



FIA LINEE GUIDA PER LA SICUREZZA NEI RALLY 2021

3^o EDIZIONE



FIA LINEE GUIDA PER LA SICUREZZA NEI RALLY 2021

Disclaimer

©2021 Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

– Tutti i diritti riservati

La riproduzione o la distribuzione di queste Linee guida per la sicurezza nei Rally, in totale o in parte, senza il permesso scritto della FIA, è vietata ad eccezione dei membri affiliati alla FIA e degli organizzatori di eventi di rally da loro autorizzati, che hanno il diritto di utilizzare questo documento per scopi non commerciali.

Queste linee guida hanno unicamente uno scopo informativo e non intendono offrire consigli su cui fare affidamento.

Nella misura consentita dalla legge, la FIA declina ogni responsabilità derivante da qualsiasi consiglio inserito nelle Linee guida, o da chiunque possa aver acquisito informazioni da uno qualsiasi dei suoi contenuti.

3^a EDIZIONE

Prefazione



Cari Amici,

Queste linee guida per la sicurezza dei rally FIA sono il culmine di un periodo intenso di analisi e consultazione dettagliate per quanto riguarda lo svolgimento sicuro degli eventi di rally FIA in tutto il mondo.

I dipartimenti Safety e Rally della FIA hanno lavorato in stretta collaborazione con i membri della commissione Closed Road e della commissione Rally per acquisire le più recenti best practice dal FIA World Rally Championship, in un format valido anche per i rally a livello regionale e nazionale della FIA.

La sicurezza rimane una sfida fondamentale, tuttavia la FIA si impegna a fare tutto il possibile per proteggere gli spettatori, i concorrenti, i commissari di percorso e i media degli sport automobilistici. La migliore esperienza, un'attenta pianificazione e una corretta implementazione sono fondamentali per il continuo successo dello sport che amiamo.

Con questo pensiero invito tutti i nostri club, gli organizzatori di rally, i funzionari e i volontari a seguire queste Linee guida e a considerarle una risorsa preziosa per assistervi nella organizzazione dei rally.

Vi auguro una stagione 2021 sicura e piacevole.

Cordiali saluti

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'J. Todt'. The signature is stylized and written in a cursive-like font.

Jean Todt
Presidente FIA

Sommario

INTRODUZIONE

1/ FUNZIONARI – RUOLI E RESPONSABILITÀ

- 1.1 Presidente dei Commissari di gara
- 1.2 Delegato Sicurezza ASN / FIA
- 1.3 Direttore Di Gara
- 1.4 Delegato Medico FIA
- 1.5 Responsabile Medico
- 1.6 Responsabile della Sicurezza
- 1.7 Vice Responsabile della Sicurezza
- 1.8 Comandante delle tappe speciali
- 1.9 Vice Comandante delle tappe speciali
- 1.10 Ufficiale della Sicurezza delle tappe speciali
- 1.11 Commissari di percorso
- 1.12 Casacche

2/ SAFETY CARS E LORO DOVERI

- 2.1 Time line del rally
- 2.2 Regole d'oro per la safety car
- 2.3 Safety car dello spettatore o s1
- 2.4 Safety Cars 000/00
- 2.5 Zero Car (0)
- 2.6 Auto spazzatrice
- 2.7 Safety cars provvisorie
- 2.8 Safety cars aggiuntive
- 2.9 Programma della safety car
- 2.10 Vetture vip
- 2.11 Veicoli aggiuntivi (auto ufficiali)

3/ DOSSIER SULLA SICUREZZA

- 3.1 Dossier sulla Sicurezza
- 3.2 Il dossier sulla sicurezza in dettaglio
- 3.3 Piano di gestione degli incidenti
- 3.4 Punti medici
- 3.5 Comunicazioni radio della tappa speciale
- 3.6 Punti radio obbligatori
- 3.7 Punti radio supplementari
- 3.8 Sistemi di tracciamento

- 3.9 Chicane
- 3.10 Taglio della curva
- 3.11 Parco servizi
- 3.12 Rifornimento delle Auto
- 3.13 Auto da rally elettriche
- 3.14 Raccomandazioni per i test privati
- 3.15 Politica ambientale
- 3.16 Disabilità e Accessibilità

4/ SELEZIONE DELLA TAPPA SPECIALE

- 4.1 Selezione della tappa speciale
- 4.2 Linee di partenza, di arrivo e di arresto
- 4.3 Identificazione dei rischi
- 4.4 Protezione dei guard rail e altri pericoli

