungen angepasst ist, und innerhalb der Wertungsprüfungen an einem Standort positioniert sind, 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 stellt er/sie sicher, 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 bestmögliche Rettung von Patienten an der Unfallstelle in der Wertungsprüfung und deren Transport ins Krankenhaus mit entweder dem Krankenwagen oder dem Notfall-Hubschrauber zusammen.

Wenn ein Teilnehmer mit körperlicher Behinderung (Fahrer oder Beifahrer) an einer Rallye teilnimmt, muss der CMO sicherstellen, dass alle Mitglieder des Rettungsteams darüber informiert sind, so dass sie bei einem Unfall und immer wenn sie das universelle Behindertensymbol am Fahrzeug des Teilnehmers sehen, berücksichtigen können, dass der nicht gehfähige Insasse besondere Hilfe erfordert und das Fahrzeug möglicherweise mit einem zusätzlichen Rückhaltesystem ausgestattet ist. Seine Beine könnten festgeschnallt sein und/oder sein Oberkörper könnte am Sitz festgeschnallt sein, was die Befreiung behindern würde. Modifikationen des Cockpits könnten die Rettung ebenfalls behindern. Soweit möglich, sollten die Rettungsteams Teilnehmer mit körperlichen Behinderungen und entsprechend modifizierten Fahrzeugen vor der Rallye treffen, um sich mit deren Besonderheiten vertraut zu machen.

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 Wettbewerb 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

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 selbständig aus einem liegengebliebenen Fahrzeug auf einer Rundstrecke oder einer Rallye-Wertungsprüfung nur im Falle von Rauchentwicklung oder Feuer. Sie befreien sich außerdem selbst aus ihrem Fahrzeug, wenn sich dieses in der Nähe eines Gewässers befindet und zu sinken droht. Falls es dem Fahrer des liegengebliebenen 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.

Streckenposten sind darüber zu informieren, dass sie, wenn sie das universelle Behindertensymbol am Fahrzeug eines Teilnehmers sehen, berücksichtigen sollten, dass der nicht gehfähige Insasse aufgefordert wurde, in seinem Auto zu bleiben, wenn dieses nach einem Unfall ohne unmittelbare Notlage (Rauch, Feuer oder unter Wasser) stehen bleibt.

Sie müssen sich weiterhin darüber bewusst sein, dass in manchen Fällen auch die Beine des Insassen festgeschnallt sein können.

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 und der Durchführung der Veranstaltung beteiligt und nimmt an den Briefings 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 verantwort-lich. Er/ sie erstellt ein Sicherheitshandbuch und sorgt dafür, dass es während des Wettbewerbs 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 Einsatzleiter für das Rettungswesen 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 Zuschauerbereiche für die erwartete Anzahl Zuschauer.

Vor der Veranstaltung: Weiterleitung der relevanten Details aus dem Sicherheitsplan für die Veranstaltung an die zuständigen Mitarbeiter.

1.7 **DER STELLVERTRETENDE LEITER DER STRECKENSICHERUNG**

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

Der stellvertretende Leiter der Streckensicherung 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 stellvertretenden Leiter der Streckensicherung 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, Probleme aufzuzeigen und zu bearbeiten, die sich bei der Fahrt durch die Wertungsprüfung ergeben können.

Im Anschluss an die Veranstaltung wird das On.board Videomaterial der Bewerber oder im Internet verfügbares 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)**

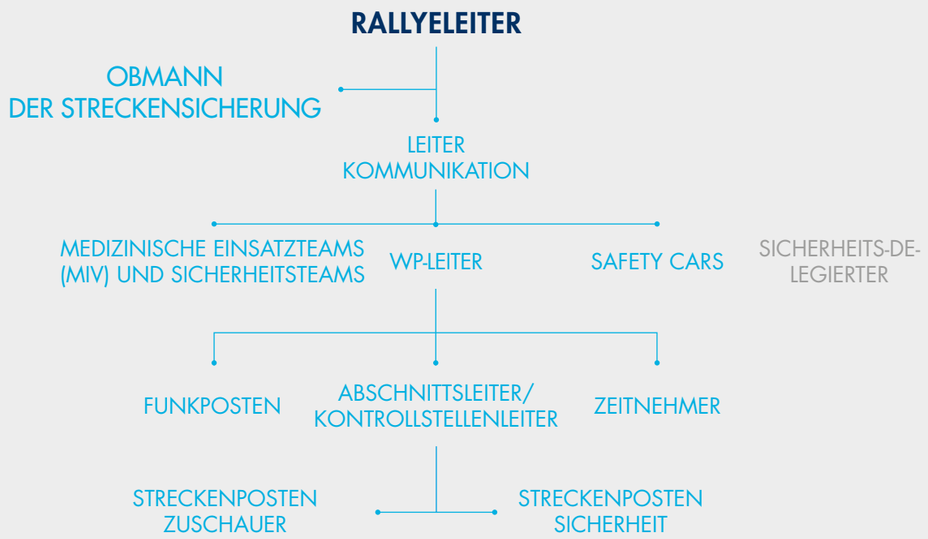
Der WP-Leiter macht sich so frühzeitig wie möglich vor der Veranstaltung genauestens mit dem/den ihm/ ihr zugewiesene(n) Wertungsprüfung(en) vertraut. Er/sie erhält Kopien aller auf seine/ihre Wertungsprüfung bezogenen Teile des Sicherheitsplans der Veranstaltung, einschließlich der Aufbau-Pläne, den 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 für seine/ihre WP aufgestellt sind und dass sie entweder vom WP-Leiter oder dem zuständigen Abschnittsleiter 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 nicht mehr möglich, einen Bereich aufzubauen.

Der stellvertretende WP-Leiter muss die Möglichkeit haben, die Position des WP-Leiters im Falle eines Vorfalls zu

PERSONALSTRUKTUR WERTUNGSPRÜFUNGEN



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 Wettbewerbsbereichs (WP-Leiter) oder des zugewiesenen Bereichs (Abschnittsleiter) durch Sicherstellung der Sorgfalt, Disziplin, Gesundheit, Sicherheit und des Wohlergehens der ehrenamtlichen Offiziellen, der Teilnehmer und der 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 gleichzeitiger 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.

Alle WP-Leiter müssen von der Veranstaltung eine Einweisung in Bezug auf alle sicherheitsspezifischen Angelegenheiten erhalten haben. Dies kann entweder durch den Rallyeleiter, den Leiter der Streckensicherung für die Veranstaltung oder den Leiter für die Zuschauersicherheit erfolgen und in Form einer Besprechung, per Videopräsentation oder ein Online-Computermeeting oder E-Mail oder jede andere angemessene Art der direkten Kommunikation erfolgen.

In dieser Sitzung kann sichergestellt werden, dass alle WP-Leiter eine vollständige und einheitliche Einweisung in die Veranstaltung erhalten. In dieser Sitzung sollte sichergestellt werden, dass die folgenden Punkte behandelt werden:

- Alle WP-Leiter haben den Sicherheitsplan und die relevanten Einsatzpläne gesehen;
- Die wichtigsten Punkte des Sicherheitsplans sollten besprochen werden, darunter:
- Erwartete Zuschauerzahlen und Zugang/ Zuschauerarrangements;
- FIA/ASN Safety Delegate, Zeitplan für die Safety Cars und Vorkehrungen für die Safety Cars;
- Notfallplan (K-Plan);
- Änderungen gegenüber den Vorjahren;
- Vorgesehene Anzahl von Streckenposten pro WP, vorhandene Zahlen und erforderliche Maßnahmen, wenn die Zahlen nicht ausreichend sind;

- Vorgesehene Anzahlen an Zuschauerzonen;
- Vorkehrungen für die Medien;

Erinnerung an die Rolle bei:

- Einweisung der Streckenposten auf der WP;
- Arrangements für Standort/Eingliederung/Briefing von neuen oder unerfahrenen Streckenposten.
- Befehlskette für kleinere Vorfälle und für größere Vorfälle.

1.9 DER STELLVERTRETENDE WERTUNGSPRÜFUNGS-LEITER

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 stellv. WP-Leiter 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.

Dies kann beispielsweise dadurch erfolgen. dass jeder Funkposten die Startnummern der vorbeifahrenden Fahrzeuge notiert und über Funk mitteilt, wenn Fahrzeuge nicht in der Startnummern-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 DER SICHERHEITSBEAUFTRAGTE FÜR DIE WERTUNGSPRÜFUNG

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

Der zuständige Sicherheitsbeauftragte für die WP besitzt ein umfassendes Verständnis dafür, wie sich der Sicherheitsplan auf seine/ihre Wertungsprüfung bezieht.

Er/sie ist vollständig über das auf seiner Wertungsprüfung verfügbaren Personal und die dortige Ausrüstung informiert.

Sie fahren mit einem der ersten offiziellen Autos vom Start der Wertungsprüfung, um eine letzte Kontrolle des WP-Aufbaus durchzuführen. Der Sicherheitsbeauftragte für die Wertungsprüfung übernimmt die Führungsrolle am Ende der Wertungsprüfung nach Durchführung dieser vollständigen Überprüfung der WP.

Sportwarte der Streckensicherung

Alle Sportwarte der Streckensicherung 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. dem Leiter für die Zuschauersicherheit oder dem WP-Leiter gegeben werden und kann in Form einer Besprechung, über eine Video- Präsentation oder ein Online-Computermeeting, per E-Mail oder auf jede andere, dafür geeignete Art der direkten Kommunikation 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 läuft, dürfen sie sich NICHT in einer Sperrzone 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 aufzeigt;
- Beschilderung der Wertungsprüfung, sofern erforder-lich;
- Ein Plan über die vor und nach der Veranstaltung fahrenden Safety Cars sowie die erwartete Ankunftszeit für das erste Fahrzeug;
- 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 Trillerpfeife, um die Sportwarte und die Zuschauer über ein ankommendes Safety oder Rallye-Auto zu informieren
- Die Sportwarte sollen bei der Arbeit nicht sitzen. Damit wird die Botschaft für die Zuschauer gestärkt, sich beim Zuschauen der Rallye ebenfalls nicht zu setzen.
- Die Sportwarte müssen an die anerkannten Handzeichen für die Safety Cars erinnert werden, während sie durch die Wertungsprüfung fahren.

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

1.11 **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.

1.12 **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

Kontrollstellenleiter
Blau mit weißen Streifen & Text

Medienvertreter
Grün

WP-Leiter
Rot & Text

Teilnehmer-Verbindungsmann
Rote Jacke oder rote Weste & Text

Medizinisches Personal
weiß

Funker
Gelb mit blauer Funker-Kennzeichnung

Technischer Kommissar
Schwarz

2/ SAFETY CARS UND IHRE AUFGABEN

2.1 Zeitlicher Ablauf der Rallye

2.2 Die goldenen Regeln für die 0-Fahrzeuge

2.3 Das Safety Car für die Zuschauer oder S1

2.4 0-Fahrzeuge 000/00

2.5 Das 0-Fahrzeug (0)

2.6 Das Schlussfahrzeug

2.7 Die Interim Safety Cars

2.8 Zusätzliche Safety Cars

2.9 Zeiten für die Safety Cars

2.10 VIP-Fahrzeuge

2.11 Zusätzliche Fahrzeuge (offizielle Fahrzeuge)

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*

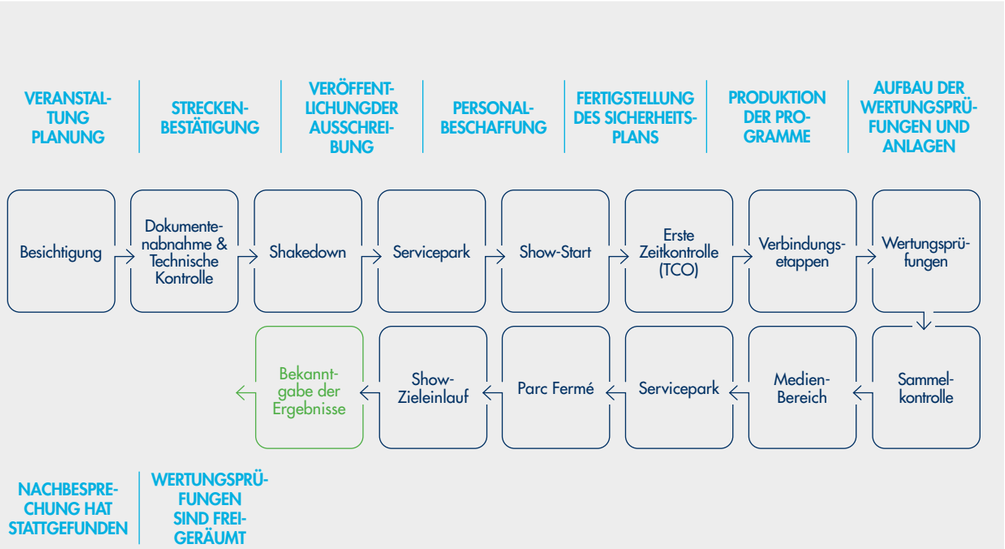
Der Safety Delegate
20-40 Minuten vor FCD*

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

0 / Zero Car
5-10 Minuten vor FCD*

FCD: Erstes Wettbewerbsfahrzeug

2.1 **ZEITLICHER ABLAUF DER RALLYE**



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

2.2 **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:

Beispiel für die Vorbereitung vor der Veranstaltung:

- Klemmbrett
- Tacker und Heftklammern
- Streckenkarten
- Persönliche Mittel einschl. Essen und Getränke
- Persönliches Erste-Hilfe-Kit
- Stifte/Kugelschreiber
- Videokamera, Ladegerät und Halterung (stellen Sie sicher, dass diese den Airbag nicht behindert)
- Lautsprecher/Sirene/Leuchten
- Veranstaltungspapier
- Angemessene Kleidung
- Mobiltelefon und Ladegerät
- Funkgerät – befestigt und funktionstüchtig

Achten Sie bei der Installation von Dash-Cams, Tablets, Trip Master, 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 0-Fahrzeugs erhalten vor dem Start des Wettbewerbteils der Veranstaltung ein Briefing über ihre Aufgaben und ihr Verhalten.

Die Einhaltung der goldenen Regeln gilt ausnahmslos für alle Safety Cars/Mannschaften, auch das 0-Fahrzeug:

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 & Schlusswagen die komplette Strecke gemäß dem Bordbuch ab und benutzen die kompletten Kontrollkarten
3. Jedes Team 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 Zuschauer gefährdet.
5. 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 bekommen; sie übernehmen eine wichtige Aufgabe und daher befinden sich die Insassen der Safety Cars am Arbeitsplatz.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. Alle Safety Cars (mit Ausnahme des 0-Fahrzeugs) verfügen über Rundumleuchten auf dem Dach, Sirenen und einen Lautsprecher. Das 0-Fahrzeug sollte über diese Ausstattung oder Warnlichter verfügen, wenn das Fahrzeug dafür geeignet ist, allerdings wird insbesondere eine Sirene empfohlen.
10. Die Safety Cars sollten normalerweise ausschließlich die Road Books und andere Drucksachen verwenden, wie vom Veranstalter zur Verfügung gestellt.

Nach der Veranstaltung sollten alle Safety Cars und das 0-Fahrzeug 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, damit sie jederzeit über Verzögerungen bei der zu erwartenden Ankunftszeit für das erst Wettbewerbs-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 Wertungsprüfung verzögern.

Internationales Sportgesetz, Anhang H, Artikel 5.4.4 (d) und 5.4.6 (f) & Anhang H

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 Information 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 Kontrollkarten überprüfen.

2.3 DAS SAFETY CAR FÜR DIE ZUSCHAUER ODER S1

Das Safety Car für die Zuschauer (Spectator Safety Car) verfügt immer über eine geeignete Kennzeichnung sowie einen Lautsprecher und Rundumleuchten. Es wird von einer kompetenten Person gefahren, die umfassende 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 Veranstaltung 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 abgefahren, insbesondere der Servicepark und alle übrigen Zuschauerbereiche.

Es steht mit allen übrigen Safety Cars und der Rallye-Leitung 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 Anzahlen der Sportwarte der Streckensicherung gegeben 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 Beschilderung, 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 Zuschauerbereichen 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 Wertungsprüfer auf alle derartigen Probleme und die möglichen Verzögerungen im Hinblick auf die Startzeit des ersten Wettbewerbs-Fahrzeugs aufmerksam; bei Bedarf fordert es Unterstützung an.

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

Das SSC arbeitet eng mit den 000, 00 Cars und dem Safety Delegate zusammen, um für eine einheiliche Informationsweitergabe 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 stellvertretenden WP-Leiter) auf und gibt durch, dass man sich davon überzeugt hat, dass alle Zuschauer sich in einem geeigneten Bereich befinden, der gemäß Sicherheitsplan 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 Ersatzausrüstung 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 Verzögerungen führt, so ist dieser Umstand unvermeidlich.

Fahrzeug	Funkverbindung zwischen Rallye-Leitung & FIA/ASN Safety Delegate	Sirene	Lautsprecher	Warnlichter auf dem Dach	Kontrollkarte	Overalls und Helme
SSC	← JA →					NEIN

2.4 DIE SAFETY CARS 000/00

Idealerweise sind die 000 und 00 Fahrzeuge (bei Veranstaltungen auf Schotterwegen) mit Allrad-Antrieb ausgestattet, 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 Teams eingesetzt werden.

Diese Fahrzeuge verfügen immer über eine geeignete Kennzeichnung sowie einen Lautsprecher und Warnlichter.

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

Bei der Veranstaltung: Überprüfung des Offiziellen Aushangs in Bezug 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 Kontrollkarte erhält. Das muss im Rahmen der finalen Planung für die Safety Cars klargestellt werden und macht möglicherweise 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 Veranstaltung zu garantieren, gleichzeitig müssen sie darauf vorbereitet 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 Zeitkontrolle vor einer Wertungsprüfung nehmen sie vor Einfahrt Kontakt zum WP-Leiter auf. Vom Rallyeleiter oder dem Leiter der Streckensicherung werden 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 als 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 Teams des 000-Fahrzeugs und des 00 -Fahrzeugs müssen untereinander eine finale Überprüfung des Aufbaus der Wertungsprüfungen, im Hinblick auf die Sicherheit der Streckenposten & der Zuschauer durchführen. Sie müssen außerdem Ersatz- und Reparatur-Material für die Wertungsprüfung mitführen.

Zu Informationszwecken oder für Anweisungen müssen alle vorgefundenen Probleme an den WP-Leiter/Rallye-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 die Ziellinie und die Stop-Kontrolle gemäß dem Streckenbuch eingerichtet und die Feuerlöscher entsprechend verteilt wurden.

Am Ende jeder Wertungsprüfung wird dem WP-Leiter (oder ggf. dem stellvertretenden WP-Leiter) mitgeteilt, ob die Wertungsprüfung sich in einem akzeptablen Zustand für die Rallye befindet. Die Teams achten darauf, 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.

Die Technologie entwickelt sich ständig weiter und diese neuen Entwicklungen können zur Verbesserung der Informationen genutzt werden, die den Safety-Car-Crews und der Rallyeleitung zur Verfügung stehen. Echtzeitinformationen über die Bereitschaft der Wertungsprüfung sind ein entscheidender Teil der Vorbereitung, bevor das erste Wettbewerbsfahrzeug die Wertungsprüfung startet. Abhängig von der Verfügbarkeit einer starken Datenverbindung entlang der Rallye-Route ist es möglich, eine Web-Cam an der Vorderseite des 000-Autos und / oder des 00-Autos anzubringen. Diese Bilder können an die Rallyeleitung gesendet werden und auch vom Safety Delegate eingesehen werden, bevor er die Wertungsprüfung befährt, so dass er einen Eindruck von der Situation auf der Wertungsprüfung hat, bevor er den Start verlässt.

Lokale DSGVO-Bestimmungen müssen überprüft werden, um deren Einhaltung jederzeit sicherzustellen, wenn die Verwendung von Live-Bildern von einem der Safety Cars in Betracht gezogen wird.

Fahrzeug	Funkverbindung zwischen Rallye-Leitung & FIA/ASN Safety Delegate	Sirene	Lautsprecher	Warnlichter auf dem Dach	Kontrollkarte	Overalls und Helme
00/000	← JA →					NEIN

2.5 **DAS 0-FAHRZEUG (0)**

Die Rolle des 0-Fahrzeugs ist von entscheidender Bedeutung, da es das letzte Auto aus der Safety-Car-Karawane ist, das vor dem ersten Wettbewerbsfahrzeug die Wertungsprüfung befährt. Während sie mit einer höheren Geschwindigkeit als die anderen Safety-Cars fahren und dies in einem Wettbewerbsfahrzeug tun, nehmen sie eine sehr ernste und wichtige Aufgabe wahr. Die Crew muss die Arbeit der vorherigen Safety Cars und den Funkverkehr auf der Etappe überwachen und bereit sein, auf der Wertungsprüfung anzuhalten, um eventuelle Probleme zu lösen.

Die Funktionsbeschreibung kann wie nachstehend aufgeführt sein, zusammen mit der Frage, wie dies in den Ablauf der Rallye passt.

AUFGABENBESCHREIBUNG

- Abschließende Kontrolle der Wertungsprüfungen vor dem ersten Wettbewerbsfahrzeug
- Fahren mit 70/80% Wettbewerbsgeschwindigkeit
- Sicherstellung, dass die Streckenposten für Startampeln, Kontrollkarten und Zuschauerzonen vorbereitet sind
- Bestätigung, dass die Arbeiten der Safety-Car-Karawane abgeschlossen sind
- Sicherstellung, dass die Wertungsprüfung mit dem Aufbau- und Sicherheitsplan übereinstimmt
- Bereit sein, bei Problemen anzuhalten
- Sofortige Weiterleitung aller Bedenken an die Rallyeleitung

SICHERHEIT

- Überprüfung eventueller Zuschauerbewegungen nach der Durchfahrt des Safety Delegate und des 00-Fahrzeugs
- Überprüfung der Handsignale der Streckenposten
- In der Lage sein, anzuhalten, um ein Problem zu lösen

STRECKENFÜHRUNG

- Die Wettbewerbsbestimmungen besagen, dass die Aufgabe des Rallyeleiters darin besteht, die Streckenführung einzuhalten
- Jede Verspätung führt zu Zuschauerbewegungen
- Druck der Serienpromoter bei einigen Veranstaltungen
- Ein pünktlicher Start hält die Streckenposten wachsam
- Die Teilnehmer sind wachsam, wenn die Wertungsprüfungen pünktlich beginnen, und werden nicht durch Verspätungen ermüdet

RALLYELEITUNG

- Kontrolle des Rallye-Konvois
- Wahrung des Gleichgewichts zwischen Sicherheit und Streckenführung
- Bestätigung der Kommunikation, Aktionen und Bedenken der Sicherheitskarawane
- Verfolgung der Position des 0-Fahrzeugs während der gesamten Wertungsprüfung
- Kommunikation mit dem WP-Leiter, dass die Wertungsprüfung startbereit ist, oder Koordination von Maßnahmen zur Lösung von Problemen
- Bereitschaft, den Start der Wertungsprüfung zu stoppen oder einem Wettbewerbsfahrzeug die rote Flagge zu zeigen, wenn das 0-Fahrzeug bei einem Problem anhält

Da das 0-Fahrzeug ein für die Rallye taugliches Fahrzeug ist, sollte es der gleichen technischen Kontrolle unterzogen werden wie alle anderen Wettbewerbs-Fahrzeuge; ebenso muss das Team jederzeit die gleichen Regeln wie alle übrigen Teilnehmer einhalten, d.h. sie müssen entsprechende Sicherheitsgurte, FHR-Ausrüstung und zugelassene Overalls und Helme tragen.

Das 0-Fahrzeug dient den Zuschauern als Warnung vor dem ersten Wettbewerbs-Fahrzeug. Es fährt mit einer maximalen Geschwindigkeit von etwa 70-80 % der Rallye-Geschwindigkeit, damit es die Möglichkeit hat, irgendwelche Probleme in der Wertungsprüfung in letzter Minute zu identifizieren.

Es muss immer ein zusätzliches 0-Fahrzeug als Ersatz vorhanden sein.

Das 0-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 Wettbewerbs-Fahrzeug verlassen hat.

Das 0-Fahrzeug muss die gesamte Strecke gemäß Bordbuch abfahren und dafür sorgen, dass seine Kontrollkarte an jedem passierten Kontrollpunkt ausgefüllt wird.

Ein Mitglied der 0-Fahrzeug-Crew muss aus dem Haupt-Organisationsteam der Rallye kommen. Diese Rolle kann nicht vom Rallyeleiter, dem Leiter Streckensicherung für die Veranstaltung oder dem Sicherheitsbeauftragten für die Zuschauer übernommen werden, sondern es muss eine Person sein, deren einzige Aufgabe an diesem Tag darin besteht, Teil der 0-Fahrzeug-Crew zu sein. Dadurch wird sichergestellt, dass die Crew mit dem Gesamtplan für die komplette Veranstaltung vertraut ist, den Sicherheitsplan genau kennt, sowie die wichtigsten Offiziellen und WP-Leiter der gesamten Rallye kennt. Ein Mitglied der Crew sollte

außerdem sowohl Erfahrung im Bereich Sicherheit als auch als Safety Car haben und der Fahrer sollte entweder ein aktueller oder ein früherer Inhaber einer Fahrerlizenz sein.

Es wird empfohlen, dass die 0-Fahrzeug-Crew im Vorfeld der Rallye eine Besichtigung der Wertungsprüfungen durchführt. So können sie sich mit dem Sicherheitsplan, den Wertungsprüfungen und dem Roadbook vertraut machen. Die Besatzung kann auch einen Satz Streckenaufschriebe verwenden, die sie mit Postennummern, Zuschauerbereichen und Funkstandorten kennzeichnen.

Es ist erwiesen, dass es für das 0-Fahrzeug sicherer ist, mit 70-80% der Rallye-Geschwindigkeit zu fahren, wenn sie mit einem sehr einfachen Form der Streckenaufschriebe arbeiten. Diese ermöglichen es dem Beifahrer auch, auf eventuell auftauchende Probleme zu achten und Anweisungen des Fahrers bezüglich seiner Beobachtungen auf der Wertungsprüfung entgegenzunehmen.

Die primäre Funktion des 0-Fahrzeugs ist es, die Arbeit des 000-Fahrzeugs, des Safety Delegate und des 00-Fahrzeugs zu überwachen, zu überprüfen, dass es keine Zuschauerbewegungen nach der Durchfahrt dieser Fahrzeuge gegeben hat, und darauf vorbereitet zu sein, ANZUHALTEN, falls irgendwelche Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Die Besatzung muss zu jeder Zeit den Funkverkehr auf der Wertungsprüfung überwachen und auch bereit sein, eventuelle Bedenken oder Maßnahmen durchzugeben.

Es ist wichtig, dass der vorher festgelegte Zeitplan vom 0-Fahrzeug eingehalten wird, damit die Veranstaltung pünktlich stattfinden kann.

Das 0-Fahrzeug steht mit allen übrigen Safety Cars und der Rallye-Leitung in Kontakt.

Am Start jeder Wertungsprüfung nimmt es Kontakt zum WP-Leiter auf und fährt nach Möglichkeit zu seinem erwarteten Zeitpunkt in die Wertungsprüfung ein.

Wenn die Wertungsprüfung mehr als 30 km lang ist, wird der Einsatz von zwei 0-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 WP-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 WP-Leiter oder dem stellvertretenden WP-Leiter mitgeteilt, dass sich die Wertungsprüfung in einem akzeptablen Zustand für die Rallye befindet. Die Teams 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.

Fahrzeug	Funkverbindung zwischen Rallye-Leitung & FIA/ASN Safety Delegate	Sirene	Lautsprecher	Warnlichter auf dem Dach	Kontrollkarte	Overalls und Helme
JA			NEIN	JA		

2.6 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 WP-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 Kontrolllisten von den angefahrenen Standorten ein.

Es ist wichtig, dass alle ausgefüllten Kontrolllisten, 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 Auswertungsteam 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 die Zeitnahmesysteme der Veranstaltung funktioniert. Es hält nach Möglichkeit bei jedem Fahrzeug an, dass die maximal erlaubte Verspätung (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 Repa-ratur 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 Teams 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.

2.7 DIE INTERIM SAFETY CARS

Es sollte mindestens 1 zusätzliches Ersatzfahrzeug mit zusätzlichem Material zur Unterstützung der Safety Cars bereitgestellt werden. In die Safety-Car-Karawane muss ein Fahrzeug mit zusätzlichen Marshalls eingefügt werden, die bei Bedarf auf der Wertungsprüfung eingesetzt werden können.

Bei Abständen von weniger als 20 Minuten kann es in Abhängigkeit der Länge der Wertungsprüfung und ihrer Position im Zeitplan der Veranstaltung angemessen sein, den Einsatz eines Interim Safety Cars oder des zusätzlichen 0-Fahrzeugs zu prüfen.

Je nach Strecke und Zweckmäßigkeit kann möglicherweise der stellvertretende WP-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

2.8 **ZUSÄTZLICHE SAFETY CARS**

Es sollte mindestens 1 zusätzliches Ersatzfahrzeug mit zusätzlichem Material zur Unterstützung der Safety Cars bereitgestellt werden. In die Safety-Car-Karawane muss ein Fahrzeug mit zusätzlichen Marshalls eingefügt werden, die bei Bedarf auf der Wertungsprüfung eingesetzt werden können.

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.

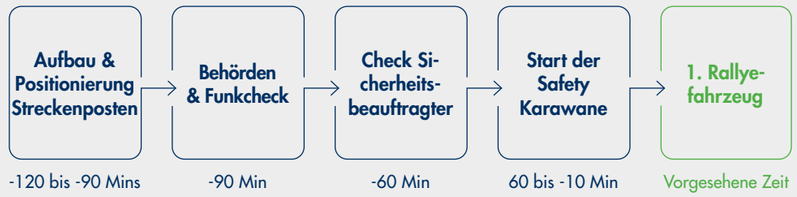
Sollten die Zuschauer sich an einer unerwarteten Stelle eingefunden haben, werden mit diesen Autos erfahrene Sportwarte der Streckensicherung mit Funkgeräten in die Wertungsprüfung gefahren, um die Situation zu kontrollieren.

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.

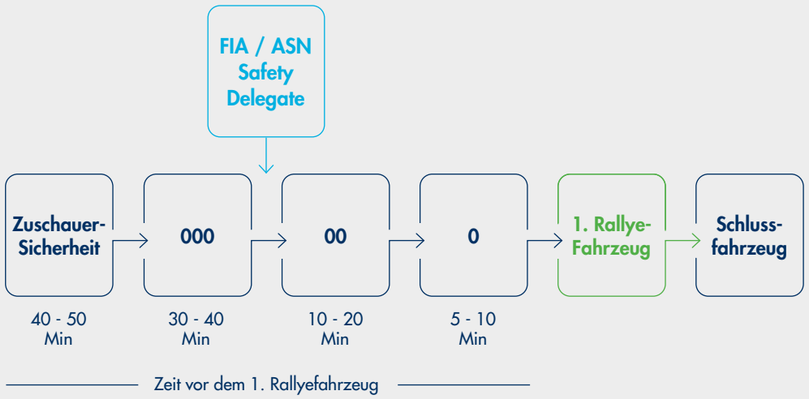
Für jeden Tag müssen mindestens zwei dieser zusätzlichen Safety Cars vorhanden sein.

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).

2.9 **ZEITEN FÜR DIE SAFETY CARS**



Vor dem Start des ersten Wettbewerbsfahrzeugs



2.10 **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 Wettbewerbs-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 Wettbewerbs-Fahrzeugs durch eine Absperrung von Start und Ziel der Wertungsprüfung daran zu hindern, über die Wertungsprüfung laufen.

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

Es ist die Aufgabe des 00 Fahrzeugs , zu überprüfen, dass sich keine Zuschauer in der Wertungsprüfung be-finden.

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 ihre Trillerpfeife benutzen.

2.11 **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 WP-Leiter über die richtige Ausrüstung für jeden Standort und jeden Zeitnahmepunkt verfügt.

Wenn es einen Leiter Aufbau gibt, dürften 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 Verbindungsstrecken) und kennt, soweit dies angemessen möglich ist, auch alle in den Wertungsprüfungen verwendeten Hindernisse.

Der Leiter Aufbau wird von einer kompetenten Person über die Strecke gefahren, damit er sich auf die Einrichtungen auf 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 Obmann der Zeitnahme, zum Leiter der Streckenposten, zur Rallye-Leitung sowie zum Rallyeleiter.

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

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

Wenn der Leiter Aufbau 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 Zeitnahme 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 Zeitnahme-Ausrüstung verwenden muss, genau weiß, was zu tun ist, und er verbringt bei Bedarf Zeit mit dem Sportwart, um ihm Sicherheit im Umgang mit der Ausrüstung zu geben, damit die Zeitnahme für alle Fahrzeuge exakt erfolgt. Der WP-Leiter sorgt dafür, dass wenigstens ein Mitglied des Zeitnahme-Teams anwesend ist, wenn der Zeitnahme-Obmann zu diesen Zweck vorbeikommt.

Der Zeitnahme-Obmann stellt sicher, dass bei Verwendung des Systems mit der vorherigen Startnummer die Streckenposten die Kontrollkarten korrekt ausfüllen können.

Am Ende jeder Wertungsprüfung überprüft der Zeitnahme-Obmann, ob ein funktionierendes Kommunikationssystem zwischen der Ziellinie und der Stopp-Linie und ob ein Backup-System für den Fall eines Ausfalls vorhanden sind.

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 Zeitnahme besitzt.

Bei der Durchfahrt der Strecke müssen alle Schilder für die Kontrollbereiche überprüft werden, und es ist zu gewährleisten, dass sie den vorliegenden Informationen im Road Book/ 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 weiterhin wichtig, dass jeder Kontrollpunkt, einschließlich Servicepark und Sammelkontrollen 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.

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

DER LEITER DER STRECKENPOSTEN/DER LEITER STRECKENSICHERUNG

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 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 Sportwart 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, wie er auch für jedes Wettbewerbs-Fahrzeug durchgeführt 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 WP-Leiter darüber zu informieren, dass man sich vom vollständigen und akzeptablen Zustand für den Start der Wertungsprüfung 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 bekannt ist, 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 stellt außerdem sicher, 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 und löst der Leiter der Sportwarte der Streckensicherung die Situation entsprechend, wobei er die Rallye-Leitung über alle ergriffenen Maßnahmen in Kenntnis setzt.

Wenn auf der Wertungsprüfung rote Flaggen verwendet werden, kann es möglicherweise angebracht sein, wenn dieses Fahrzeug die korrekten Standorte der roten Flaggen und deren korrekte Anzeige 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 Organisationskomittee der Veranstaltung als Bericht für die Nachbesprechung zur Verfügung gestellt.

3/ DAS SAFETY DOSSIER

3.1 Das Safety Dossier

3.2 Das Safety Dossier im Detail

3.3 Notfall-Plan (K-Plan)

3.4 Medizinische Anlaufstellen

3.5 Funk-Kommunikation für die Wertungsprüfung

3.6 Zwingend erforderliche Funkpositionen

3.7 Zusätzliche Funkpositionen

3.8 Tracking-Systeme

3.9 Schikanen

3.10 Kurven schneiden

3.11 Der Servicepark

3.12 Betankung der Wettbewerbs-Fahrzeuge

3.13 Elektrische Rallye-Fahrzeuge

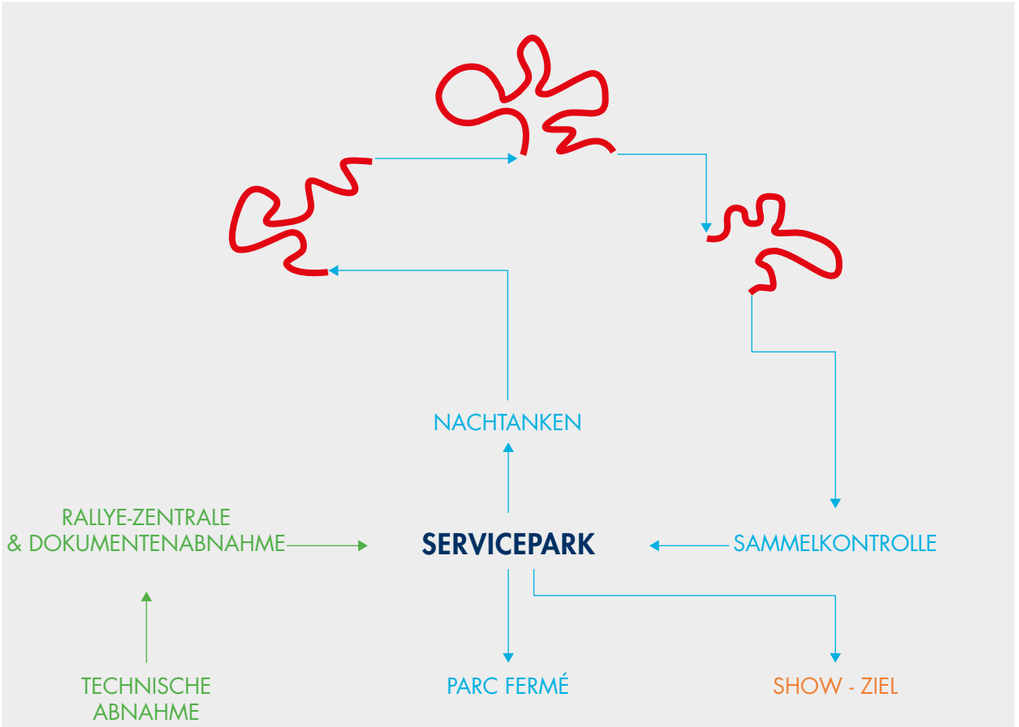
3.14 Empfehlungen für private Tests

3.15 Umweltbestimmungen

3.16 Behinderungen und Barrierefreiheit

3/ **DAS SAFETY DOSSIER**

WERTUNGSPRÜFUNGEN



ROT: Wettbewerb
BLAU: Festgelegte Zeiten
GRÜN: Außerhalb des Wettbewerbs

* 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 **DAS SAFETY DOSSIER**

Im Laufe der Jahre hat sich der so genannte "Sicherheitsplan" von einem grundlegenden Funktions- und Sicherheitsdokument zu einem sehr umfassenden Dossier entwickelt, das eine Vielzahl von Partnern, Lieferanten und WP-Personal anspricht. Angesichts dieser Zunahme an Kapiteln muss der Sicherheitsplan nun als SAFETY DOSSIER bezeichnet werden.

Nicht jeder Teil des Safety Dossiers ist für jede Funktion vollständig relevant. Für viele Funktionen könnte nur ein Abschnitt des Dossiers für die erfolgreiche Ausführung der jeweiligen Funktion erforderlich sein. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass bei einem Zwischenfall viele Aufgabenbereiche Informationen oder Details zu ihrer Aufgabenstruktur benötigen, die bei der Erfüllung ihrer üblichen Aufgaben während der Rallye nicht unbedingt wichtig wären. Daher kann das Dossier nicht in verschiedene Abschnitte unterteilt werden, sondern wird als ein einziges Dokument erstellt, von dem jeder, der in der Vergangenheit einen "Sicherheitsplan" erhalten hat, eine Kopie haben sollte.

Die beste Vorgehensweise wäre, ein zusammengefasstes Bordbuch "Roadbook / Aufbau" mit Bordbuch-Zeichen für die Personen in der Safety Car Karawane und das Sicherheitspersonal auf den Wertungsprüfungen zu erstellen. Es ist schwierig, währen der Abfahrt der Wertungsprüfungen mit einem unhandlichen Safety Dossier zu arbeiten. Mit dieser Kurzversion ist das Dokument für diese besonderen Crews einfacher und effizienter zu handhaben.

Ein effektives Safety Dossier bedarf einer optimalen Vorbereitung, damit es 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 und eine sichere Veranstaltung durchzuführen.

Für den größten Teil der Rallyes gibt es bereits effektive Safety Dossiers, aber nicht alle gehen ausreichend auf die besonderen Anforderungen in Zusammenhang mit der Sicherheit der Zuschauer ein.

Das Safety Dossier ist ein entscheidender Bestandteil bei der Durchführung von Rallyes. Das Dossier 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.

Das Safety Dossier hat mehrere Funktionen und ist auch eines der von den Behörden geforderten Dokumente, das Dokument, das für den Aufbau der Wertungsprüfungen und des Safety Road Books verwendet wird.

Es sollte der ASN/FIA wenigstens einen Monat vorher zugeschickt werden – damit der Safety Delegate/der Medical Delegate die Möglichkeit haben, es 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.