5/ SICUREZZA DEGLI SPETTATORI

- 5.1 Aree di rischio
- 5.2 Schemi di organizzazione
- 5.3 Colori del nastro
- 5.4 Comunicazioni con gli spettatori
- 5.5 Comunicazione del commissario
- 5.6 Assistenza alle auto
- 5.7 Sicurezza e identificazione dei media

6/ ELICOTTERI & DRONI

- 6.1 Elicotteri
- 6.2 Droni

7/ GESTIONE DEGLI INCIDENTI

- 7.1 Controllo del rally
- 7.2 Primo sulla scena
- 7.3 Procedure Heli-Med
- 7.4 Briefing sulla sicurezza dei concorrenti
- 7.5 Gestione degli incidenti critici
- 7.6 Raccolta dei dati sugli incidenti
- 7.7 Database mondiale degli incidenti

Introduzione

Il rally è una delle più grandi prove dell'uomo e della macchina contro il terreno e il tempo. Uno sport di squadra composto non solo da pilota e copilota, ma da un gruppo completo di tecnici qualificati che lavorano giorno e notte mentre affrontano le prove speciali nell'area dedicata. Uno sport che coinvolge molti spettatori entusiasti e pubblico in generale poiché' attraversa città' e paesi.

Il rally è uno sport notoriamente ben organizzato, soggetto a normative rigorose con un alto livello di sicurezza, ma qualsiasi alterazione di quel livello di sicurezza potrebbe minacciare il futuro dello sport che amiamo.

È fondamentale per il futuro del nostro sport che gli organizzatori gestiscano efficacemente i rischi per la sicurezza di tutti: concorrenti, volontari, ufficiali, commissari di percorso, media o spettatori.

Una delle più grandi sfide per il rally è garantire la sicurezza del pubblico

Ricorda, chiunque al di fuori di un commissario in servizio o di un concorrente che sta gareggiando dovrebbe essere considerato uno spettatore e quindi un membro del pubblico in generale.

Tutti gli eventi sportivi motoristici devono essere considerati principalmente come grandi eventi pubblici e in secondo luogo come competizioni sportive.

Purtroppo, troppi spettatori non capiscono i potenziali pericoli e non si rendono conto della velocità delle vetture. Di conseguenza, si posizionano in luoghi pericolosi, riponendo troppa fiducia nelle capacità dei conducenti e nell'affidabilità delle auto, e dimostrando spesso una mancanza di comprensione o conoscenza di base delle norme di sicurezza.

È responsabilità di tutti assicurarsi che tutti gli spettatori si trovino in una posizione sicura e siano consapevoli dei pericoli di un'auto che perde il controllo. La sicurezza deve essere al centro di ogni rally.

Questo è un documento che verrà continuamente aggiornato con le migliori pratiche. Crescerà con il supporto ricevuto dagli organizzatori di eventi e dagli ufficiali per consentire al nostro sport di consolidare le nostre esperienze e condividere le migliori pratiche e apprendimenti.