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

Das gesamte Safety 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. DAS SAFETY DOSSIER UMFASST:

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

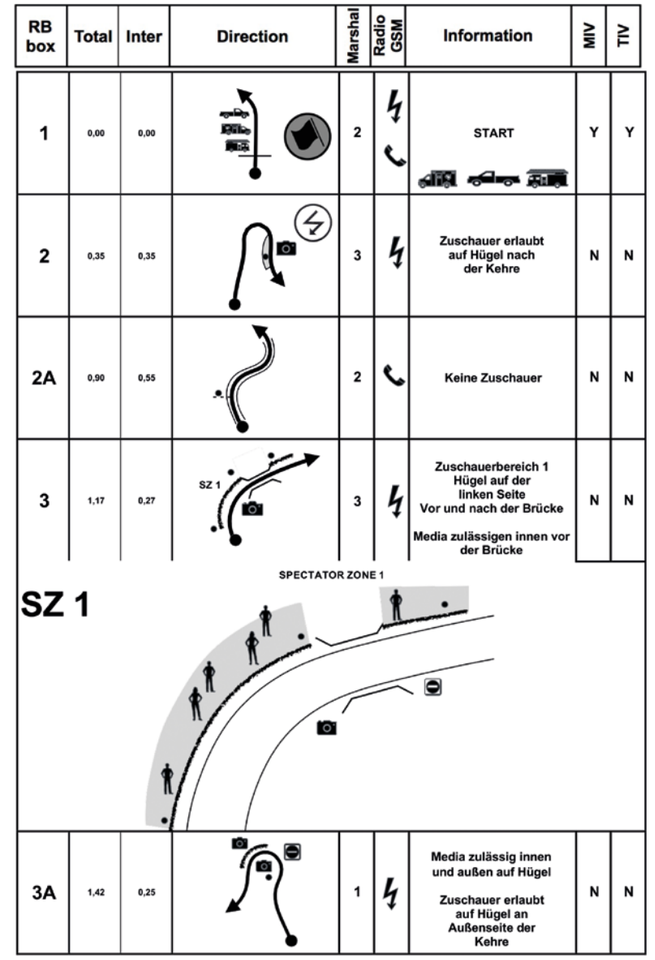
B. OPERATIVE PLÄNE FÜR ALLE OFFIZIELLEN/AUFGABEN (DARIN KÖNNEN AUCH IHRE PLÄNE FÜR DIE FUNK-LOGISTIK ENTHALTEN SEIN)

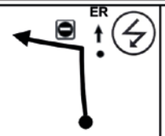
C. EINEN NOTFALL-PLAN (K-PLAN) (EINSCHLIESSLICH DEM PLAN FÜR SCHWERWIEGENDE VORFÄLLE & KOMMUNIKATION)

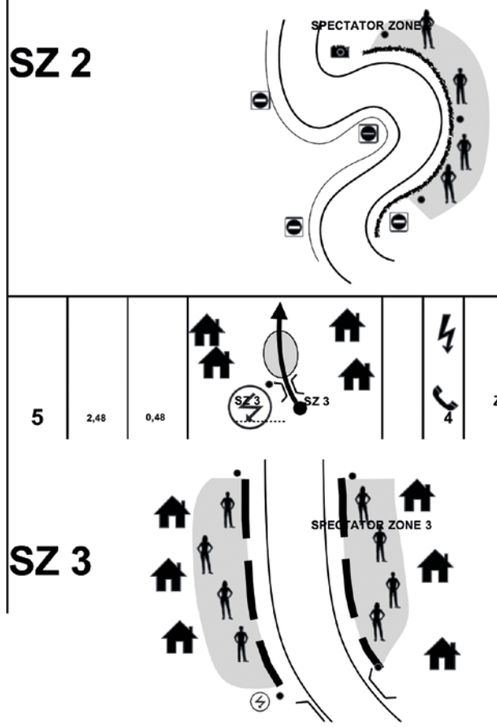
D. DAS FORMAT DES SICHERHEITSPLANS FÜR SAFETY CARS

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

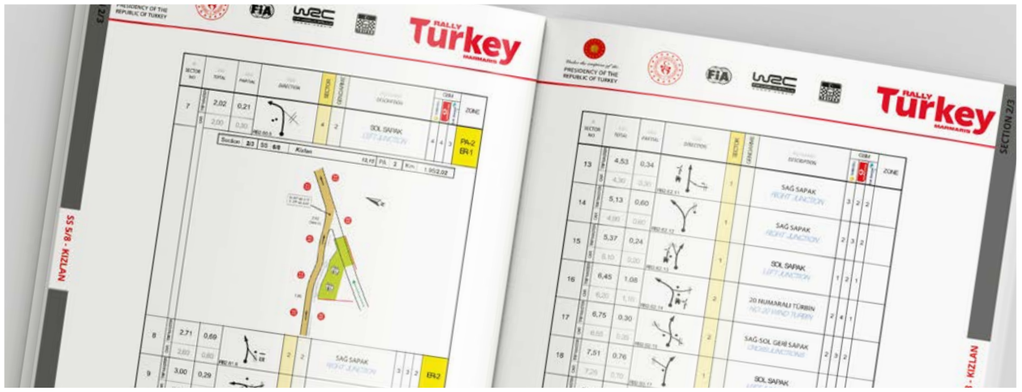
a. Entfernungen und Boxennummern wie im Road Book
b. Entfernungen von der Straße zu den Zuschauerbereichen
c. Die Höhe der Zuschauerbereiche
d. Die Position der Safety-Fahrzeuge beim Start der Wertungsprüfung
e. Absperrband
f. Positionen der Streckenposten



RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TIV
4	1,67	0,25		2		Rettungsweg 1	Y	Y
4A	2,00	0,33		3		Zuschauerbereich 2 Hügel an Außenseite der Kehre links Media zulässig nach dem Bereich an der Innenseite der Rechtskurve	N	N



5	2,48	0,48		4		Zuschauerbereich 3 Auf beiden Seiten der Strecke hinter den Betonblöcken	Y	N



3.2 DAS SAFETY DOSSIER IM DETAIL

1. Eine Einleitung mit Informationen:

- Über den Zweck des Plans;
- Wer es 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 Zuschauer (einschließlich der medizinischen/ Erste Hilfe-Leistungen);
- Sicherheit der teilnehmenden Teams;
- Sicherheit von Freiwilligen bei der Veranstaltung.

3. Der vollständige Zeitplan für die Veranstaltung, einschließlich der verwendeten Safety Cars und einer Streckenkarte 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:

- FIA/ASN Safety Delegate
- FIA/ASN Sportkommissar und die Sportkommissare
- Rallyeleiter
- Stellvertretende Rallyeleiter
- Leiter der Streckensicherung
- Medizinischer Einsatzleiter
- Leiter der Streckensicherung Zuschauer
- Funkstellenleiter
- WP-Leiter für jede einzelne Wertungsprüfung
- Pressebeauftragter

6. Die Telefonnummern der verschiedenen Notfall- und Sicherheitsdienstleister:

- Polizei
- Krankenhäuser (mit Anschrift)
- Feuerwehr
- Erste Hilfe und Transport von Verletzten
- Leitstelle Rettungswagen
- Die an jeder einzelnen Wertungsprüfung stationierten Rettungseinheiten
- Die an jeder einzelnen Wertungsprüfung stationierten Bergungseinheiten
- Die an jeder einzelnen 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 Bereitschaft zu versetzen

7. Die Risikobeurteilung erfolgt nach gesundem 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 ein Formblatt häufig die einfachste Möglichkeit zum Verständnis Ihres Risikomanagements.

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.

VERANSTAL-TUNGS-ZEITPLAN

ZEITPLAN SAFETY CARS

RALLYE-GESAMT-ZEITSCHEMA

Itinerary

2021 RALLY

V 1.0	01 February 2019

Start (Sections 1 & 2) — **Friday 1st June 2019**

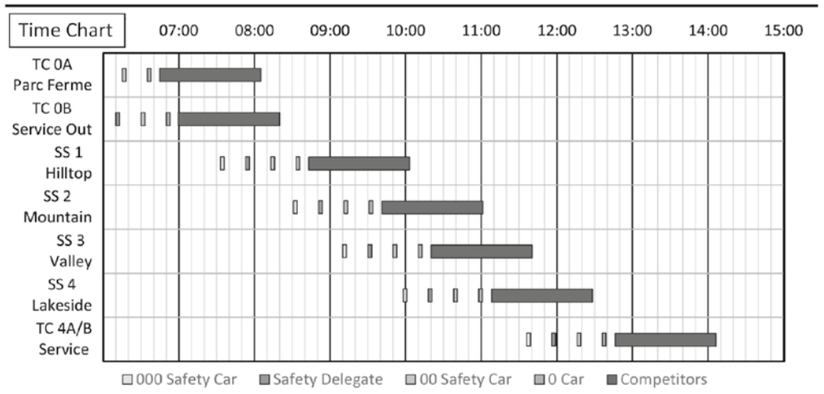
TC / SS	Location	SS Dist. Km.	Liaison Dist. Km.	Total Dist. Km.	Target Time	First Car Due	
0	Parc Fermé - Out Service - In	-	-			06:45	
	Service A (Queensferry)	**-**	**-**	**-**	0:15		
0A	Service - Out		-	-		07:00	
RZ 1	Refuel (FIA Fuel) - Service Park	-	-	-			
	Distance to next refuel	*(29.57)*	*(144.68)*	*(174.25)*			
1		-	75.24	75.24	1:40	08:40	
SS 1	***Hilltop 1***	**10.99**	-	-		***08:43***	
2		-	35.26	46.25	0:55	09:38	
SS 2	***Mountain***	**1.63**	-	-		***09:41***	
3		-	24.56	26.19	0:36	10:17	
SS 3	***Valley 1***	**16.95**	-	-		***10:20***	
RZ 2	Refuel (FIA Fuel) - High Town	-	(9.62)	-			
	Distance to next refuel	*(29.13)*	*(56.42)*	*(85.55)*			
4		-	22.93	39.88	0:45	11:05	
SS 4	***Lakeside 1***	**29.13**	-	-		***11:08***	
4A	Regroup & Technical Zone - In	-	43.06	72.19	1:38	12:46	
4B	Regroup Out - Service - In	-	0.05	0.05	0:15	13:01	
	Service B (Queensferry)	**(58.70)**	**(201.10)**	**(259.80)**	0:30		

Section 1

Safety Car Schedule

Location	Timing Delivery	Closed to Priority Media	Regional Safety Car	FIA Medical Delegate	Timing Car	Spectator Safety Officer	Safety Car 000	FIA Safety Delegate	Safety Car 00	Safety Car 0	1st Car Due
Friday 1st June											
TC 0A/0B Service Park	03:45	---	---	---	---	---	05:35	---	06:15	---	**06:45**
SS 1 Hilltop 1	05:43	06:43	06:48	07:13	07:13	07:23	07:33	07:53	08:13	08:33	**08:43**
SS 2 Mountain	06:41	07:41	07:46	08:11	08:11	08:21	08:31	08:51	09:11	09:31	**09:41**
SS 3 Valley 1	07:20	08:20	08:25	08:50	08:50	09:00	09:10	09:30	09:50	10:10	**10:20**
SS 4 Lakeside 1	08:08	09:08	09:13	09:38	09:38	09:48	09:58	10:18	10:38	10:56	**11:08**
TC 4A/4B/4C Service Park	09:46	---	---	---	---	---	11:36	---	12:16	---	**12:46**

Time Chart



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

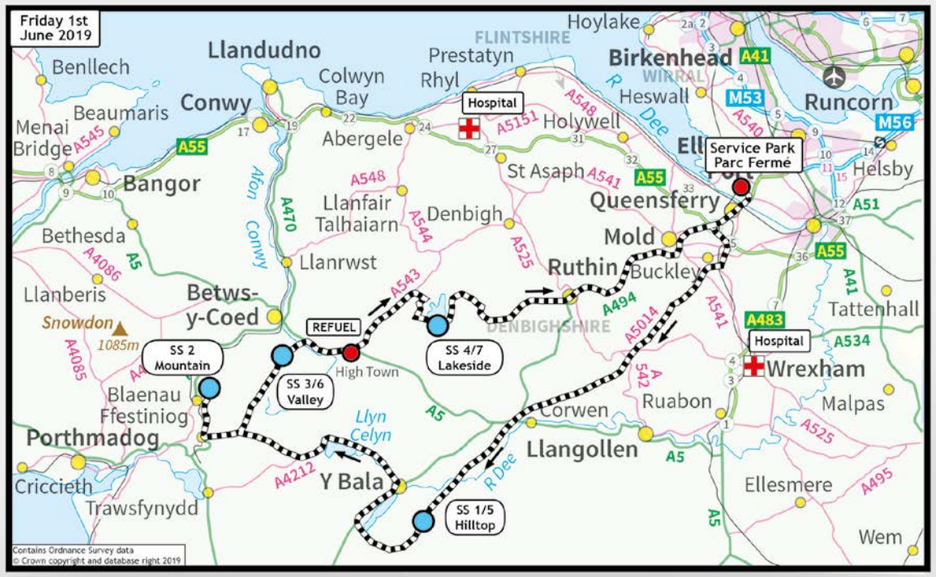
- Wahrscheinlich erwartete Anzahl der Zuschauer und spezifische Probleme, die aufgetreten sind;
- Pläne, auf denen die Zugangswege, Parkplätze und Zuschauerbereiche zu sehen sind, mit den entsprechenden Textpassagen auf der Frontseite;
- Die bei der Veranstaltung verwendete Beschilderung;
- Veranstaltungsbezogene 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; es muss ein Verfahren zur direkten Kontaktnahme mit den Sportwarten vorgesehen werden, falls diese sich zu einer neuen Position begeben müssen;
- Die Rolle des WP-Leiters zur Unterstützung der Sportwarte der Streckensicherung im Umgang mit uneinsichtigen Zuschauern, d.h. durch Unterbrechung der Wertungsprüfung, wenn die Zuschauer nach Aufforderung nicht zu einer andere Stelle wechseln wollen;

10. Der Sicherheitsplan für jede Wertungsprüfung führt alle wichtigen Offiziellen, die Notfall-Dienste für die Wertungsprüfung auf und enthält eine detaillierte Streckenkarte der einzelnen Wertungsprüfungen einschließlich der Standorte von Funk- und Rettungsmannschaften, Zuschauerbereichen und Treffpunkten für die Übergabe von Unfallopfern.

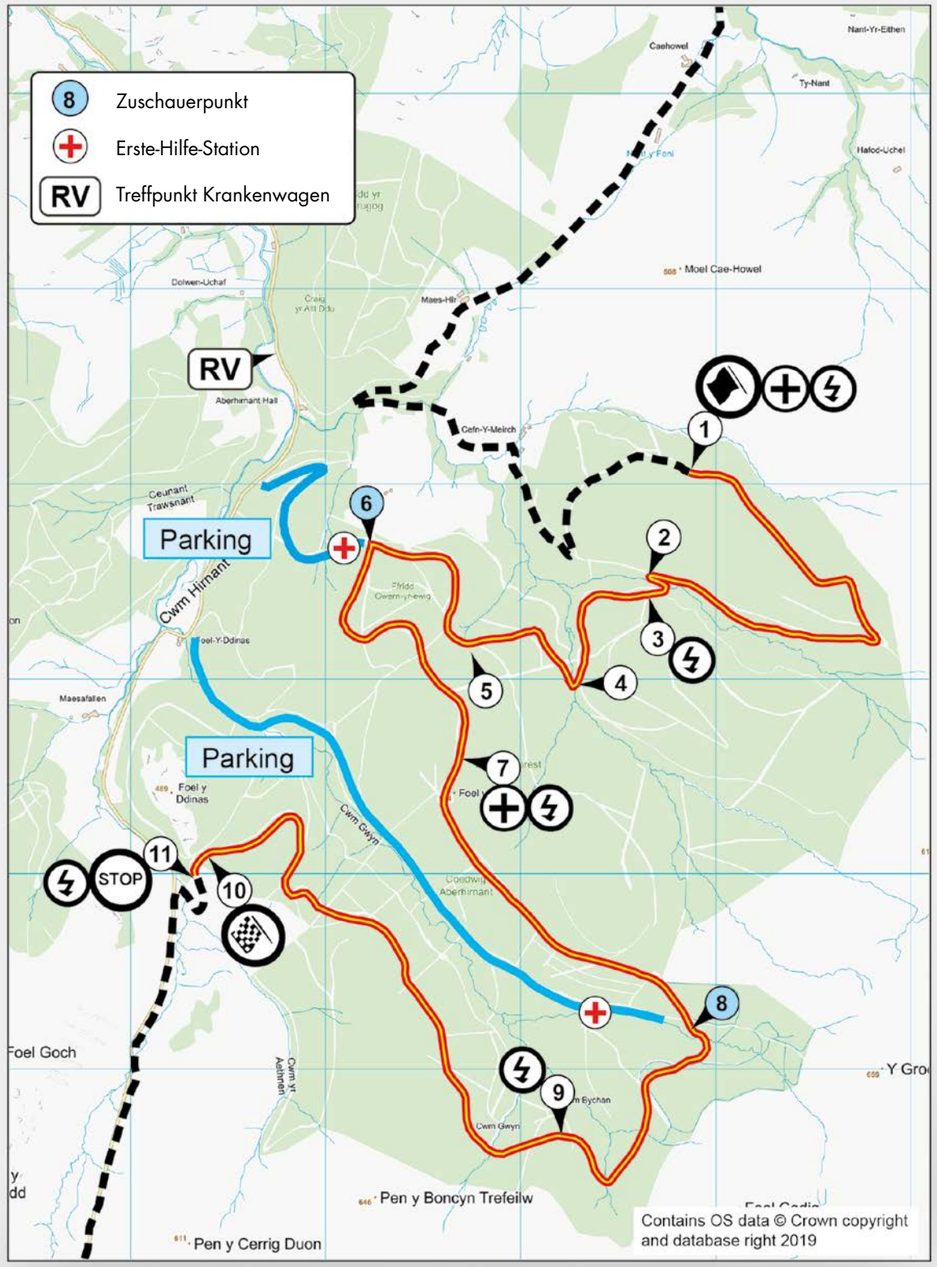
[Sie sollten Vorkehrungen für eine alternative Strecke jeder einzelnen Wertungsprüfung treffen, die im Falle der Streichung einer Wertungsprüfung genutzt werden können.]

11. Für alle Bereiche außerhalb der Wertungsprüfungen, wie zum Beispiel die Technische Abnahme, der Servicebereich, Sammelkontrollen, Mediazonen und Zeitkontrollen, sollten ebenfalls Sicherheitspläne erstellt werden.

	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 Maß-nahmen bis wann	7 Abschlussda-tum
1	Unebenes Gelände und Baumstümpfe	Zuschauer und Sportwarte	Hinweis an alle auf angemessenes Schuhwerk und die Absperrungen für besonders gefährliche Bereiche	Da die Strecke bei Tageslicht befahren wird, gibt es keine weiteren Vorkehrungen. In den Zuschauer-bereichen ist die Erste Hilfe gewährleistet.	Information an die Sportwarte bezüglich der Risiken. Hinweise in den Programmen und auf der Website	2 Wochen vor der Veranstal-tung	
2	Bereich zum Auftanken	Sportwarte	2 Meter Freiraum, getrennt vom Servicebereich	Für den Umgang mit Feuer geschulte Sportwarte, die mit Feuerlöschern im „einsatzbereiten" Zustand ausgestattet sind	Servicepark Manager	Aufbau	Tag der Veranstaltung



Landkarte mit der Streckenübersicht und eingezeichneten Treffpunkten



Detaillierte Landkarten der Wertungsprüfungen für den Sicherheitsplan

3.3 **NOTFALL-PLÄNE (K-PLAN)**

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 Safety Dossiers 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 Notfall-Plan (K-Plan) besteht aus einer Erklärung, wie mit kleineren oder ernsten Vorfälle (ein Routine-Vorfall mit Auswirkungen auf den sicheren Ablauf der Veranstaltung, bei dem die Polizei aber nicht zur Übernahme der Koordination von Maßnahmen zur Behebung benötigt wird) bzw. mit einem schwerwiegender 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 HilfePersonal 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 ernsteren 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 Koordinierung 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 Umständen umzugehen.

Die Beseitigung derartiger Routine-Ereignisse ist ein wesentlicher 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 ein-fahren.

Der Umgang mit einem ernsteren Vorfall ist ebenfalls ein wesentlicher 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 ernsteren 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 Koordinierung 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 erläutern:

- Rollen und Aufgabenverteilung bei der Entscheidungsfindung
- Kommunikation mit den Sicherheitskräften der Veranstaltung und bei Bedarf den Rettungskräften
- Kommunikation mit den Teilnehmern, Offiziellen und den Zuschauern
- Kommunikation mit den Medien
- Meldeverfahren für die vor Ort befindlichen Kräfte.

Der K-Plan kann in das Safety dossier 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 Vorab-Planung dieser Punkte äußerst hilfreich.

3.4 **MEDIZINISCHE STATIONEN**

- Am Start jeder einzelnen Wertungsprüfung muss eine medizinische Station 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 Stationen bestehen aus Fahrzeugen zur ersten medizinischen Notfallversorgung (MIC), technischen Rettung (Befreiung aus eingeklemmten Insassen/ Bergung/ Feuerwehr) (TIC) sowie zur Evakuierung von Verletzten (Krankenwagen).
- Fahrzeuge können als Kombifahrzeuge/zur gemischten Nutzung bei medizinischen und technischen Einsätze 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 medizinische Stationen müssen mit einer Funkstation kombiniert und ordnungsgemäß 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 eine Mannschaft, die sich mit der Befreiung von eingeklemmten Insassen /Bergungen/Feuerbekämpfung auskennt und bevorzugt aus Feuerwehrleuten besteht.
- Am Start muss ein mit einer Reanimationseinheit ausgerüsteter Rettungswagen stationiert sein, sowie ein Arzt, der 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 WP-Leiter eingeleitet.