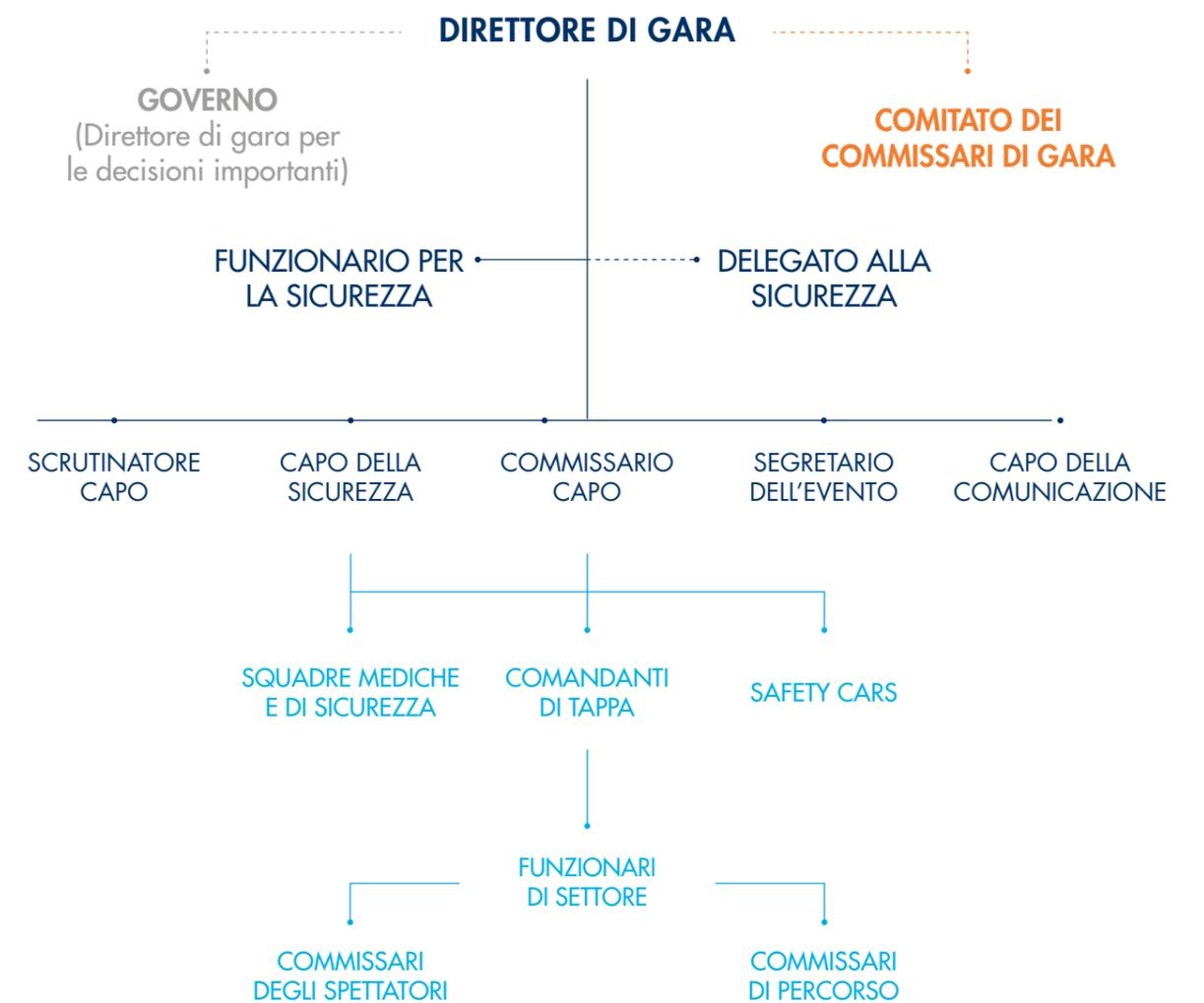
1/ FUNZIONARI RUOLI E RESPONSABILITÀ

- 1.1 Presidente dei Commissari di gara
- 1.2 Delegato sicurezza ASN/FIA
- 1.3 Direttore di Gara
- 1.4 Delegato medico FIA
- 1.5 Responsabile medico
- 1.6 Responsabile della Sicurezza
- 1.7 Vice Responsabile della Sicurezza
- 1.8 Comandante delle tappe speciali
- 1.9 Vice Comandante delle tappe speciali
- 1.10 Ufficiale delle sicurezza delle tappe
- 1.11 Requisiti per il Commissario di tappa
- 1.12 Casacche



1/ FUNZIONARI RUOLI E RESPONSABILITÀ

CATENA DI COMANDO UFFICIALE DEI RALLY



1.1 PRESIDENTE DEI COMMISSARI DI GARA

Il Presidente dei Commissari di Gara è a capo di una giuria di tre persone. I Commissari di Gara non saranno in alcun modo responsabili dell'organizzazione della manifestazione e non avranno compiti esecutivi in relazione all'evento. Nello svolgimento delle loro mansioni, quindi, sono responsabili esclusivamente verso l'ASN e la FIA, agendo secondo i loro regolamenti.

Gli steward hanno il potere di penalizzare i concorrenti, modificare regolamenti supplementari, pronunciare squalifiche e possono rinviare una competizione in caso di forza maggiore o per gravi motivi di sicurezza. Possono anche prendere la decisione di interrompere temporaneamente o permanentemente qualsiasi competizione.

Codice Sportivo Internazionale, Appendice V, Articolo 3.1.1 e Supplemento Comando e Controllo dell'Evento 1.1

I Commissari di Gara sono incaricati di far rispettare il regolamento durante una competizione.

A / RUOLO

— I Commissari di Gara hanno l'autorità suprema sulla gara, nonché l'autorità per l'applicazione del Codice e dei regolamenti nazionali e supplementari e dei programmi ufficiali. Possono risolvere qualsiasi questione che potrebbe sorgere durante un evento, fatto salvo il diritto di ricorso previsto dal Codice.

B / RESPONSABILITÀ

— Fare riferimento al Codice Sportivo Internazionale – Articolo 11.8 e 11.9.

**Regolamento Sportivo del Campionato del Mondo Rally FIA
Regolamento sportivo del Campionato Regionale FIA**



11.1 Commissari di Gara

Il gruppo dei Commissari di Gara (i Commissari di Gara) sarà sempre composto da tre membri. Il Presidente e un membro saranno nominati dalla FIA.

Il terzo membro sarà nominato dall'ASN del paese che organizza il rally. Deve esserci un canale di comunicazione permanente tra i Commissari di Gara e il Direttore di Gara. Durante lo svolgimento della manifestazione almeno uno dei Commissari di Gara deve trovarsi nelle vicinanze del quartier generale della manifestazione.

1.2 DELEGATO SICUREZZA ASN/FIA



Il Delegato alla Sicurezza sarà una persona con una buona conoscenza ed esperienza in materia di sicurezza. Supporterà l'organizzatore e fornirà consigli per aiutare a garantire la sicurezza e la gestione dell'evento.

Il ruolo del Delegato alla Sicurezza sarà:

- valutare l'efficacia delle misure volte a salvaguardare la sicurezza del pubblico, dei volontari e dei concorrenti.
- rivedere e ricevere input nel Dossier sulla sicurezza e altri documenti correlati (piano media, ecc.) e nella pianificazione dell'evento nella fase iniziale;



- Percorrere le prove speciali durante la manifestazione con una safety car adeguata (vedi capitolo 2) secondo un programma concordato, il più vicino possibile alla prima vettura in gara.
- Lavorerà direttamente con il Capo dell'Ufficio Sicurezza e sarà in contatto radio con le safety car e il controllo del rally.
- Parteciperà alla riunione post-evento.
- Scriverà un rapporto del Delegato alla Sicurezza che sarà messo a disposizione dell'organizzatore dopo l'evento.

Il Delegato alla Sicurezza avrà altresì facoltà in caso di forza maggiore, o per ragioni di sicurezza, di suggerire al Direttore di Gara di posticipare l'inizio di una tappa fino ad un massimo di 30 minuti o la cancellazione di una prova speciale.

Negli eventi in cui non è presente un Delegato alla Sicurezza, all'Osservatore designato - che spesso è anche il secondo Commissario di Gara - viene chiesto di valutare la sicurezza nei propri rapporti.

Si prevede che un rapporto particolarmente sintetico da parte del Delegato alla Sicurezza o dell'Osservatore possa comportare modifiche all'evento o, potenzialmente, la non approvazione per quell'evento l'anno successivo.

Il rapporto del Delegato alla Sicurezza e / o degli Osservatori deve essere letto insieme al rapporto del Responsabile Medico, a quello dei Commissari di Gara e a qualsiasi rapporto raccolto dai concorrenti.

Per gli eventi FIA questi rapporti devono essere compilati e inviati ai dipartimenti di sicurezza e rally della FIA per la revisione.

La Closed Road Commission della FIA esaminerà qualsiasi rapporto dell'Osservatore o del Delegato alla Sicurezza

nel caso in cui si evidenzi un timore per la sicurezza e, se necessario, raccomanderà alla Commissione Sportiva competente di rilasciare un "cartellino giallo" a tale evento. Qualsiasi grave violazione della sicurezza verrà segnalata direttamente al World Motor Sport Council.

CARTELLINO GIALLO

La Commissione Rally può dare un cartellino giallo a un organizzatore di eventi / ASN se esso commette una grave mancanza di sicurezza nei rally e su proposta della Closed Road Commission.

La Commissione Rally può decidere di non includere un evento a cui è stato assegnato un cartellino giallo nel calendario dell'anno successivo.

CARTELLINO BLU

La Commissione Rally può dare un cartellino blu a un organizzatore di eventi / ASN se esso commette una grave inosservanza del regolamento e degli impegni assunti (itinerario, struttura organizzativa, ecc.).