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

3.5 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, beispielsweise 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.

Bei den Besichtigungsfahrten muss ein Schild mit Funksymbol am Standort jedes vorgeschriebenen Funk-Standorts aufgestellt werden.

Dieses Schild kann kleiner sein, aber es muss für die Teams bei den Besichtigungsfahrten klar erkennbar sein, damit der Standort in ihren Streckenaufschrieben 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 müssen die Funker sicherstellen, dass sie im ausreichenden Abstand von der Wettbewerbsstrecke parken und ebenso Stellung beziehen, ohne dabei die Auslaufzone zu blockieren.

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

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

3.6 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, außerdem sind Funkschilder zur Kennzeichnung erforderlich.

Die Hauptfunkposten am Start, Ziellinie/Stopp sind so zu positionieren, 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 Stationen entlang der Strecke und Kreuzungen, wo Abkürzungen für die Safety Cars wieder auf die Strecke führen, werden mit Hauptfunkposten besetzt.

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

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

HAUPT-ZUSCHAUERBEREICHE

Diese Funkstreckenposten müssen die Startnummern 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 wer-den oder mit Funkschildern gekennzeichnet sein.

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

3.7 ZUSÄTZLICHE FUNKPOSITIONEN

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

Diese Punkte werden, wie von der Veranstaltung ver-langt, 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.

AUFGABEN DER FUNKER AUF EINER WERTUNGSPRÜFUNG:

- Sie sind für ihren Abschnitt 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 läuft, bleiben sie neben ihrer Funkausrüstung und verfolgen die Durchsage eines jeden Autos, das in die Wertungsprüfung startet.
- Sie erfassen die an ihnen vorbeifahrenden Fahrzeuge. Wenn ein Fahrzeug 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 gezeigt.

RE 6 VORLAGEN FUNKKOMMUNIKATION

Vorlage 1 Streckenposten	WP-Leiter
Hallo, Hallo – WP-Leiter, können Sie mich hören?	Sprechen Sie – wer ruft den WP-Leiter?
Hier ist Mike – Vor uns hat sich ein Fahrzeug überschlagen Es ist schrecklich, großer Schaden und ich weiß nicht, was ich tun soll.	Hallo, auf welcher WP sind Sie und wie ist Ihre Position?
Ich bin auf Ihrer Prüfung, gleich nach der Rechtskurve.	Können Sie mit bitte Ihre genaue Position duchgeben?
Ja, etwa 15 Meter nach der Kurve, das Auto liegt auf dem Dach und die Teilnehmer sind noch drin - was soll ich tun?	Mike, wie lautet die WP-Nummer und der Name?
Ich glaube, es ist die WP 3, den Namen weiß ich nicht	Welche Startnummer ist betroffen?
Es ist die Nummer 8	OK Mike, bitte gehen Sie zur Vorderseite des Fahrzeugs, wenn dies ohne Sicherheitsbedenken möglich ist - gibt es noch jemanden, der zurück zur Strecke laufen kann, um Sie zu warnen, wenn ein anderer Teilnehmer kommt?
Es helfen jetzt viele Zuschauer, ich glaube, sie werden es schaffen, das Fahrzeug wieder auf die Räder zu stellen.	

Trainer Kommentare:

1. Der WP-Leiter hat NICHT gefragt, ob es Verletzte gibt?
2. Der Streckenposten hat sich überhaupt NICHT eindeutig geäußert
3. Sollten sie es wieder auf die Räder stellen?
4. Schicken Sie IMMER jemanden an der Strecke zurück.
5. Warndreieck und ggf. OK/SOS-Schild.

FIA_RWM_2018_Copyright

Beispiel für eine Funkkommunikation auf einer Wertungsprüfung im Anschluss an einen Vorfall

RE 6 VORLAGEN FUNKKOMMUNIKATION

Vorlage 2 Streckenposten	WP-Leiter
Leiter WP 3, Leiter WP 3 von Mike Smith an Posten 5 auf WP 3	Sprechen Sie, Mike, Leiter WP3 hört.
Fahrzeug 8 hat sich direkt vor uns überschlagen, gleich nach der Rechtskurve, etwa 200 Meter nach Posten 5. Ich informiere mich näher, aber die Prüfung ist teilweise blockiert. Ende.	Danke Mike, bitte schicken Sie jemanden zurück zur Strecke, der Sie vor herannahenden Teilnehmern warnt – achten Sie auf Ihre eigene Sicherheit und halten Sie mich auf dem Laufenden.
Wird erledigt.	Ich warte.
Leiter WP 3, Leiter WP 3 von Mike Smith - Die Fahrer scheinen in Ordnung zu sein, sie bitten darum, das Fahrzeug wieder auf die Räder zu stellen, damit sie weiterfahren können, aber das scheint unmöglich, weil die linke Vorderseite stark beschädigt ist. Ende.	Kommen die Fahrzeuge vorbei? Ende.
Ja, mit Vorsicht, wie soll ich weiter vorgehen. Ende.	Mike, bitte machen Sie ein paar Notizen auf dem Formular für Berichte über Zwischenfälle. Ich werde Sie auf dem Laufenden halten, sobald die Rallyeleitung entschieden hat, welche Maßnahmen ergriffen werden sollen. Zentrale in Bereitschaft.

Beispiel für eine Funkkommunikation auf einer Wertungsprüfung im Anschluss an einen Vorfall

3.8 **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 Abnahme zu überprüfen, und die Anweisungen bezüglich Abholung, Rückgabe und Einbau werden von jedem Veranstalter 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.

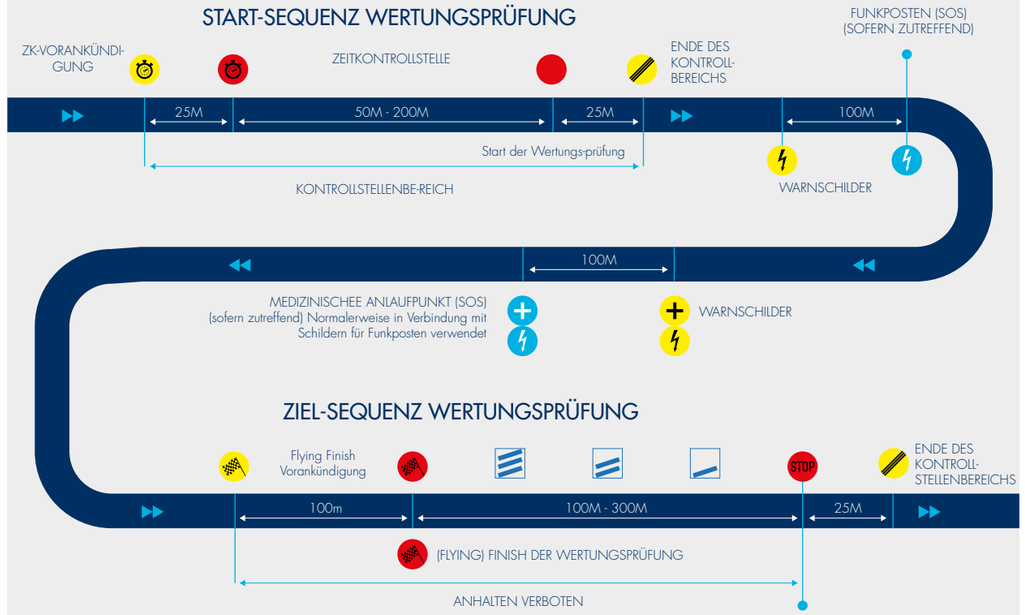
Ein Mitglied des Teams der Rallye-Leitung muss mit der Überwachung der Tracking-Signale von jedem Teilnehmer beauftragt werden, auch wenn alle Mitglieder der Rallye-Leitung ein Auge auf die Tracking-Bildschirme haben. Alle eingehenden Signale von einem Wettbewerbs-Fahrzeug, unabhängig davon, ob es das Signal OK, liegengeblieben, SOS oder ein Verlust der Kommunikation ist, wird dem WP-Leiter mitgeteilt und untersucht. Denken Sie immer daran: Ganz egal wie ausgefeilt ein Tracking-System ist, kein System ist absolut fehlerfrei. Die eingehenden Signale müssen immer geprüft werden.

Für die Tracking-Systeme in den Wettbewerbsfahrzeugen muss immer ein Back-up vorhanden sein. Die Funkposten am Start jeder Wertungsprüfung geben die Startnummer des Fahrzeugs, das in eine Wertungsprüfung startet, über das Funknetzwerk der Wertungsprüfung durch und jeder Funkposten entlang der Wertungsprüfung protokolliert die Startnummer, wenn sie an seinem Standort vorbeifährt. Jedes Fahrzeug, 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



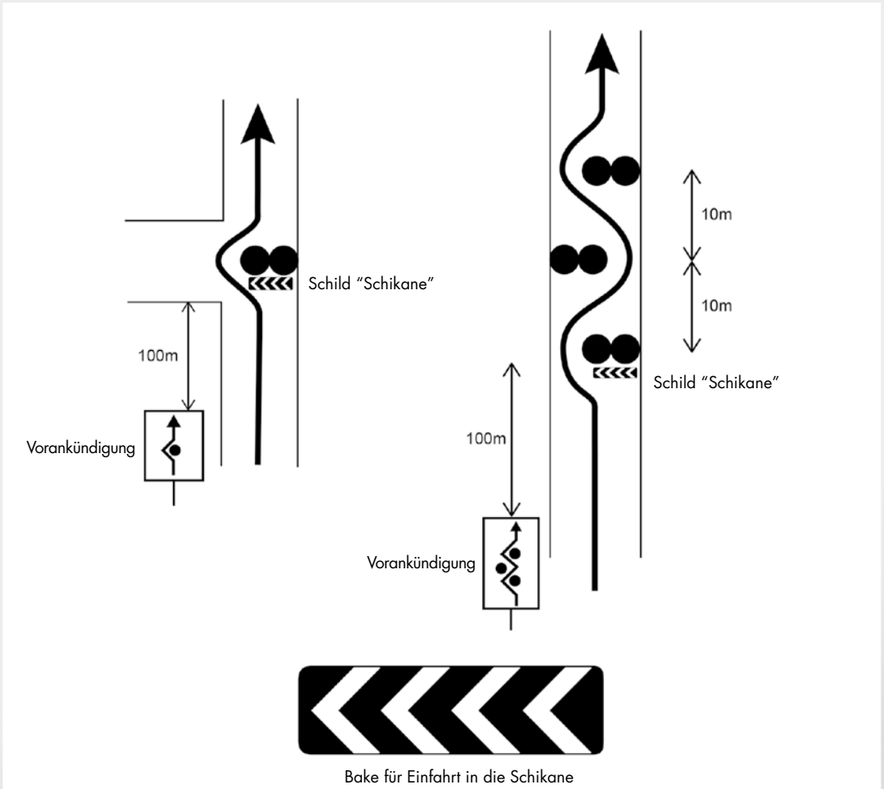
TYPISCHE SCHILDER ENTLANG DER WERTUNGSPRÜFUNG

3.9 **SCHIKANEN**

Schikanen können zur Reduzierung der Geschwindigkeit vor bestimmten Hochrisiko-Stellen einer Wertungsprüfung eingesetzt werden. Es ist allerdings wünschenswert, dass die Streckenführung so geplant wird, dass wo immer möglich auf Schikanen verzichtet werden kann. Alle Schikanen müssen im Streckenbuch aufgeführt 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 Schikanen-Elemente muss ganz klar mithilfe einer aufgemalten 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 Beobachtungsposten für die Folgefahrzeuge einzusetzen, die ihre Trillerpfeife nutzen, um die Kollegen vor ankommenden Fahrzeugen zu warnen, während sie versuchen, die beschädigten Bereiche wieder aufzubauen.

Wenn diese Aufgabe nicht in Sicherheit ausgeführt 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.

3.10 **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. Der Stock besteht nach Möglichkeit aus Kunststoff.

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

3.11 **DER SERVICEPARK**

Der Servicepark kann bei einer Rallye zu einem Bereich hektischer Aktivitäten werden, denn die Teams bereiten ihre Wettbewerbs-Fahrzeuge für den nächsten Abschnitt der Veranstaltung vor. 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 Fahrzeugen zu arbeiten und dafür zu sorgen, dass der Bereich für Zuschauer trotzdem interessant ist.

Innerhalb des Servicepark weist der Veranstalter jedem Team im Wettbewerb eine ‚Zone als Servicebereich' zu. Diese Zonen muss so organisiert 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 eine sichere Bewegung als Fußgänger vorhanden ist. Der Boden muss relativ eben sein, deutliche Gefahren müssen angemessen kontrolliert werden.
- Die Veranstalter 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 Veranstalter 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 Veranstalter 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 einer Hebevorrichtung 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 Veranstalter ist über diese Arbeiten informiert worden
  - Ein Feuerlöscher mit Bediener sind einsatzbereit in Bereitschaft
  - 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 Bewerber, die Teams, 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 dem Servicepark über längere Zeit der herrschenden Kälte, Feuchtigkeit oder Hitze aussetzen und sollten entsprechend gekleidet sein.
- Die Bewerber werden daran erinnert, dass sie jederzeit die Wettbewerbsbestimmungen sowie die Bestimmungen der Ausschreibung einhalten müssen

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 Wettbewerbs- und Servicefahrzeuge müssen mit einem geeigneten Feuerlöscher ausgestattet sein.
- Vor der Inbetriebnahme eines Kochgeräts sollten besondere Vorkehrungen getroffen 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 den Veranstalter erstellt, bevor der Servicepark verlassen wird.
- Die Veranstalter sind für die Einrichtung eines Notfallplans verantwortlich, der auch Brände erfasst.

ABFALL

- Die Bewerber 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.
- Es können sich Fußgänger in dem Servicepark aufhalten. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang darauf zu achten, dass Zusammenstöße vermieden werden, und die Veranstalter müssen nach Möglichkeit überall dafür sorgen, dass die Fußgängerwege separat verlaufen.

3.12 BETANKUNG DER WETTBEWERBS-FAHRZEUGE

Die Veranstalter einer Rallye müssen die Betankungsmöglichkeiten für die Veranstaltung festlegen und angemessene Maßnahmen zur Einschränkung des Risikos verschütteter Kraftstoffmengen, von Bränden oder anderen Risiken treffen. Bei der Entscheidung über die Tankmöglichkeiten und zur entsprechenden Risikostufe müssen die Veranstalter prüfen, 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 Veranstalter keinerlei Verantwortung zu, weil die Betankung abseits der Veranstaltung stattfindet.

Professioneller Kraftstoff-Anbieter

Der Veranstalter übernimmt die allgemeine Verantwortung, aber hat die Aufgaben an einen kompetenten Anbieter übertragen. Die Vorkehrungen des Anbieters zur Einschränkung des Risikos sind dennoch von den Veranstaltern zu überprüfen, und sie müssen gleichermaßen überprüfen, dass entsprechende Sicherheitsvorkehrungen umgesetzt wurden.

Tankbereich

Die Verantwortung für die Kontrolle und Koordinierung der Lagerung und Abgabe von Kraftstoff liegt bei den Veranstaltern. Eine Risikobewertung, ein Sicherheitsplan und ein Maßnahmenplan sind erforderlich.

Selbst-Betankung

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

RISIKOKONTROLLE

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

- Kraftstofftransport, das Risiko von verschüttetem Kraftstoff und die Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitsbestimmungen. Die Vorkehrungen zum Transport des Kraftstoffs an den Standort liegen in der Verantwortung des Bewerbers/Teilnehmers. Der Veranstalter muss bedenken, dass Kraftstoff am Standort transportiert wird.
- Lagerungsvorkehrungen für Kraftstoffe einschließlich angemessener Behälter, eine deutliche 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.
- Überprüfung, 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.
- Bereitstellung von Vorkehrungen zur Bewältigung von Bränden und verschüttetem Kraftstoff, sowie angemessene Notfallverfahren. Eine angemessene Anzahl Feuerlöscher (Trockenpulver und AFFF) muss vorhanden sein.
- Angemessene Absicherung des Bereichs, 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 zur Warnung vor den vorhandenen entzündlichen Substanzen und zum Verbot von Zündquellen

LAGERUNG UND VERWENDUNG VON KRAFTSTOFF

- Die Veranstalter müssen geeignete Vorkehrungen zur Betankung treffen, dabei ist die Einrichtung einer ausgewiesenen Tankzone zu bevorzugen.
- Wenn ein Betanken im Servicebereich zugelassen wird, so ist dieser Vorgang als letztes vor der Abfahrt des Fahrzeugs durchzuführen. Das Fahrzeug befindet sich nicht mehr auf Stützvorrichtungen, es steht mit allen vier Rädern auf dem Boden und alle anderen 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 dem Servicepark 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, stellen sicher, 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.

3.13 ELEKTRISCHE RALLYEFAHRZEUGE

Die Entwicklung der Fahrzeugelektrifizierung wird von den meisten Automobilherstellern für die Massenproduktion vorangetrieben. In naher Zukunft wird die Elektrifizierung auch im Rallyesport Einzug halten. Opel wird im Jahr 2021 ein vollelektrisches Rallyeauto für den Wettbewerb bereit haben. Entwickelt für eine Markenserie, wird es eine Premiere für den Rallyesport sein.

Alle Elektroautos müssen die Zulassungsstandards erfüllen, die für alle straßentauglichen Fahrzeuge gelten. Zusätzlich zu diesen Standards müssen die Fahrzeuge das von der FIA festgelegte Reglement erfüllen. Diese sind im ISC, Anhang J 253, Artikel 18.22 beschrieben.

Wichtig für den sicheren Betrieb eines elektrischen Rallyeautos ist die permanente Überwachung des Hochspannungssystems. Der Hauptalarmanzeiger informiert durch Lichtsignale, die im Innen- und Außenbereich des Wettbewerbsfahrzeugs sichtbar sind, über den Zustand des Hochspannungssystems. Sensorsysteme melden sofort eine Störung des Hochspannungssystems, das dann von innerhalb oder außerhalb des Fahrgastbereichs abgeschaltet werden kann. Unabhängig davon wird das System im Falle eines schweren Aufpralls sofort komplett abgeschaltet.

Status des Lichtsignals	RESS Status
GRÜN	SICHER
ROT blinkend	GEFAHR (System Defekt)

Die Entwicklung von Schulungsprogrammen für den Rallye-Marshall ist von größter Bedeutung. Dies gilt für die Streckenposten auf den Wertungsprüfungen bis hin zum Serviceparkpersonal. Für alle Personen, die bestimmte Arbeiten an oder mit einem elektrischen Wettbewerbsfahrzeug durchführen müssen, sind verschiedene Sicherheitszertifizierungen erforderlich, die in Abhängigkeit des Kontakts der Person mit dem Fahrzeug kategorisiert sind. Nur wer über die entsprechende Zertifizierung verfügt, darf Arbeiten am Hochspannungssystem des Elektro-Rallyefahrzeugs durchführen.

3.14 **EMPFEHLUNGEN FÜR PRIVATE TESTS**

Es ist immer ein aufregendes Erlebnis, ein Rallyeauto in Aktion auf einer Wertungsprüfung zu sehen. Rallye-Fans, die Zugang zu Team-Testtagen haben, wissen, dass sie das Fahrzeug und den Fahrer im Laufe eines Tages mehrmals sehen können, höchstwahrscheinlich in einer weniger beengten Umgebung als bei einer echten Rallye.

Rallye-Test-Organisatoren müssen den Zugang für Zuschauer, Zuschauerbereiche und deren Überwachung in ihre Planung vor dem Test einbeziehen, um eine Kontrolle über das Gelände zu haben, um die Sicherheit für alle zu erhöhen und um unseren Sport zu schützen.

Die FIA hat Richtlinien veröffentlicht, die den Testorganisatoren bei der Verbesserung der Sicherheit im Rahmen von privaten Tests helfen sollen. Die dafür entwickelten Richtlinien sind für ALLE Rallye-Tests relevant.

Das Risiko für einen Vorfall ist immer gleich hoch, ganz egal, ob ein Teilnehmer an einem Test oder an der Rallye teilnimmt. Es muss klar sein, dass immer ein Unfallrisiko besteht, wenn ein Rallye-Fahrzeug irgendwo mit einer entsprechenden Geschwindigkeit gefahren wird.

Bei allen privaten Tests sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Krankenwagen und Sanitäter in Bereitschaft
- Sportwarte der Streckensicherung sichern den Bereich der Teststrecke am Start, am Ziel 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.
- Pläne für Zuschauerzonen, Zuschauerzugang und NO-GO-Bereiche.