Per essere incluso nel calendario dell'anno successivo, l'organizzatore / ASN deve accettare e mettere in atto l'elenco delle azioni deciso dalla Commissione Rally.

Codice sportivo internazionale, appendice V, articolo 3.4.2 e comando e controllo di eventi aggiuntivi 4.1

Il Delegato alla Sicurezza è incaricato di aiutare gli Ufficiali di sicurezza della competizione a svolgere i loro compiti per garantire, nei loro settori di competenza, il rispetto di tutte le norme di sicurezza che regolano il campionato FIA, per fare qualsiasi commento che ritengano necessario e per redigere eventuali rapporti necessari sull'evento. Nei Rally, il Delegato alla Sicurezza ha il potere di ritardare al massimo di 30 minuti l'inizio di una tappa speciale.

A / RUOLO

— Il ruolo del Delegato alla Sicurezza è quello di rivedere e convalidare il piano di sicurezza dell'evento prima dell'evento e la sua messa in atto durante l'evento, e di supervisionare il lavoro del Responsabile della Sicurezza per tutta la durata dell'evento.

B / RESPONSABILITÀ

— Partecipare alle riunioni di pianificazione e valutazione della sicurezza relative all'evento.

— Monitorare la sicurezza delle aree pubbliche e dei media.

— Coordinare le questioni amministrative tra FIA e ASN relative alla sicurezza.

— Valutare e scrivere rapporto su qualsiasi incidente relativo alla sicurezza durante l'evento.

Regolamento Sportivo del Campionato del Mondo Rally FIA
Regolamento sportivo del Campionato Regionale FIA

11.2.3 FIA Delegato alla Sicurezza

Il Delegato alla Sicurezza è specificamente responsabile del monitoraggio della sicurezza del pubblico e dei media. Ha facoltà di ritardare l'inizio di una prova speciale di un massimo di 30 minuti se ritiene che le condizioni di sicurezza non siano soddisfacenti.

1.3 DIRETTORE DI GARA

Il Direttore di Gara guida la squadra organizzatrice ed è il responsabile ufficiale dell'evento dal punto di vista del regolamento e della sicurezza. Egli controlla l'evento prendendo decisioni durante la preparazione e la competizione fino a quando i risultati non vengono dichiarati definitivi, utilizzando tutte le risorse a disposizione attraverso alti funzionari, commissari di percorso, autorità nazionali e volontari.

Il Direttore di Gara, in definitiva, è a capo della catena di comando e come tale prenderà le decisioni circa le fasi di gara in collaborazione con gli Stage Commanders. Questo processo decisionale dovrebbe sempre considerare la sicurezza come la priorità e l'itinerario dell'evento come un aspetto secondario.

Nel momento in cui un concorrente disabile (pilota o copilota) partecipa a un rally, il Direttore di Gara deve assicurarsi che tutti i commissari di percorso sappiano che, in caso di incidente, quando è presente il simbolo di disabilità sull'auto del concorrente, esso richiede assistenza speciale e potrebbe avere un sistema di ritenuta aggiuntivo per le gambe e il busto che potrebbe ostacolare il districamento. Anche il Responsabile Medico deve essere informato per garantire che anche la squadra di soccorso sia informata

Codice Sportivo Internazionale, Appendice V, Articolo 3.1.3 e Comando e Controllo dell'Evento Supplemento 1.3

Il Direttore di Gara è responsabile di tutti gli aspetti della sicurezza nelle prove speciali, redigendo un manuale di sicurezza e assicurandone il rispetto durante la competizione.

A / RUOLO

— Il Direttore di Gara è responsabile dello svolgimento della manifestazione secondo le normative vigenti.

B / RESPONSABILITÀ

— Fare riferimento al Codice Sportivo Internazionale - Articolo 11.11.

1.4 DELEGATO MEDICO FIA

Il Delegato Medico FIA deve verificare la conformità del piano di sicurezza medica con le normative e assicurarsi che esso le rispetti.