Die untenstehende Sicherheits-Checkliste ist ein guter Leitfaden für alle Organisatoren von Rallye-Tests, um sicherzustellen, dass sie die angesprochenen Punkte berücksichtigt und beachtet haben.

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

SICHERHEITS BEI PRIVATEN RALLYE-

SAVE PRINT CLEAR

HINWEIS

Das Ziel dieses Dokuments ist es, zu gewährleisten, dass alle Sicherheitsmaßnahmen vor Beginn Ihrer privaten Tests ergriffen wurden. Die Strecke sollte entsprechend den Sicherheitsrichtlinien für private Rallye-Tests und den Rallye-Sicherheitsrichtlinien aufgebaut werden.

Bitte füllen Sie das Formular vor dem Test zusammen mit dem Team und dem Testveranstalter aus und bearbeiten Sie die Sicherheitscheckliste vor der ersten Besichtigung/Fahrt eines jeden Testtages.

INFORMATION ZUM TEAM

Verantwortliches Teampersonal für den Test und die Sicherheit:

Handynummer während des Tests (internationales Format):

INFORMATION ZUM TEST-VERANSTALTER

Name der Firma:

Adresse:

Internationale Rufnummer:

Land:

Verantwortliche Person für den Test und die Sicherheit:

Handynummer während des Tests (internationales Format):

INFORMATION ZUR TESTSTRECKE

Land: Region: Ort:

Straßenname/.nr.: Oberfläche:

INFORMATION ZU DEN FAHRZEUGEN

Anzahl der Fahrzeuge:						
Rally 1	0	Rally 2	0	Rally 3	0	
Rally 4	0	Rally 5	0	Andere	Bezeichnung	0

1

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

SICHERHEITS BEI PRIVATEN RALLYE-

CHECKLISTE SICHERHEIT, AUSZUFÜLLEN VOR DER ERSTEN BESICHTIGUNG/DEM ERSTEN LAUF

Bitte füllen Sie diesen Teil zusammen mit dem Team und dem Vertreter des Testveranstalters, wie auf Seite 1 angegeben vor der ersten Besichtigung/dem ersten lauf aus.

Teststraßen-Nummer (gemäß vorstehender "Detaillierte Karte der Teststrecke #"

Testdatum: Startzeit des Tests: Ende des Tests:

Nächstgelegenes Krankenhaus: Notfallnummer (int. Format):

Anzahl der Streckenposten auf der detaillierten Karte der Teststrecke: Tatsächliche Anzahl vor Ort:

Anzahl Funkstationen: Anzahl Extra-Funkgeräte/ Batterien:

Bitte stellen Sie sicher, dass Sie ausreichend Zeit haben, um mit dem Team und dem Vertreter des wie auf Seite 1 angegebenen Test-Organisators vor der ersten Besichtigung/dem ersten Lauf die Teststrecke von der Einfahrt bis zu den Sperrschildern am Ende der Strecke abzufahren und füllen Sie dabei die untenstehende Sicherheits-Checkliste aus.
Wenn etwas fehlt, stellen Sie bitte sicher, dass Sie vor Beginn der Tests eine wirksame Ersatzlösung haben, und tragen Sie dies in den Abschnitt "Beobachtungen" ein.

- O Offizielle Dokumente und Genehmigungen ordnungsgemäß vom Testveranstalter erhalten
- O Briefing Streckenposten erledigt
- O Funkgerät für alle Streckenposten
- O Schilder „Keine Zuschauer"
- O Alle Kreuzungen sicher abgesperrt
- O Feuerlöscher vorhanden
- O Arzt/Krankenwagen Team bereit
- O Absperrung Startlinie, Warnschilder
- O Alle Streckenposten an sicheren Positionen gemäß Plan
- O Alle Streckenposten mit roter Flagge ausgestattet
- O Absperrungen Zuschauerzonen mit Trassierband
- O Keine parkenden Fahrzeuge/Personen in Auslaufzonen
- O Absperrung Ziel, Warnschilder

Bitte denken Sie daran, die Liste im Laufe des Tages mehrmals durchzugehen, insbesondere nach einer längeren Service- oder Mittagspause, da die Personen an der Strecke in diesen Zeiten wahrscheinlich ihre Positionen ändern.

Achten Sie im Laufe des Tages genau auf ankommende Zuschauer, manchmal aus Richtungen, die Sie nicht erwarten würden.

Denken Sie daran, dass die Sicherheit oberste Priorität hat; zögern Sie nicht, die Tests im Zweifelsfall kurzzeitig zu unterbrechen, um eine Situation zu bereinigen.

7

3.15 UMWELTBESTIMMUNGEN

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

Für die Veranstaltung ist ein Umweltbeauftragter zu benennen. Es ist wichtig, die Unterstützung und die Rückendeckung der leitenden Mitglieder des Veranstaltungsteam zu haben, um sicherzustellen, dass die umweltpolitischen Auswirkungen und die Nachhaltigkeit bei jeder Maßnahme berücksichtigt werden.

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

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

- Erstens ist ein Best Practices-Rahmenkonzept verfasst worden;
- Zweitens hat die FIA ein Dokument mit Richtlinien zur Akkreditierung für Interessengruppen herausgegeben, die dieses Rahmenkonzept 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 Bezugnahme veröffentlicht, die sich an die verschiedenen Interessengruppen richtet.

Der Schwerpunkt dieser Dokumente, die Bestandteil verschiedener Veröffentlichungen im Hinblick auf die Action for Environment-Strategie der FIA sind, liegt auf 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.

3.16 BEHINDERUNGEN UND BARRIEREFREIHEIT

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

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

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

4/ AUSWAHL DER WERTUNG-SPRÜFUNGEN

4.1 Auswahl der Wertungsprüfungen

4.2 Start, Ziellinie & Stopkontrolle

4.3 Identifikation der Risiken

4.4 Schutz von Leitplanken und anderen Gefahrenstellen

4/ **AUSWAHL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN**

4.1 **AUSWAHL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN**

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 Zuschauer.

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

Die Auswahl der Wertungsprüfungen erfolgt insbesondere aufgrund von Erfahrung und Wissen und nicht so sehr auf Basis bestimmter Dokumente.

Zweck dieses Abschnitts ist es, Entscheidungen bei der Auswahl von Wertungsprüfungen mehr Gewicht zu verleihen.

AUSWAHL EINER WERTUNGSPRÜFUNG, DIE IN DER VERGANGENHEIT BEREITS DURCHGEFÜHRT WURDE.

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

- Gibt es Erfahrungswerte zur Nutzung der Wertungsprüfung in beide Fahrtrichtungen?
- Welche Onboard-Aufnahmen zu der Wertungsprüfung aus den Fahrzeugen sind verfügbar, als sie das letzte Mal verwendet wurde?
- Sind aus vorherigen Durchläufen Daten zur Messung der Geschwindigkeiten auf der Strecke verfügbar?
- Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist kein Indikator dafür, dass eine Wertungsprüfung geeignet ist, auch wenn sie bei der Auswahl zu berücksichtigen ist.
- Gibt es Hochgeschwindigkeitspunkte? Gibt es Be-reiche, in denen über längere Abschnitte eine hohe Geschwindigkeit erreicht wird?
- Ist eine GPS-Erfassung von Wettbewerbs-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 vorherigen Berichten der Safety Delegate verfügbar?
- Welche Informationen sind zu den Erfahrungen mit den Zuschauern in diesem Bereich 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 Wettbewerbs-Fahrzeugen und Zuschauern gegeben?
  - Haben sich die Zuschauer von den ihnen zugewiesenen WP-Bereichen unerwartet an andere Orte begeben?
- Sind weitere Informationen zur Wertungsprüfung von den Wertungsprüfungsleitern und Streckenposten erhältlich?

ÜBERLEGUNGEN ZU EINEM NEUEN STRECKENABSCHNITT ALS WERTUNGSPRÜFUNG.

Die folgende Liste ist nicht abschließend, gibt aber Hinweise auf Überlegungen, wenn eine neue Wertungsprüfung ausgewählt werden soll.

- Länge der Strecke der vorgeschlagenen Wertungsprüfung?
- Handelt es sich um eine Strecke, mit welcher der sportliche und werbewirksame Charakter der Rallye gestärkt werden kann?
- Gibt es geeignete Zufahrtsstraßen für die Teilnehmer, MIV, Krankenwagen und Bergungseinheiten?
- Verkraften die Zufahrtswege für die Zuschauer auch ein großes Verkehrsaufkommen?
- Gibt es geeignete Parkplätze für die erwartete Anzahl Zuschauer?
- Welche Kapazitäten können die zugewiesenen Zuschauerbereiche verkraften?

WERTUNGSPRÜFUNG IN DUNKELHEIT.

Eine ‚nächtliche Wertungsprüfung' (Befahren in der Dunkelheit, entweder früh am Morgen oder spät am Abend) bedarf in der operativen Planung zusätzlicher 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 Kontrollstellen für die Zeitkontrolle, den Start und das Stop auf der Wertungsprüfung müssen beleuchtet sein.
- Die Funk-Standorte auf der Wertungsprüfung müssen in Fahrtrichtung der Rallye beleuchtet sein, damit die Funker die Startnummern der an ihrem Standort vorbeifahrenden Fahrzeuge erkennen können.
- Die Standorte der Sportwarte der Streckensicherung müssen mit Taschenlampen ausgestattet werden.
- Alle Rettungs- und Bergungsfahrzeuge müssen zur Unterstützung der Rettungs- und Bergungseinsätzen mobile Leuchteinheiten mitführen.

- Es muss darüber nachgedacht werden, ob eine stark reflektierende Beschilderung/Ausrüstung für die Wertungsprüfung oder Straßenschilder verwendet werden, da die Fahrer ansonsten aufgrund der starken Scheinwerfern an den Wettbewerbsfahrzeugen geblendet werden können.
- Die Teilnehmer müssen beim Briefing an die Wichtigkeit erinnert werden, das reflektierende Warndreieck mindestens 50 m vor der Stelle aufzustellen, an der das Rallye-Auto zum Stehen gekommen ist oder von der Wertungsprüfung abgekommen ist.

VON GEWÄSSER AUSGEHENDE GEFAHREN

Flüsse, Seen, Teiche und Dämme sind Bereiche, die bei der Planung von Sonderprüfungen als besonderes Risiko angesehen werden müssen.

Es besteht ein hohes Risiko, dass ein Wettbewerbs-Fahrzeug in ein Gewässer fährt, ohne dass der Streckenposten dies bemerkt.

Das Risiko, dass die Crew unter Wasser im Fahrzeug eingeschlossen wird, ist erheblich.

Idealerweise werden von Gewässern ausgehende Gefahren entlang der geplanten Strecke für die gesamte Veranstaltung vermieden. Es ist verständlich, 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 Wertungsprüfung entfernt?
- Gibt es natürliche Hindernisse, durch welche die Wahrscheinlichkeit, dass ein Wettbewerbs-Fahrzeug das Gewässer erreicht, ausgeräumt wird?
- Erfolgt die Anfahrt der Wettbewerbs-Fahrzeuge in den Bereich bei 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 entsprechenden Stelle vor Ort sind?

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

Die Veranstalter müssen sich ggf. über diese Einschränkungen bewußt sein.

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

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

Es ist nicht akzeptabel, eine Wertungsprüfung, die an einem Gewässer vorbeiführt, im Dunkeln zu fahren.

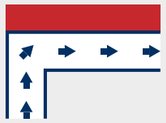
Alle Wettbewerbsfahrzeuge sollten ein Gurtschneidewerkzeug mit dem Stilende in Reichweite von Fahrer und Beifahrer im Cockpit des Fahrzeugs haben. Es können durchaus auch zwei Schneidewerkzeuge erforderlich sein, um sicherzustellen, dass jeder der beiden Besatzungsmitglieder es erreichen kann, während er angeschnallt auf dem Fahrersitz sitzt.

AUSWAHL EINER WERTUNGSPRÜFUNG FÜR DIE ZUSCHAUER

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

- Erhöhte Zuschauer-Plattform
- Die Tiefe des Zuschauerbereichs
- Wie erfolgt der Zugang von den Parkplätzen?
- Ist für den Bereich eine Zuschauerschleuse 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 der Auslaufzone für die Teilnehmer?

90° KURVEN



Die Außenseite einer Kurve wird immer als Sperrzone für Zuschauer, Sportwarte der Streckensicherung oder Medienvertreter als Standort zum Zuschauen angesehen.

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 erhöhten Bereich 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 Sperrzone für Zuschauer, Sportwarte der Streckensicherung oder Medienvertreter als Standort zum Zuschauen angesehen

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

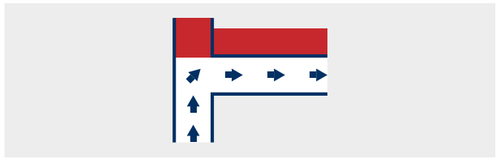
Wenn sich die Außenseite der Kurve an einer steilen Böschung mit etwa 3 Metern Höhe befindet, sorgt die Böschung für einen Schutz der Menschen, die oben auf dem erhöhten Bereich stehen.

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 dieser Art von Kurve keine Kuppe vorausgeht, die das Wettbewerbs-Fahrzeug zum Abheben bringen oder "leicht" machen kann, wodurch es vor Erreichen der Kurve außer Kontrolle geraten könnte.

T-KREUZUNG MIT EINER MÖGLICHKEIT, GERADEAUS ZU FAHREN



Genau wie bei den Überlegungen zu den Anforderungen an andere Arten von Kurven ist auch eine T-Kreuzung, an der die Rallye nach rechts oder links abbiegt, eine besondere Stelle auf einer Wertungsprüfung mit einer natürlichen Anziehungskraft für die Zuschauer.

Die Auslaufzone geradeaus muss absolutes Sperrgebiet für ALLE Anwesenden sein und für mindestens 100 m abgesperrt sein.

Wenn es den Zuschauern gestattet sein soll, 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 Anbremsen für die Kreuzung außer Kontrolle geraten und in die Innenseite der Kurve gelangen? Gibt es eine natürliche Böschung, einen Schutz am Innenbereich der Anfahrt?

Y-KREUZUNG MIT EINER STRASSE, DIE IN FAHRTRICHTUNG 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, eine besondere Stelle auf einer Wertungsprüfung mit einer natürlichen Anziehungskraft für die Zuschauer.

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 abgesperrt sein.

Wenn es den Zuschauern gestattet sein soll, 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 Anbremsen für die Kreuzung außer Kontrolle geraten und in die Innenseite der Kurve gelangen?

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

S-KURVEN

An Stellen, an denen die Rallye-Route nach links und rechts oder umgekehrt verläuft, muss der Bereich sowohl an der Innen- als auch an der Außenseite jeder Kurve geschützt werden.

Abhängig von der Topographie des Geländes könnten die Fahrzeuge die Kurven "geradlinig" durchfahren, oder, wenn die Kurven nach einer Kuppe liegen, die Fahrzeuge könnten springen/"leicht abheben" und instabil durch diesen Abschnitt fahren.

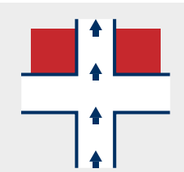
Es gibt jedoch Ausnahmen von dieser Regel, wenn die natürliche Topographie des Geländes dies zulässt.

Wenn sich an der Außenseite der Kurve eine steile Böschung von ca. 3 Metern Höhe befindet, bietet die Böschung denjenigen, die ganz oben stehen, Schutz.

Die Kante der Böschung muss in einem Abstand von mindestens 1 Meter von der Kante abgesperrt werden, um die Gefahr beim Ausrutschens eines Zuschauers zu verringern.

Die Böschung muss zur Wertungsprüfung hin steil abfallen, damit sie außer Kontrolle geratenen Fahrzeugen nicht als Rampe dient.

X-KREUZUNGEN, GERADEAUSFAHRT



Bei den Kreuzungs-Ausfahrten müssen Maßnahmen zur Begrenzung der Risiken für Zuschauer ergriffen werden.

Angesichts der Geradeausfahrt sind hier hohe Geschwindigkeiten möglich und die Strecke kann eine Bodenwelle oder eine Kuppe beinhalten, wodurch das Fahrzeug unruhig und die Ausfahrt aus der Kurve instabil wird.

Alle Ausfahrtbereiche rund um eine Kreuzung sind Sperrzonen für Zuschauer.

Der abgesperrte Bereich muss mindestens 50m umfassen, sofern sich dort keine Hindernisse befinden, von denen ein außer Kontrolle geratenes Wettbewerbs-Fahrzeug aufgehalten werden könnte.

Es ist den Zuschauern nicht gestattet, sich innerhalb von 30 m Entfernung zu der Strecke 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, eine besondere Stelle auf einer Wertungsprüfung mit einer natürlichen Anziehungskraft für die Zuschauer.

Die nicht zum Wettbewerb gehörende Straße, die nach links oder nach rechts und nach hinten zur Rallyestrecke wegführt, ist eine Stelle, an der sich Zuschauer in einem kurzen, freigehaltenen Abstand von 15 m Länge zur Begrenzung der Wertungsprüfung aufhalten können.

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

KUPPE / SPRUNGHÜGEL

Eine Kuppe, wo die Fahrzeuge springen oder fliegen, kann der spektakulärste Zuschauerpunkt sein.

Der Risikofaktor besteht darin, dass das Verhalten der Fahrzeuge bei der Landung nach der Kuppe/ dem Sprung nicht vorhersehbar ist.

Der Bereich bis 100 m nach einem Sprung muss daher komplett frei sein mit ausreichend Platz nach links/rechts in dem Bereich, in dem die Fahrzeuge landen werden.

Dieser Bereich kann verengt werden, wenn es Hindernisse zwischen der Strecke der Wertungsprüfung und dem Bereich gibt, an dem die Zuschauer sich aufhalten dürfen.

In Diesem Bereich sind auch keine Medienvertreter zugelassen,

aber ferngesteuerte Kameras können hier am Rand der Wertungsprüfung aufgestellt werden.

Außer wenn der Bereich nach einer Kuppe auf beiden Seiten hohe Böschungen aufweist oder in einigen Metern Abstand zur Wertungsprüfungen mit Bäumen bewachsen ist, sind keine Ausnahmen zu diesen Sperrzonen zugelassen

DIE VERWENDUNG VON DATEN ZUR EINSCHÄTZUNG DER EIGNUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Wir haben detailliert dargelegt, wie Erfahrungswerte von früheren Rallyes auf Wertungsprüfungen bei der Analyse zur Eignung einer Wertungsprüfung für eine Veranstaltung helfen kann.

Es gibt Technologien, die Daten über eine bestimmte Strecke liefern können, um ihre Eignung für den Rallyesport beurteilen zu können.

Das Jemba System ist eine solche Möglichkeit.

Das Jemba System erfasst das Gelände einer jeden Wertungsprüfung; die Steigungen, die Gefälle, die Kurven und Kuppen.

Nachdem die Beschaffenheit der Straße - Schotter oder Asphalt - erfasst wurde, ist es möglich, detaillierte Daten über die Art des Fahrzeugs einzugeben, das diese Wertungsprüfung im Wettbewerbstempo befahren wird, ganz egal, ob es sich um einen Oldtimer, ein Rally2 oder Rally1 Fahrzeug handelt.

Mit diesen Daten werden dann die Durchschnittsgeschwindigkeit der Wertungsprüfung, die Bereiche mit den höchsten Geschwindigkeiten sowie die Bereiche berechnet, in denen die stärksten Abbremsvorgänge erforderlich sind.

Die Google Earth Linie Spur wie nachfolgend aufgeführt zeigt die Geschwindigkeitsänderungen auf dieser Wertungsprüfung an.

Die Farben haben hierbei die folgenden Bedeutungen:
Violett – über 150 km/h
Rot – über 90 km/h
Gelb – 75 – 90 km/h

Diese Linie ermöglicht es den Veranstaltern, ganz einfach die Bereiche mit hohen Geschwindigkeiten auf jedem Streckenabschnitt zu identifizieren.

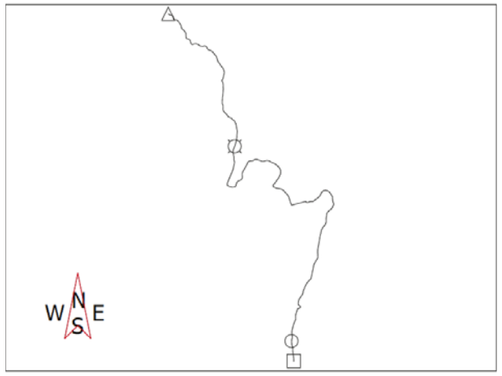
Damit kann dann die Entscheidung getroffen werden: Stellt die Geschwindigkeit ein unnötiges Risiko dar, sind in diesem Bereich bestimmte Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit, z.B. eine Schikane, erforderlich oder ist die Geschwindigkeit angesichts des Geländes in diesem Bereich akzeptabel?

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.

Diese Einzelheiten können rund um die vorgeschlagenen Zuschauerbereiche oder nach einem Vorfall auf einer Wertungsprüfung analysiert werden, 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 Fahrzeiten in einer Wertungsprüfung haben kann

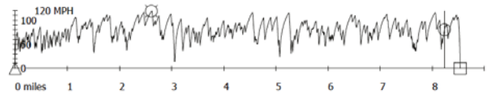
VERANSTALTUNG: CEREDIGION 2019 VOR DER VERANSTALTUNG



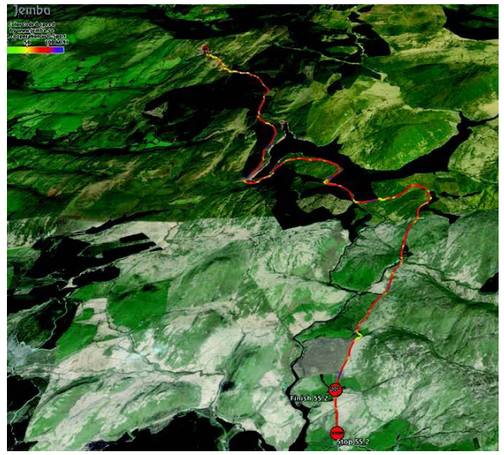
WP2 – Maßnahme erforderlich – Einsatz der vorgeschlagenen Schikane

- ○ WP-Länge bis Ziellinie: 13,25 km, Höhe: 944-1419 (Intervall: 764m)
- □ WP-Länge bis Stop-Kontrolle: 13,73 kms 1000
- ⬡ Höchstgeschwindigkeit auf der WP: 191 km/h (Pos: 2614), geschätzte WP-Zeit: 6:39
  Geschätzte WP-Durchschnittsgeschwindigkeit: 119 km/h
  Ohne Einsatz der Schikane.

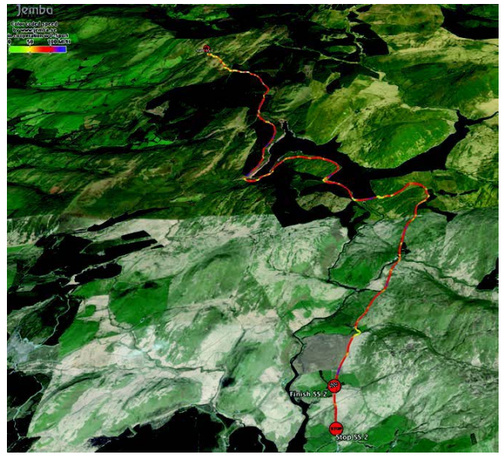
Geschätzte WP-Zeit: 6:32
Geschätzte WP-Durchschnittsgeschwindigkeit: 120 km/h
Spielraum für den Bremsweg bis zum Anhalten: 264 *1000 km (Nutzung des verfügbaren Bremswegs: 12%)



WP 2 - SCHIKANE BEI 4,911 KM



WP 2 Geschwindigkeitslinie vor Umsetzung der Empfehlungen



SS 2 Geschwindigkeitslinie nach Umsetzung der Empfehlungen

WP 2. Unsere erste Erhebung ergab eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 km/h.

Dies bedeutet für die Wertungsprüfung ein Risiko in Zusammenhang mit den Vorschriften bezüglich Durchschnittsgeschwindigkeit.

Unser erster Vorschlag ist der Aufbau einer Schikane aus 4 Elementen bei KM 4,911.

Hierdurch wird die Durchschnittsgeschwindigkeit um 1,6 km/h reduziert.

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

Wir sind weiterhin der Meinung, dass bei der Zufahrt zum Damm versucht werden sollte, die Fahrzeuge durch ein Leitsystem auf der rechten Seite zu halten.

Dies verlangsamt die Fahrzeuge, hilft aber auch bei der Einfahrt zum Damm, indem die Fahrzeuge gerade gehalten werden.

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

Es könnte auch eine Überlegung wert sein, die Ziellinie ein wenig nach hinten zu verlegen, wenn sich ein geeigneter Ort dafür anbietet.

Vor allem wegen der hohen Geschwindigkeiten auf der Strecke in diesem Bereich.

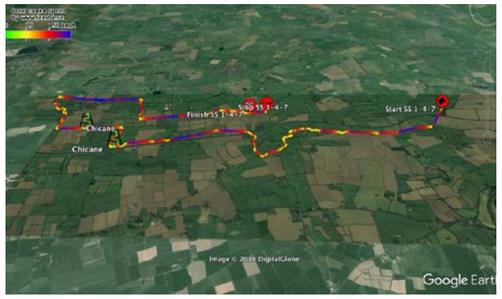
Nur zur Information.

Nur zur Information.

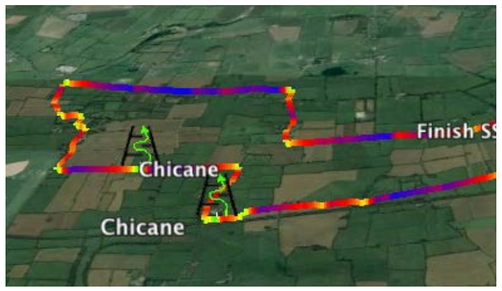
WP 1-4-7 – VORGESCHLAGENE SCHIKANEN BEI KM 7,37 & 8,6

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

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



Geschwindigkeitslinie vor den Empfehlungen.



Geschwindigkeitslinie nach den Empfehlungen.

Nur zur Information.

Nur zur Information.

Nur zur Information.

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 größer sein als bei den Wertungsprüfungen, weil hier die Chance

besteht, die teilnehmenden Fahrzeuge häufiger als nur einmal 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 Prüfung einzufahren, um bei Bedarf die Kontrolle der Zuschauer zu unterstützen.

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

KENNZEICHNUNG DER KREUZUNGEN – FÜR DEN FAHRER

Alle Kreuzungen müssen mit einem international bekannten Schild (Zebra/Zickzackmarkierungen) gekennzeichnet werden, das den Fahrern die zu folgende Fahrtrichtung anzeigt, im Falle eines „gedanklichen Ausfalls des Erinnerungsvermögens" leicht zu verstehen ist, in der Mitte der nicht genutzten Straße, jedoch in ausreichender Entfernung zur Strecke der Wertungsprüfung 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 abgesperrten Straße verwendet werden könnte:

ABSPERRUNG DER ZUFAHRTSSTRASSEN - FÜR DIE ZUSCHAUER, SPORTWARTE, MEDIENVERTRETER UND DIE ALLGEMEINE ÖFFENTLICHKEIT

- Alle Zufahrtsstraßen müssen mindestens in 50 m Entfernung zur WP mit Band abgesperrt werden, um sicherzustellen, dass Zuschauer, Sportwarte und Medienvertreter in ausreichender Entfernung zurückgehalten werden.
- 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 jeder Zufahrtsstraße oder Kreuzung, 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 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 die Wertungsprüfungen abfährt, um Unterstützung bei der Identifikation und der Kennzeichnung von Bereichen zu leisten, die als Hochrisiko-Bereiche für die teilnehmenden Teams wahrgenommen werden.

Es gibt viele 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
- Stapel aus verbundenen Reifen

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

4.2 START-, ZIELLINIE & STOP-KONTROLLE

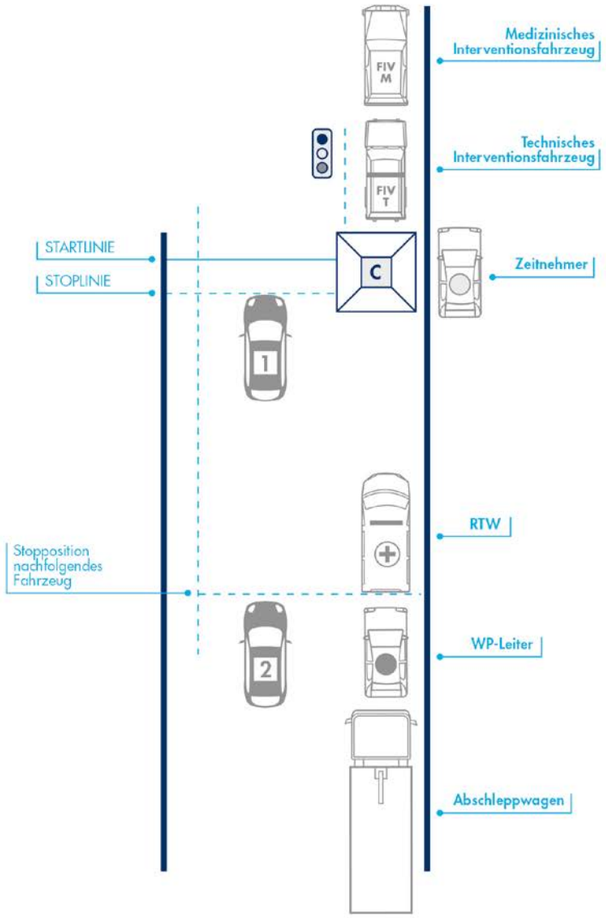
STARTLINIE (FIA WRC SPORTING REGULATIONS ART. 48.1 UND 48.2)

Wertungsprüfungen beginnen mit einem stehenden Start, wobei das Fahrzeug auf der Startlinie platziert wird. Der Startbereich der Wertungsprüfung muss ausreichend groß sein, damit folgende Fahrzeuge Platz finden:

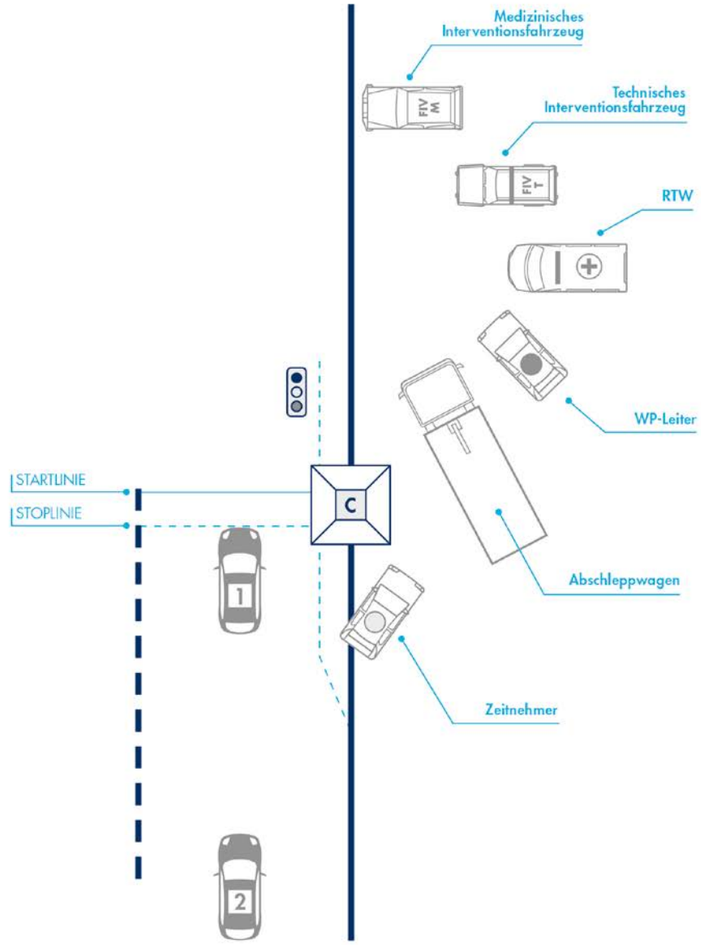
- Arzt
- MIV
- FIV
- Streckenposten Pavillon / Unterstand

Die Einsatzkräfte müssen vom Start aus freien Zugang zur Wertungsprüfung haben, d.h. es muss genügend Platz vorhanden sein, damit sie zügig losfahren können, ohne dass Hilfsfahrzeuge bewegt werden müssen.

MINDESTANFORDERUNG FÜR DIE PLATZIERUNG DER FAHRZEUGE



EMPFOHLENE PLATZIERUNG DER FAHRZEUGE



ZIELLINIE (FIA WRC SPORTING REGULATION ART. 49.1)

An der Ziellinie wird die Zielzeit der Wertungsprüfung erfasst. Da es sich um eine Zeitmessstelle handelt, bei der das Element der Geschwindigkeit auf dieser Wertungsprüfung beendet wird, muss die Position sorgfältig überlegt werden.

Die Position der Ziellinie sollte für den Teilnehmer keine Herausforderung oder besondere Schwierigkeit darstellen. Die Stelle muss auf gerader Strecke sein und darf auf KEINEN Fall eine Kurve direkt nach der Ziellinie aufweisen. Ein Teilnehmer nimmt das Gas weg, sobald er über die Ziellinie gefahren ist, und das kann den mechanischen Grip des Fahrzeugs beeinträchtigen. Eine Kurve oder Kuppe zu bewältigen, wenn die Crew möglicherweise schon "abgeschaltet" hat und weniger Grip hat als während der gesamten Wertungsprüfung, stellt ein zusätzliches Unfallrisiko dar.

Der Abstand zwischen der Ziellinie und der Stop-Linie muss mindestens 200 m betragen, damit der Teilnehmer an der Stop-Linie zum Stillstand kommen kann, ohne dass er übermäßig abbremsen muss.

Die Zeitnehmer an der Ziellinie müssen sich zur Erfassung der Zeiten der vorbeifahrenden Fahrzeuge in einem geschützten Bereich befinden, damit sie nicht Gefahr laufen, von umherfliegenden Steinen getroffen zu werden oder sich in einem Bereich zu befinden, in den ein außer Kontrolle geratenes Fahrzeug gelangen könnte. Sie müssen sich zwar auf gleicher Höhe mit der Ziellinie der Wertungsprüfung befinden, aber auf der Innenseite in Richtung der Rallyefahrzeuge gesehen. Sie müssen höher positioniert sein als die Straße und mindestens 3 Meter vom Rand der Strecke entfernt sein.

Es darf keine Zufahrt für ein Fahrzeug zum Standort der Ziellinie möglich sein.

STOPLINIE (WRC SPORTING REGULATION ART.49.2)

Das Fahrzeug muss an den STOPP-Kontrolle anhalten, um seine Zeit zu erhalten. Diese Zeit wird entweder automatisch durch das Zeitmesssystem nach Durchfahrt der Lichtschranke an der Ziellinie oder durch einen Funkspruch der Zeitnehmer an der Ziellinie übermittelt. Die Streckenposten an der Ziellinie haben die Durchfahrtszeit, aber möglicherweise nicht die Startnummer, daher muss das Team an der STOPP-Linie diese Information zurück übermitteln, damit die Kontrolllisten an allen Stellen korrekt geführt werden können.

An der STOPP-Linie müssen Feuerlöscher bereitstehen, falls sie bei Ankunft eines Fahrzeugs in irgendeiner Situation benötigt werden.

Die STOPP-Linie sollte nicht innerhalb von 150 m von einer Haupt- oder Nebenstraße positioniert werden, die nicht für den Wettbewerb gesperrt ist.

Bei einigen Veranstaltungen können an der Stop-Linie Medienvertreter anwesend sein, um von den Crews nach Beendigung der Wertungsprüfung Zitate zu erhalten. Die Streckenposten sollten vor dem Eintreffen der Autos festlegen, wie sie mit den Medien umgehen wollen, damit jeder seine Aufgaben sicher und effizient ausführen kann.

4.3 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. Er reicht aber nicht aus, um die Behörden vor Ort oder die Grundeigentümer zufriedenzustellen und sie davon zu überzeugen, 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 jeder Gelegenheit 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 Safey 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 diese dorthin zu führen, wo Sie es wollen, und dafür zu sorgen, dass sie sich nicht an ungeeigneten Standorten niederlassen.

IDENTIFIKATION UND BEWERTUNG VON RISIKEN

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

Alle Hochrisiko-Bereiche müssen als Verbotszonen bzw. „No-Go-Areas" gekennzeichnet werden. Außerhalb dieser Bereiche müssen Sie dafür sorgen, dass Sie die Risiken auf ein angemessenes Niveau steuern – es ist ganz klar, dass es bei einer Rallye keine absolut 100% sicheren Bereiche gibt, aber Sie müssen angemessene Maßnahmen ergreifen, mit denen die Risiken kontrolliert werden und mit denen Sie dafür sorgen können, dass Sie die Zuschauer und alle anderen Personen auf 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-Filmaufnahmen, die Zuschauer bei Ihrer Rallye erstellt haben;

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

Verwenden Sie besondere Zuschauerbereiche?

Erwarten Sie Veränderungen bei der Anzahl der Zuschauer für Ihre Veranstaltung?

Gibt es geplante Änderungen im Hinblick auf Zufahrtswege oder zu den 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 auf den Wertungsprüfungen durchgeführt werden?

Wird es im Servicepark oder an anderen Zeitkontrollen wahrscheinlich Podeste geben? Wenn ja, prüfen Sie die Befestigung und die Beschwerung.

4.4 SCHUTZ VON LEITPLANKEN UND ANDEREN GEFAHRENSTELLEN

Die Rallye findet auf Straßen / Strecken statt, die an den Tagen außerhalb des Wettbewerbs auch für andere Verkehrsteilnehmer zugänglich sind. Daher gibt es am Straßenrand viele Elemente, die für unsere Teilnehmer eine Gefahr darstellen können, die aber für den normalen Straßenverkehr keine Gefahr darstellen oder in der Tat sogar die Verkehrssicherheit erhöhen sollen.

Leitplanken können freiliegende Enden oder Rampenabschnitte am Anfang und Ende der geschützten Abschnitte haben. Diese können möglicherweise in ein Wettbewerbsfahrzeug eindringen oder als Rampe dienen, um ein Fahrzeug über die Gefahr zu schleudern, vor der sie schützen sollen. Es wird empfohlen, diese Abschnitte der Leitplanken durch einen großen Strohballen an dem Ende zu schützen, auf welches das Wettbewerbsfahrzeug zufährt. Der Ballen sollte nicht am Ende der Leitplanke platziert werden, sondern etwa 1 Meter vom Ende entfernt. Dies sorgt dafür, dass sich der Ballen im Falle eines Aufpralls etwas bewegt und hilft, einen Teil der Kräfte zu absorbieren, wenn Auto, Ballen und Leitplanke zusammenstoßen.

Ein besonderes Augenmerk sollte auf die Verschraubung der Leitplankenüberlappungen gelegt werden, insbesondere bei Benutzung der Straße entgegen der normalen Verkehrsrichtung und / oder in Hochgeschwindigkeitsabschnitten.

Das gleiche Verfahren sollte für Brückengeländer angewandt werden, die in einem Winkel angefahren werden, der zu einem seitlichen Aufprall eines Wettbewerbsfahrzeugs führen könnte. Ein Ballen auf der freiliegenden Brüstung sollte den Aufprall ausreichend abfedern, um die Besatzung zu schützen.

Andere Gefahren können eher als Naturgefahren eingestuft werden; Bäume, Klippen, hervorstehende Felsen usw. können alle am Rand öffentlicher Straßen, die für Rallyes genutzt werden, gefunden werden. Hier kann der Einsatz eines erfahrenen Fahrers/Beifahrers, der die Wertungsprüfungen im Vorfeld der Veranstaltung abfährt, von großem Vorteil sein. Er wird in der Lage sein, Bereiche zu erkennen, die aufgrund der Geschwindigkeit bei der Anfahrt oder der Veränderung der Oberfläche eine Gefahr darstellen können.

Auch hier sollten diese Bereiche am besten durch die Verwendung eines Strohballens oder von Reifen geschützt werden. Etwas, das hilft, einen Aufprall zu absorbieren. Alle diese Schutzvorrichtungen, ob Ballen, Reifen oder etwas anderes, müssen bei der Besichtigungsfahrt aufgebaut sein, damit die Teilnehmer diese in ihren Streckennotizen vermerken können.

Sollte der Straßenabschnitt eng sein und daher durch den Einsatz eines großen Rundballens noch enger werden, ist die Verwendung eines großen Quaderballens zu erwägen, damit die gerade Kante noch zum Fahrbahnrand beibehalten werden kann.

Ein Beispiel für eine Vorlage zur Risikobeurteilung

	Worin bestehen die Gefahren?	Wer könnte verletzt werden & wie	Was ist bereits erfolgt?
1			
2			
3			

Welche zusätzlichen Schritte könnten ggf erfolgen zur Risikobewältigung?	Welche Maßnahme durch wen?	Bis wann	Beginn

5/ SICHERHEIT DER ZUSCHAUER

5.1 Risikobereiche

5.2 Aufbau-Pläne

5.3 Farben der Absperrbänder

5.4 Kommunikation mit den Zuschauern

5.5 Kommunikation der Streckenposten

5.6 Unterstützende Fahrzeuge

5.7 Sicherheit und Identifikation für Medienvertreter

5/ 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...