- Valuterà il piano di sicurezza medica con l'ausilio di un questionario medico pre-evento compilato e inviato due mesi prima della manifestazione dal Responsabile Medico.
- Per ogni nuovo rally del WRC, o per ogni rally che non fa parte di questo Campionato per cinque anni consecutivi, effettua un'ispezione dei servizi medici e degli ospedali proposti prima che la competizione in questione sia stata inserita nel calendario WRC.
- Durante la competizione verificherà che i servizi medici siano pronti e funzionino correttamente, controllando ogni punto medico sui palchi, così come il parco assistenza, e valuterà che il personale sia sul posto, adeguatamente schierato e addestrato, che i veicoli e le attrezzature siano adatte alla missione e che le strutture mediche di evacuazione siano appropriate. Questo sarà fatto guidando attraverso ogni prova speciale da 60 a 90 minuti prima del primo concorrente, in stretta collaborazione e buona comunicazione con il Delegato FIA per la Sicurezza e il Direttore di Gara.
- Eseguirà l'esercizio di districamento con tutto il personale medico e, se necessario, contribuirà alla loro formazione.
- Deve essere informato dal Responsabile Medico di qualsiasi incidente e / o inconveniente medico e controllerà il rapporto giornaliero redatto prima che sia inviato agli steward.
- Sotto la responsabilità congiunta con il Responsabile Medico, determinerà dove un pilota può essere autorizzato a gareggiare di nuovo dopo aver subito un incidente.
- Eseguirà il follow-up di un conducente ricoverato in ospedale, ove sia il caso.
- Dopo la competizione preparerà un rapporto sui servizi medici per la FIA, che sarà inoltrato all'ASN.

Riferimento: Appendice H Supplemento 8 Articolo 2

1.5 RESPONSABILE MEDICO

Il Responsabile Medico (RM) è responsabile della sezione medica del piano di sicurezza e della sua attuazione. Non è solo responsabile del reclutamento di medici e paramedici per l'evento, ma anche di garantire che le competenze di ognuno siano adeguate a fronteggiare gli infortuni che le squadre potrebbero subire.

Il RM garantirà che la distanza massima tra i punti di soccorso medico all'interno di un palco speciale sia di 10 minuti. Questo verrà calcolato nella preparazione del piano di sicurezza e dell'itinerario guidando un veicolo a 50-55 km / h per scegliere dove posizionarli.

Inoltre contatterà i centri traumatologici e gli ospedali che potrebbero ricevere i pazienti dalla manifestazione, per assicurarsi che abbiano le strutture adeguate per far fronte a ogni eventualità e siano consapevoli dello svolgimento dell'evento. Questo aspetto può includere un incontro con i medici in servizio presso queste strutture il giorno (i) della competizione.

Il RM garantisce che i veicoli di intervento medico funzionino adeguatamente sul terreno del palco speciale e siano posizionati sul palco in modo che possano intervenire entro i tempi stabiliti dal regolamento. Il RM sarà anche in contatto con qualsiasi elicottero di soccorso utilizzato durante l'evento. In caso di necessità, dovrà essere discussa con l'equipaggio dell'elicottero una procedura per stabilire una piattaforma di imbarco.

Il giorno dell'evento, egli si accerterà che tutto il personale medico sia nelle rispettive posizioni. Informerà il Direttore di Gara della gravità di qualsiasi incidente o infortunio segnalato, collaborando con il Direttore e il Responsabile della sicurezza su come estrarre al meglio qualsiasi paziente dal palco e trasportarlo in ospedale, sia in ambulanza che in elicottero.

Ove un concorrente disabile (pilota o copilota) stia partecipando a un rally, il RM deve assicurarsi che tutti i membri delle squadre di soccorso sappiano che, in caso di incidente, quando è presente il simbolo di disabilità sull'auto del concorrente, esso richiede assistenza speciale e potrebbe avere un sistema di ritenuta aggiuntivo. Le sue gambe potrebbero essere legate e / o il suo busto potrebbe essere legato al sedile, ostacolando così il districamento. Anche le modifiche alla cabina di pilotaggio potrebbero interferire con i soccorsi. Per quanto possibile, le squadre di soccorso dovrebbero incontrare i concorrenti disabili e le relative auto modificate prima del rally per conoscere le loro particolarità.

1. FUNZIONARI RUOLI E RESPONSABILITÀ

Codice Sportivo Internazionale, Appendice V, Articolo 3.1.5 e Supplemento Comando e Controllo dell'Evento 1.5

Dottore in medicina, il Responsabile Medico è responsabile dell'organizzazione del servizio medico connesso a tutte le attività generate da una competizione organizzata dalla FIA o da un'ASN. Egli è approvato dalla sua ASN. Per i campionati del mondo FIA, deve essere approvato anche dalla FIA.