5.1 **RISIKOBEREICHE**

WELCHE RISIKEN BESTEHEN AN BESTIMMTEN PUNKTEN ENTLANG DER STRECKE?

Hohe Risiken sind möglicherweise an folgenden Punkten vorhanden

- 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;
- Schwierige Kurven nach einem sehr schnellen Abschnitt.

NACH IHRER RISIKOBEURTEILUNG SOLLTEN 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.
- Verbotszonen „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 entsprechend erfahrene Personen 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 enthalten.

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

Niemand darf sich in den Verbotszonen aufhalten – 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 gekennzeichneter Sportwarte der Streckensicherung, durch Absperrband und Markierungen zur Kennzeichnung der Punkte gesteuert werden, die von den Zuschauern nicht überschritten werden dürfen.

KATEGORIE 2 – MITTLERES RISIKO

Abschnitte mit einem mittleren Risiko sind die Bereiche, an denen möglicherweise zusätzliche Sportwarte der Streckensicherung für die Zuschauer 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 zu definieren, an denen Auslaufzonen 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 geprüft werden, dass die große Höhe einem außer Kontrolle geratenen Auto nicht als Rampe dienen kann.**

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

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

Ist die Geschwindigkeit bei Anfahrt zu der Kurve hoch, ist der Winkel größer als 60 Grad und müssen die Teilnehmer stark abbremsen.

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 gekennzeichneter Sportwarte der Streckensicherung, durch Absperrband und Markierungen zur Kennzeichnung der Punkte gesteuert werden, die von den Zuschauern nicht überschritten werden dürfen.

Alle Gefahrenstellen, 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.

5.2 **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, Bezeichnung, Gesamtlänge, erwartete Ankunft des ersten Fahrzeugs (FCD)
- Postennummer und Entfernung vom Start der Wertungsprüfung
- Fahrtrichtung der Rallye-Strecke
- Entfernungen zwischen der Strecke und den Zuschauerbereichen
- Höhe der Zuschauerbereiche
- Art der erforderlichen Absperrbänder oder Barrieren
- Angabe über die Standorte für die Schilder SPERRZONE
- Angabe über die Standorte der Hinweise KEIN ZUTRITT FÜR ZUSCHAUER
- 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 an Besuchern 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 alle im Plan aufgeführten Punkte zu erklären

Außerdem sind aufzunehmen:

- Übergangspunkte
- Kreuzungen gemäß Road Book
- Zwingende Funkposten
- Name des Abschnittsleiters
- Rufzeichen und Name des Funkstreckenposten
- Fußwege zu anderen Zuschauerbereichen, sofern vorhanden
- Besondere Bereiche für die Medienvertreter (z.B. Filmteams)
- Standort des Funkwagens
- Standort der Rettungs-/ Bergungskräfte
- Hinweis für Erste Hilfe (sofern erforderlich)
- Bewirtung

Detaillierte streckenkarte der wertungsprüfungen für den sicherheitsplan

Bei Rallyes im Wald ist es gängige Praxis, das Absperrband 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 rutschigen Bedingungen ins Schleudern geraten.

Bedenken Sie dabei auch die Art der Baumreihe – eine Absperrung 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 Absperrung entlang der zweiten Baumreihe anstelle der ersten Baumreihe sinnvoll ist.

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

Sobald die Strecke aufgebaut ist, hat es sich bewährt, Fotos oder Videos des fertigen Aufbaus anzufertigen, damit die Veranstaltung den ursprünglichen Aufbau dokumentieren kann.

Alle vorstehenden Maßnahmen stehen natürlich im Verhältnis zur Anzahl der anwesenden Zuschauer. In vielen Fällen 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.

5.3 FARBEN DER ABSPERRBÄNDER

In der FIA Rallye-Weltmeisterschaft WRC wird daran gearbeitet, dass nur eine Farbe an Absperrband verwendet wird, um anzuzeigen, wo Zuschauer stehen dürfen, während alle anderen Bereiche als Verbotszonen 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 zur Kennzeichnung von Bereichen verwenden, die für Zuschauer reserviert sind und von denen keine offensichtliche Gefahr ausgeht. Um die Zuschauer in diesem Bereich zu halten, sind diese Zuschauerbereiche auf beiden Seiten abzusperren, außerdem sind sie von Sportwarten zu überwachen.

Die Zuschauerbereiche sind in das offizielle Programm der Veranstaltung aufzunehmen, und den Zuschauern werden so viele Informationen wie möglich in Bezug auf den Zugang zu diesen Bereichen gegeben – Parkplätze, Shuttlebusse usw. Den Zuschauern muss klar sein, dass sie nur den von den Sportwarten genehmigten, Go-Bereich betreten dürfen.

Es liegt in der menschlichen Natur, hinter einem Absperrband zu stehen und sich in einer sicheren Position zu fühlen, unabhängig von der Farbe des Bandes. Die Verwendung einer einzigen, einheitlichen Farbe des Absperrbands zur Kennzeichnung des Zuschauerbereichs zeigt den Zuschauern, wo sie stehen können.

Diese Änderung zur ausschließlichen Kennzeichnung von Zuschauerbereichen erfordert eine konsequente Werbekampagne zur Aufklärung der Zuschauer darüber, wie Sie sich an der Strecke verhalten müssen.

Die Schilder "No-Go" / Verbotszone müssen als allererste der Maßnahmen zur Markierung der Bereiche verwendet werden, in denen der Aufenthalt von Zuschauern nicht zulässig ist. Die Verwendung dieser Schilder ist auch eine gute Unterstützung für die Rallye-Veranstalter bei den örtlichen Behörden, um die verantwortungsvolle Position in Bezug auf die Sicherheit des Sports aufzuzeigen.

Die bevorzugte Farbe der Absperrbänder ist grün. Es wird akzeptiert, dass in einigen Ländern diese Farbe bei Sportveranstaltungen nicht anerkannt oder erlaubt ist. Wichtig ist, dass unabhängig von der gewählten Farbe, diese bei der gesamten Veranstaltung einheitlich ist und auch in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit einheitlich ist.

Alle Kreuzungen auf Wertungsprüfungen müssen mit Band abgesperrt werden, um die Zufahrt zur Strecke zu verhindern. Dies sollte die einzige andere Farbe des Absperrbandes sein, die auf den Wertungsprüfungen zu sehen ist. Es sollte rot/weißes Absperrband sein, ähnlich dem Chevron Schildes, und im Abstand von 3 Metern zu der WP-Strecke angebracht werden.

Jede Kreuzung muss auf ihre Sicherheit und den Zugang von Zuschauern geprüft werden. Wenn es sich um eine mögliche Zuschauerposition handelt, muss das grüne Zuschauerband hinter der rot/weißen Kreuzungsmarkierung platziert werden, damit für den Zuschauer klar ist, wo sich seine Zuschauerposition befindet.

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 Zuschauer und bei Bedarf mit Unterstützung der öffentlichen Ordnungskräften identifizieren und markieren die Veranstalter alle Gefahrenzonen laut Sicherheitsplan.
- Der Rallyeleiter berücksichtigt die Empfehlungen des Leiters der Streckensicherung sowie der Mannschaften in den 0-Fahrzeugen (sowie des Safety Delegates und Medical Delegates der FIA, sofern sie anwesend sind), um dafür zu sorgen, dass eine Wertungsprüfung bei Vorliegen gefährlichen Umständen neutralisiert wird.
- 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 besondere Zone für diese Örtlichkeit eingerichtet.
- Die Zuschauer müssen daran gehindert werden, sich entlang der Strecke der Wertungsprüfung zu bewegen, nachdem die Sportwarte der Streckensicherung die 30-Minuten-Warnung abgegeben haben.
- Zur Wahrung der Zuschauersicherheit an 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 einzurichten 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.
- Rettungswege ab der Hauptstraße bis zur Wertungsprüfung selbst sind von Vertretern der öffentlichen Ordnungskräfte und/oder Sportwarten der Streckensicherung / Sicherheitskräften zu bewachen.
- 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. Eigene Streckenposten 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 möglich befinden sich diese Bereiche in einer deutlichen Entfernung zur Strecke, damit die Zuschauer in den sicheren Bereichen gehalten werden.

| https://youtu.be/IshXBw3yPzI

ÜBERQUEREN DER START- UND ZIELLINIE

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

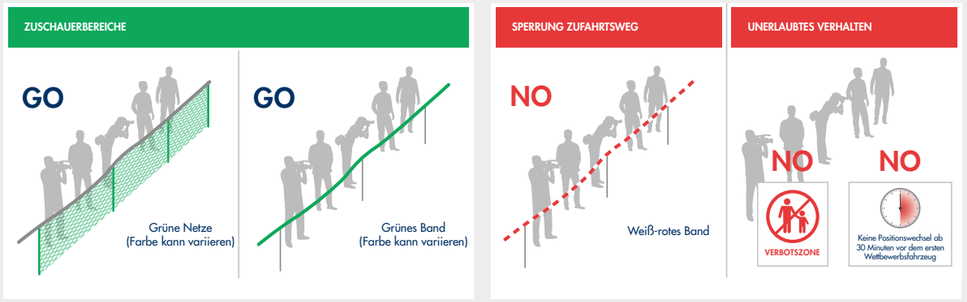
Denken Sie daran, auch die Zuschauer auf das Thema Sicherheit rund um die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Eine Möglichkeit ist, einen Link zu den Informationen rund um das Thema Sicherheit auf der Website der FIA/ASN aufzunehmen. Ihre gesamten Kommunikationsmittel müssen sicherheitsrelevante Botschaften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

Außerdem müssen Sie Ihren Teams in den Safety Cars deutliche Informationen zur Verfügung stellen, damit sie die für Ihre Veranstaltung richtigen Mitteilungen weitergeben können. Definieren Sie vorab, welche Botschaften Sie den Zuschauern über die Lautsprecher kommunizieren wollen.

5.4 KOMMUNIKATION MIT DEN ZUSCHAUERN

Welche Botschaften richten Sie an Ihre Zuschauer? Als Veranstalter einer Rallye 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 irgendeiner Stelle aus zuschauen können, wie 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 über die örtlichen Automobilclubs weiter;
- Nutzen Sie die sozialen Medien, z.B. Facebook und Twitter;
- Veröffentlichen Sie ein Programm und stellen Sie es regional zur Verfügung, z.B. in den Geschäften vor Ort und auch auf Ihrer Website;
- Nutzen Sie die kommerziellen Radiosender und Zeitungen vor Ort vor und während der Veranstaltung;
- Nutzen Sie deutlich sichtbare Schilder, um Zuschauer zu den Eingängen/Zuschauerbereichen/Parkplätzen zu leiten;
- 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 können, Werbung für die Rallye zu machen, z.B. haben Gemeinderäte üblicherweise eine Homepage und Informationstafeln.

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 Zugang zum Veranstaltungsort. Jeder Zuschauer muss die Möglichkeit haben, auf dem Weg zur Wertungsprüfung an mindestens drei Sicherheitsschildern vorbeizukommen.

Außerdem müssen Sie Ihren Teams in den Safety Cars deutliche Informationen zur Verfügung stellen, damit sie die für Ihre Ihre Veranstaltung richtigenn Miteilungen weitergeben können.

BEISPIELE FÜR SICHERHEITSDURCHSAGEN

„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, dass die Wertungsprüfung möglicherweise verzögert werden muss. Der WP-Leiter ergreift umgehend angemessene Maßnahmen, zu denen auch eine Unterbrechung der Wertungsprüfung gehören kann."

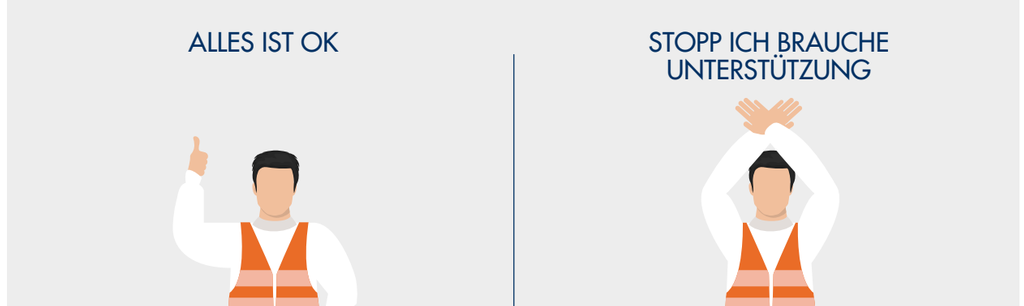
SICHERHEITSHINWEISE FÜR ZUSCHAUER

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 auf den Wertungsprüfungen der Rallye daran:

- In Kurven können die Fahrzeuge weit herausgetragen werden
- Die Fahrzeuge können Kurven schneiden
- Die Fahrzeuge können Steine hochschleudern



5.5 KOMMUNIKATION DER SPORTWARTE

Alle Sportwarte der Streckensicherung müssen sicherstellen, 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 jedes Betreten der Strecke 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 sicherstellt.
2. Den Sportwarten der Streckensicherung die Verantwortung der Bestätigung überträgt, dass alles in Ordnung ist.
3. Als Bestätigung dient, dass der Sportwart der Streckensicherung wachsam, bereit, wartet und sich an seinem Standort befindet.
4. Dem Sportwart der Streckensicherung ein sichtbares Zeichen 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!

https://youtu.be/4Npy5eUuWHw

5.6 HILFESTELLUNG FÜR FAHRZEUGE

Im Rallye-Sport ist dies Tradition, aber dennoch können dadurch einzelne Zuschauer oder kleine Gruppen (mit und ohne Sportwarte der Streckensicherung) gefährdet werden. Ein anderes Fahrzeug kann sehr leicht an der gleichen Stelle der Wertungsprüfung von der Strecke abkommen, und andere Fahrzeuge befahren weiterhin die Wertungsprüfung.

Wenn es zu einem Vorfall kommt, ist es die wichtigste Aufgabe des Sportwarts der Streckensicherung, als Beobachter zu fungieren, so dass es einer anderen Person ermöglicht wird, die erforderlichen Maßnahmen für den Teilnehmer zu erfassen. Der Einsatz der Trillerpfeife ist ein wichtiger Bestandteil dieser Aufgabe.

Wenn Sportwarte der Streckensicherung vor Ort sind, ist es ihre Aufgabe, die Zuschauer zu leiten, um Gefahrensituationen zu vermeiden.

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

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

An einer Stelle ohne Sportwarte der Streckensicherung müssen die Sicherheitsposten für die Zuschauer und das Kommunikationssystem der Veranstaltung diese Aufgabe übernehmen.

Die Aufklärung der Zuschauer ist ein zentraler Bestandteil der Sicherheitsstrategie für den fortdauernden Erfolg unserer Sportart insgesamt.

5.7 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. Dabei sollen sie aber nicht bei der Ausübung ihrer Aufgaben behindert werden. Wenn eine Entscheidung getroffen 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 eingerichteten Bereiche bewegen dürfen.

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

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

Für Journalisten ist kein besonderer Zuschauerplatz erforderlich.

Wenn der verantwortliche Sportwart 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 sofort einen Bericht an die Rallyeleitung 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 Sportwarts der Streckensicherung zwischen den vorbeifahrenden Wetkbewerbs-Fahrzeugen überqueren.
- Die Wertungsprüfung zwischen dem wiederholten Befahren der Wertungsprüfungen in Fahrtrichtung der Rallye verlassen, jedoch nur, wenn dies vom Leiter der Wertungsprüfung/Rallyeleiter genehmigt wurde und der Schlusswagen die Freigabe der Strecke bekanntgegeben hat.

6/ HELIKOPTER & DROHNEN

6.1 Helikopter

6.2 Drohnen

6/ HELIKOPTER & DROHNEN

6.1 HELIKOPTER

Der Luftraum über den Wertungsprüfungen kann bei bestimmten Rallyes sehr stark von verschiedenen Helikoptern frequentiert sein, 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 Veranstalter, bei der Helikopter eingesetzt werden, gehalten, einen „Koordinator Helikopter" zu ernennen.

LANDEBEREICHE AN 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 entsprechende Nutzungsgenehmigung dafür zu erhalten.

Es wird vorgeschlagen, dass der Koordinator Helikopter in Abstimmung mit den Veranstaltern eine Vorbesichtigung durchführt, um mögliche Standorte festzulegen und dann allen Piloten eine Landkarte mit entsprechenden Details zur Verfügung zu stellen.

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, wird den Hubschrauberpiloten Vorrang gemäß nachfolgender Reihenfolge gewährt:
   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-Vorfalls 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 Metern von einer Rallye-Wertungsprüfung fliegt, so fliegt er nur in Fahrtrichtung der Wertungsprüfung. Die Mindestflughöhe über der Wertungsprüfung beträgt 500 Meter. Wenn der Helikopter eine Wertungsprüfung quer überfliegt, so sind nach Möglichkeit rechte Winkel in einer Höhe von mindestens 1000 Metern 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 Wetungsprüfung gelandet/gestartet wird, so darf dieser Vorgang nur nach dem unmittelbaren Vorbeifahren eines Wettbewerbs-

Fahrzeugs und in Richtung von der Strecke weg erfolgen, damit die Teilnehmer nicht abgelenkt werden. Unterlassen Sie es unter allen Umständen, ein Wettbewerbs-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. Stellen Sie sicher, dass Sie die Startzeit für jede Wertungsprüfung kennen und bis dann gelandet sind. Machen Sie sich mit den zeitlichen Startabständen zwischen den Wettbewerbs-Fahrzeugen vertraut.
6. Schalten Sie in der Nähe der Wertungsprüfung und des Serviceparks Ihre Landelichter ein.
7. Im Falle eines Rallye-Vorfalls 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 bei den Zuschauern (hier nationale Regelungen zitieren).
9. Geben Sie die nationalen Vorgaben zu witterungsbedingten Flugrestriktionen an.

HELIKOPTER-LANDEPLATZ AM SERVICEPARK

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

Das Layout für den Helikopter-Landeplatz sowie die Vorschriften 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 zum Servicepark (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 genauso wie 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 einem Assistenten des stellvertretenden Leiters der Streckensicherung besetzt und mit Lautsprechern ausgestattet; er fliegt etwa 25 und 5 Minuten vor dem erwarteten Start für das erste Fahrzeug über jede Wertungsprüfung. Der stellv. Leiter Streckensicherung 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 fliegt über alle Wertungsprüfungen und ist in der Lage, im Falle eines Unfalls Erste Hilfe und/ oder einen medizinischen Notfalltransport zu leisten.
- Er wird von Technikern 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 in 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 die 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 hinter dem Vorfall, abseits der Wertungsprüfung. Wenn ein oder mehrere Verletzte mit dem Helikopter ins Krankenhaus evakuiert werden müssen, werden diese mit 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)-Lufträume 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 stat.
- Die Aufgaben der Helikopter sind unterschiedlich wichtig. Höchste Priorität erhalten die vom Veranstalter für die Zuschauersicherheit und für medizinische Notfälle betriebenen Helikopter.
- Die meisten der anderen Helikopter fliegen Passagiere von dem Servicepark zu den Zuschauerpunkten auf den Wertungsprüfungen, um die ersten Topautos anzuschauen und dann wieder in den Servicepark zurückzukehren. Es ist diesen Helikoptern nicht gestattet, den Autos zu folgen.
- Im Gegensatz dazu wird ein mit Fernsehkameras ausgestatteter Helikopter den Fahrzeugen 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 informieren Sie den Koordinator Helikopter hierüber. 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: Verteilung 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.

6.2 DROHNEN

Rallye-Veranstaltern müssen die aktuellen Vorschriften zum Einsatz von Drohnen bei Ihren Veranstaltungen absolut klar sein.

Internationales Sportgesetz, Anhang H

Unbemannte Fluggeräte (UAV), gemeinhin als Drohnen bezeichnet, die von kommerziellen Betreibern geflogen werden, dürfen im Wettbewerbsgebiet nur verwendet werden, wenn sie nach den Vorschriften für die zivile Luftfahrt zugelassen und gemäß den Gesetzen im Austragungsland 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 Wettbewerbs-Strecke oder einen öffentlichen Bereich fliegen, es sei denn, sie übernimmt Sicherheits- oder Informationsaufgaben und untersteht der direkten Kontrolle von Personen, die dafür vom Veranstalter, dem Rallye- oder Rennleiter die Erlaubnis erhalten haben.

7/ MASSNAHMEN BEI VORFÄLLEN

7.1 Rallye-Leitung

7.2 Erste Hilfe vor Ort

7.3 Verfahren für den medizinischen Einsatzhelikopter

7.4 Safety Briefing für die Teilnehmer

7.5 Maßnahmen bei kritischen Vorfällen

7.6 Erfassung von Unfalldaten

7.6 Die Welt-Unfall-Datenbank

7/ MASSNAHMEN BEI VORFÄLLEN

7.1 DIE OPERATIVE RALLYE-LEITUNG

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

Der WP-Leiter berichtet sofort nach dem Vorfall an die Rallye-Leitung.

Wenn ein schwerer Unfall berichtet wird, sorgt der WP-Leiter nach Information des Rallyeleiters dafür, dass der Leiter der Streckensicherung für die 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, dem die rote Flagge gezeigt wird, 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 zu den Fahrzeugbewegungen, hinsichtlich der Zuschauerstandorte und bezüglich noch andauernder Vorfälle, die sich auf andere Bereiche der Rallye auswirken können.

Wenn eine Wertungsprüfung läuft, muss sie von den leitenden Offiziellen der Rallye besetzt sein.

PERSONAL

Minimale Besetzung der Rallye-Leitung:

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

Video Rallye-Leitung

| https://youtu.be/ZjgOW8_ZakA

AUFGABEN UND VERANTWORTLICHKEITEN FÜR DIE BESETZUNG DER RALLYE-LEITUNG.

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

Rallyeleiter

Die Aufgabe des Rallyeleiters in der Rally Control besteht darin, das Team zu führen und dafür zu sorgen, dass die sportliche Integrität der Veranstaltung jederzeit gewahrt bleibt.

Es liegt in der endgültigen Entscheidung des Rallyeleiters, wann eine Wertungsprüfung gestartet wird, ob rote Flaggen eingesetzt werden und ob eine Wertungsprüfung abgesagt wird.

Er ist außerdem dafür zuständig, den Vorsitzenden der Sportkommissare fortlaufend über den Fortgang der Veranstaltung zu informieren.

Stellvertretende Rallyeleiter

Die Aufgabe des Stellvertreters besteht in der Unterstützung des Rallyeleiters.

In erster Linie unterstützt er ihn und die Sportkommissare bei der für die Veranstaltung notwendigen Administration und arbeitet im Vorlauf der aktuellen Wertungsprüfung zur Sicherstellung, dass alles vorab vorbereitet wird.

Medizinischer Einsatzleiter

Sorgt dafür, dass sich seine geschulten und ausgerüstete Ärzte rechtzeitig an den richtigen Standorten aller Wertungsprüfungen einfinden.

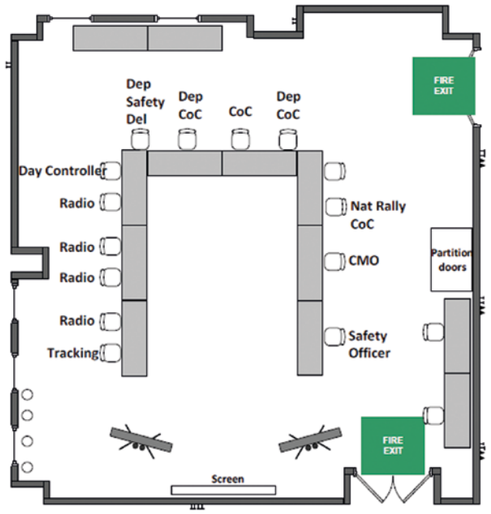
Er sorgt außerdem dafür, dass der medizinische Helikopter flugbereit ist und dass die Bedingungen dies zulassen.

Er koordiniert jeden medizinischen Vorfall von der Rallyeleitung aus.

Leiter der Streckensicherung

Stellt sicher, dass alle MIC und Rettungseinheiten an ihren Standorten sind, ihre Parkpositionen gemäß Sicherheitsplan eingenommen haben und für den Bedarfsfall einsatzbereit sind.

Außerdem stellt er sicher, dass die Zuschauerbereiche mit ausreichend Erste-Hilfe-Material ausgestattet sind.



Wales Rallye GB - Layout der Rallye-Leitung

Er koordiniert die Bergung liegengebliebener Fahrzeuge und die MIC-Bewegungen in den Wertungsprüfungen, sofern dies erforderlich ist.

Funkstellenleiter

Die ‚Ohren' der Rallye-Leitung.

Der Funkstellenleiter führt ab dem Zeitpunkt der Kommunikationsaufnahme mit jeder Wertungsprüfung und bis zur Freigabe der Wertungsprüfung nach Durchfahrt des Schlusswagens ein detailliertes Protokoll.

Er ist dafür weiterhin dafür zuständig, die Anweisungen der Rallye-Leitung an jede Wertungsprüfung weiterzuleiten.

Rallye Finnland - Rallye-Leitung

Arc Safari Rallye - Rallye Leitung

WIE SIEHT DIE RALLYE-LEITUNG AUS?

Auf der ganzen Welt gibt es viele unterschiedliche räumliche Layouts für die Rallye-Leitung.

Vielfach wird mit Tischreihen gearbeitet, aber das bevorzugte Format ist die U-Form.

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 wissen, was gesagt und geplant wird.

ZEITPLÄNE FÜR DAS PERSONAL IN DER RALLYE-LEITUNG

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.

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

CHECKLISTE DER RALLYE-LEITUNG ZUM START EINER WERTUNGSPRÜFUNG:

Vorgesehene Startzeit (FCD) minus 3 Std.

- Überprüfung, dass die Kommunikation zwischen Start, Ziel und den Streckenpunkten der Wertungsprüfung funktioniert.
- Nachfrage, ob die Zahlen der Sportwarte übereinstimmt und wie die Aufstellung der Sportwarte gelaufen ist.
- Überprüfung, dass die Uhren und Lichtschranken aufgebaut sind und funktionieren.

FCD-Zeit minus 2 Std. 30 Min.

- Überprüfung, 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 die Sportkommissare geschlossen.
- Der Leiter der Streckensicherung für die Zuschauer fährt in die Wertungsprüfung ein. Die Fahrt über 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 ein. Bereitet die Aktionen vom Leiter der Streckensicherung für die Zuschauer nach. Der Funkstellenleiter zeichnet alle

Mitteilungen auf 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 ein. Vor dem Start für das erste Fahrzeug muss der Rallyleleiter 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 verzögern. 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 ein. Alle Berichte oder Maßnahmen des Safety Delegate werden der Rallye-Leitung als vom Safety Car 00 umgesetzt bestätigt. Dies gibt einerseits dem Safety Delegate das Vertrauen, dass die Wertungsprüfung tatsächlich vorbereitet ist, und andererseits auch dem Rallyeleiter, dass die Wertungsprüfung startbereit ist.

FCD-Zeit minus 10 Min.

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

Je nach Länge einer Wertungsprüfung kann es sein, dass das erste Wettbewerbs-Fahrzeug in die Wertungsprüfung einfährt, bevor das Safety Car 0 diese verlassen hat.

Diese Entscheidung wird vom Rallyeleiter nur getroffen, wenn er davon überzeugt ist, dass das Safety Car 0 nicht vom ersten Teilnehmer eingeholt wird und er vom Safety Delegate die Startfreigabe erhalten hat.

Während der gesamten Wertungsprüfung hört der Funkstellenleiter die Kommunikation mit der Wertungsprüfung ab und hält sie schriftlich fest.

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 Kontrolllisten von der Zeitkontrolle, dem WP-Start und an der Stop-Kontrolle der Wertungsprüfung bestätigt.

CCTV UND LIVE VIDEO STREAMING

Die Technologie entwickelt sich ständig weiter und diese neuen Entwicklungen können genutzt werden, um die den Safety Car Crews und der Rally Control zur Verfügung stehenden Informationen zu verbessern. Echtzeitinformationen über die Bereitschaft der Wertungsprüfung sind entscheidend für die Vorbereitung vor dem Start des ersten Wettbewerbsfahrzeugs zur Wertungsprüfung. Je nach Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Datenverbindung entlang der Rallyestrecke ist es möglich, eine Web-Cam an der Vorderseite des 000-Autos und / oder des 00-Autos anzubringen. Diese Bilder können an die Rallyeleitung übertragen werden und auch vom Safety Delegate eingesehen werden, bevor er in die Wertungsprüfung einfährt.

Die Bilder helfen der Rallyeleitung bei der Koordination mit den Safety-Cars, den WP-Leitern und den Streckenposten zur Erstellung eines Plans, um alle auftretenden Probleme zu lösen, bevor das erste Fahrzeug eintrifft.

Zusätzliche Vorteile ergeben sich aus den Echtzeit-Bildern von der 000, die an die Rallye-Kontrolle zurückgesendet werden, um sofortige Bilder von eventuellen Verkehrsproblemen auf den Verbindungsabschnitten zu erhalten, die vor der Ankunft der Teilnehmer gelöst werden müssen.

Live-Bilder von einem der Safety Cars sind nicht die einzige Möglichkeit zur Unterstützung der Rallyeleitung, wenn diese sich nicht gerade an einer Zeitkontrollstelle aufhalten, Web-Cams zur Überwachung der Zeitkontrollen können dabei helfen, zu sehen, was an einem beliebigen Ort passiert. Informationen zur Unterstützung der Informationen von der Wertungsprüfung und dem Tracking-/Ergebnis-System.

Es muss immer bedacht werden, dass diese zusätzlichen Elemente nicht bei jeder Veranstaltung verfügbar sind. Bei den Rallyes aber, bei denen es möglich ist, solche Funktionen zu nutzen, dienen sie nur als zusätzliches Back-up zum primären Funkmeldesystem, das von den Safety-Car-Crews und den Streckenposten auf den Wertungsprüfungen genutzt wird.

Die lokalen DGVO-Bestimmungen müssen überprüft werden, um deren Einhaltung jederzeit zu gewährleisten, wenn die Verwendung von Live-Bildern aus einem der Safety-Cars in Betracht gezogen wird.

DER STELLVERTRETENDE SAFETY DELEGATE BEI WRC-RALLYES

Bei den WRC-Veranstaltungen in der Saison 2019 wurde ein stellvertretender FIA-Safety Delegate eingeführt, der in der Rallye-Leitung sitzt und das Live-Videomaterial überwacht, das

von den ersten 15 Fahrzeugen in jeder Wertungsprüfung zur Verfügung steht. Dieses unbearbeitete Material ermöglicht es dem Safety Delegate, Zuschauer in unsicheren Bereichen zu aufzudecken.

Dieses unbearbeitete Material ermöglicht es dem Delegierten weiterhin, Zuschauerbewegungen zu beobachten.

Es ist bekannt, dass einige unvernünftige Zuschauer sich aufgrund der erfolgreichen Arbeit der FIA/ASN- Safety Delegates 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 Wettbewerbs-Fahrzeugen an möglicherweise gefährlichen Stellen auftauchen.

Versteckte Zuschauer auf Abwegen bis das erste Wettbewerbs-Fahrzeug kommt

Wenn es in diesem Bereich keinen Sportwart gibt, so ist das von den Wettbewerbsfahrzeugen 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 stellvertretenden Safety Delegate, sich mit dem Rallyeleiter über Zuschauer zu besprechen, die möglicherweise aus Gefahrenzonen entfernt werden müssen.

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

Der Arbeitsplatz des stellvertretenden Delegierten Sicherheit bei WRC-Rallyes

Bevor jedoch eine Aufforderung zur Verlagerung von Positionen der Sportwarte der Streckensicherung erfolgt, muss sichergestellt werden, dass diese sich sicher von ihrem aktuellen Standort zu dem neuen Standort begeben können, während die Wertungsprüfung weiter läuft.

Wenn das nicht möglich ist, muss überlegt werden, ob die Wertungsprüfung unterbrochen wird, bis die Sportwarte sich auf der Strecke bewegen 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 technischen Hilfsmitteln gegenüber eine offene Haltung einnehmen und sie in unser Repertoire aufnehmen, um für eine sichere, sportlich spannende und attraktive Rallye für Zuschauer, Teilnehmer und Offizielle zu sorgen.

7.2 ERSTE HILFE VOR ORT

WENN DER TEILNEHMER SICH NOCH IM FAHRZEUG BEFINDET, ANSPRECHBAR IST UND KEIN BRANDRISIKO BESTEHT:

- Nähern Sie sich von vorne , schauen Sie ihm in die Augen
- Scheint er seine Umgebung wahrzunehmen?
- 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

| https://youtu.be/zFOAlSpMF28

- Stillen Sie lebensbedrohliche Blutungen durch direkten Druck/ Verschließen der Wunde
- Sorgen Sie für freie Atemwege
- Stellen Sie den Kopf und die Halswirbelsäule (Nacken) ruhig
- Überprüfen Sie die Atmung

Es wird den Veranstaltungen nachdrücklich empfohlen, in ALLEN Road Books eine einfache Liste von Maßnahmen für einen Ersthelfer am Unfallort aufzunehmen, der vorgeschlagene Text ist nachfolgend aufgeführt. Dazu ist es ratsam, ein Ersthelfer-Video auf die eigene Website zu stellen.

Möglicherweise wollen Sie einen Abschnitt in Ihr Road Book aufnehmen mit einer Erinnerung für die Teilnehmer an die Vorschriften und die von ihnen erwarteten Maßnahmen, 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, dies ist der einzige Weg, 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.
- Nimmt er seine Umgebung wahr?
- Gibt es Anzeichen für Verletzungen/hat er Schmerzen?

Lassen sie ihn nicht umherlaufen, und beobachten sie ihn weiter

Anschließend schreiben Sie einen kleinen Bericht für den Veranstalter und geben ihn entweder beim ersten Offiziellen ab, dem Sie begegnen, oder beim Teilnehmer-Verbindungsmann.

Dieser Bericht enthält die Fakten, wie Sie Ihnen bekannt sind, und beinhaltet 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 der Veranstalter Sie bei Bedarf kontaktieren kann.

7.3 VERFAHREN FÜR DEN MEDIZINISCHEN HELIKOPTER

Wenn nach einem Vorfall eine dringende medizinische Versorgung erforderlich ist, sollten die Veranstalter einen eigens dafür vorgesehenen Helikopter zur medizinischen Evakuierung haben.

Der Einsatz wird von der Rallye-Leitung über den Medizinischen Einsatzleiter und die Rettungsteams koordiniert.

Anträge auf Einschränkung des Luftraums über den Wertungsprüfungen während der Dauer der Veranstaltung zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs 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 Leiter Streckensicherung in der Rallye-Leitung, nach Information des Rallyeleiters.

Der Helikopter wird an die Kreuzung auf der Wertungsprüfung geschickt, die sich vor dem Vorfall befindet.

Referenzen für die Postennummern werden für das GPS-Navigationssystem im Helikopter bereitgestellt.

Der Helikopter fliegt zum Vorfall, teilt der Rallye-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.

Die Wertungsprüfung ist eindeutig durch die Rettungseinheit und andere Fahrzeuge am Ort des Vorfalls blockiert. Unter diesen Umständen MUSS das Flugzeug in Sichtweite des Rettungsdienstes landen.

Dadurch wird die Möglichkeit vermieden, dass ein Teilnehmer mit dem Helikopter zusammenstößt.

Wenn eine Landung am Ort des Vorfalls nicht möglich ist, fliegt der Hubschrauber weiter entlang der Wertungsprüfung zum nächstgelegenen verfügbaren Landeplatz abseits der Wertungsprüfung.

Unter diesen Umständen wird der Verletzte vom Rettungswagen zum Helikopter transportiert, der dafür die Wertungsprüfung in Fahrtrichtung der Rallye-Strecke weiterfährt.

Je nach Schweregrad der Verletzungen und nach Anzahl der Verletzten wird der Patient dann entweder in ein Krankenhaus evakuiert oder zu einem Krankenwagen-Treffpunkt gebracht, wo er an einen Krankenwagen übergeben wird.

SICHERHEITSVERFAHREN

VERSUCHEN SIE NICHT, AUF DAS FLUGZEUG ZUZUGEHEN - außer Sie werden ausdrücklich von einem Mitglied der Besatzung dazu aufgefordert.

Halten Sie selbst und ALLE anderen Personen mindestens 100 Meter Abstand zum Flugzeug ein.

ERLAUBEN SIE NIEMANDEM, SICH VON HINTEN DEM FLUGZEUG ZU NÄHERN - der Heckrotor ist bei Bewegung unsichtbar - UND TÖDLICH.

Das Einladen des Verletzten wird von der Helikopterbesatzung durchgeführt - wenn sie dabei Hilfe von den Rettungskräften oder Streckenposten brauchen, wird man Sie darum bitten.

DIE VERANTWORTUNG FÜR DIE SITUATION LIEGT JEDERZEIT BEI DER BESATZUNG.

Bei Landung und Start verursacht der Hubschrauber viel Wind - seien Sie darauf vorbereitet, alle losen Kleidungsstücke, Mützen usw. zu sichern.

DENKEN SIE DARAN – SCHÜTZEN SIE SICH - HALTEN SIE SICH UND ANDERE FERN

7.4 SAFETY BRIEFING FÜR DIE TEILNEHMER

Es gehört zur ureigenen Natur der Teilnehmer, dass sie immer auf der Suche nach einem Wettbewerbsvorteil, nach der letzten Änderung an ihrem Fahrzeug sind, mit der sie noch ein wenig schneller werden.

Möglicherweise sind sie noch nicht mit den neuesten Sicherheitsregularien oder der verfügbaren Schutzausrüstung vertraut. Das korrekte Anlegen der FHR-Rückhaltesysteme, Helme und Sicherheitsgurte kann das Ausmaß der im Falle eines Unfalls erlittenen Verletzungen reduzieren.

Zu wissen, wie das Tracking-System in den Fahrzeugen funktioniert und wonach die Veranstalter suchen, 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 einmal im Jahr an einer Präsentation zur Schutzausrüstung und ihrem Zweck teilnehmen.

Der FIA-Sportkommissar prüft alle Nennlisten, um festzustellen, 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 Verfahren 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 Geldstrafe erhoben.

Es ist so zu planen, dass es während der Dokumentenabnahme vor der Veranstaltung oder während Werbeaktivitäten stattfinden, wenn sich der größte Teil der Teilnehmer wahrscheinlich ohnehin zur gleichen Zeit am gleichen Ort aufhält.

7.5 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 Zuschauers führt und direkt im Rahmen des Wettbewerbs 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 anwesenden FIA-Delegierten auf (Delegierter Sport, Vorsitzender der Sportkommissare, Safety Delegate, Medical Delegate, Delegierter Technik, Delegierter Medien, Observer) und bestätigt und koordiniert zu ergreifenden Maßnahmen.
- Wenn er anwesend ist, muss der FIA Delegierte Medien über den Veranstalter dafür sorgen, dass die Kommunikation mit den Teams oder den Angehörigen von Opfern und den Medien in Übereinstimmung mit 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-Personal wird eine Erklärung abgeben, außer auf entsprechende Aufforderung seitens des FIA Delegierten Medien und den FIA Managers für Sport-Kommunikation.
- Das FIA-Safety Department und das FIA Rally Department sind bei sämtlicher Kommunikation in Kopie zu setzen.

Bei anderen Veranstaltungen ist ein entsprechendes Verfahren einzuhalten, damit die Kommunikation rund um den Vorfall jederzeit auf professionelle Art stattfindet.

7.6 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 der Fahrzeuge (und der Ausrüstung) feststellen, falls weitere Untersuchungen erforderlich sind.
- den ADR (Accident Data Recorder, Unfalldatenschreiber) oder andere elektronischen Daten aus den betroffenen Fahrzeugen an sich nehmen.
- 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 Heimat-ASN oder dem Rallyeleiter ernannt wird.

Bei FIA-Veranstaltungen übernimmt der FIA-Delegierte Technik üblicherweise die Aufgaben des IRO, sofern nicht anders seitens der FIA bestimmt.

Die FIA-Abteilung Sicherheit steht zusammen mit den FIA-WADB-Datenverarbeitern zur Verfügung, um die Übermittlung von Daten in die WADB nach kritischen Vorfällen zu unterstützen.

7.7 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 aufzu-bauen. Dafür wird ein Online-Portal genutzt, in das die ASNs und die von der FIA ernannten Incident Reporting Officers (IROs) über eine einfache und geschützte Schnittstelle Informationen über schwere Unfälle eintragen können.

Die Ziele sind:

- leichterer Meldevorgang zu schweren Unfällen in angemessener Ausführlichkeit;
- Aufbau einer wissenschaftlich belastbaren Datenquelle zu Traumata bei Unfällen im Motorsport und deren 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 durch die ASNs, weil sie dadurch von mehr Anerkennung und Unterstützung der öffentlichen Behörden im Hinblick auf die Durchführung aller Formen der Sportart profitieren.

Wir danken allen beteiligten Personen dafür, dass sie schwerwiegende Unfälle zur Aufnahme in die WADB melden.

Danksagung

Mit Dank an:

- Die Sicherheitsabteilung der FIA und die Mitglieder der Closed Road Kommission
- Die Rallyeabteilung der FIA und die Mitglieder der Rallyekommission
- Motorsport UK für Text und Bilder
- Druck durch die Reprographie-Abteilung der FIA

FIA Rallye-Sicherheitsrichtlinien Ausgabe 3 - Januar 2021