A / RUOLO

— Il Responsabile Medico ha il controllo generale della fornitura di servizi medici in occasione di eventi sportivi automobilistici, in collegamento diretto con il Direttore di Gara / Direttore di Gara.

B / RESPONSABILITÀ

— Gestire l'organizzazione e l'amministrazione dei servizi medici in occasione degli eventi, che prevede l'assunzione di personale medico adeguatamente formato e qualificato.

Pianificare e coordinare i team medici per gli eventi, supervisionare la loro dislocazione durante l'evento e assumersi la responsabilità del processo decisionale medico al più alto livello.

Per ulteriori dettagli vedere il Codice Sportivo Internazionale FIA, Appendice H, da Articolo 2.7.2.1 a 2.7.2.2 e Supplemento 2.

Codice sportivo internazionale, appendice L, articolo 11.3 Pratica dello sport motoristico per i titolari di una patente internazionale per conducenti con disabilità

I conducenti disabili non ambulanti si estrarranno da un veicolo fermo su un circuito o palco in tensione solo in caso di emergenza fumo o incendio. Si estrarranno anche dal loro veicolo se esso si trova in prossimità di uno specchio d'acqua e rischia di affondare. Se il conducente disabile del veicolo fermo non è in grado di portare la sua auto fuori dal circuito o dalla tappa in sicurezza, rimarrà nel veicolo protetto dalla sua gabbia, imbracature e dispositivi di sicurezza e attenderà di essere soccorso.



I commissari di percorso devono sapere che quando compare il simbolo di disabilità universale sull'auto del concorrente devono considerare che all'occupante non ambulante è stato chiesto di rimanere nell'auto se essa è immobilizzata



a seguito di un incidente che non presenta emergenza immediata (fumo, incendio o sott'acqua).

È anche importante che essi siano consapevoli che in alcuni casi anche le gambe dell'occupante potrebbero essere legate.

1.6 RESPONSABILE DELLA SICUREZZA

Il Responsabile della Sicurezza ha la responsabilità di coordinare tutti gli aspetti relativi alla sicurezza sull'evento e lavora con diversi altri membri del team organizzativo. La persona che ricopre questo ruolo chiave deve avere una notevole esperienza in materia di sicurezza nei rally e il lavoro è fondamentale per lo svolgimento sicuro di un evento.

Essi sono responsabili della redazione del fascicolo sulla sicurezza e devono assicurarsi che tutti coloro i quali sono coinvolti nello svolgimento dell'evento siano a conoscenza del fascicolo e abbiano la formazione adeguata per garantirne l'attuazione. Il Responsabile della Sicurezza dovrebbe essere coinvolto nella organizzazione, inclusa la pianificazione del percorso, la consegna dell'evento e le riunioni post-evento.

Si metterà in contatto con il Responsabile Medico per assicurarsi che i servizi di emergenza e le autorità locali siano adeguatamente consultati circa l'evento e durante tutto il processo di pianificazione.

Effettuerà valutazioni di rischio generali per l'evento e valutazioni di rischio specifiche per ogni tappa insieme al

Direttore di Gara per inserirle nel dossier sulla sicurezza e sui piani di allestimento. Durante l'evento, il Responsabile della Sicurezza monitorerà continuamente le valutazioni di rischio per assicurarsi che siano ancora valide durante lo sviluppo dell'evento e le utilizzerà per raccomandazioni future.

Si assicurerà che una copia del dossier sulla sicurezza, o delle sezioni pertinenti del piano di sicurezza, venga distribuita a coloro che ne hanno bisogno.

In occasione dell'evento, il Responsabile della Sicurezza rimarrà in stretto contatto con il Direttore di Gara e darà consigli sulla praticità di eventuali operazioni di sicurezza e soccorso.

Codice Sportivo Internazionale, Appendice V, Articolo 3.1.4 e Comando e Controllo dell'Evento Supplemento 1.4

Il Responsabile della Sicurezza (Rallies) è responsabile di tutti gli aspetti della sicurezza nelle tappe speciali, redigendo un manuale di sicurezza e assicurandosi che sia rispettato durante la competizione.

A / RUOLO

Il Responsabile della Sicurezza garantisce lo sviluppo del piano di sicurezza dell'evento prima dell'evento e anche che l'evento sia gestito in conformità con tale piano. Riporterà direttamente al Direttore di Gara e lavorerà con il Responsabile Medico, il Commissario Capo e il Responsabile del Salvataggio.

1. FUNZIONARI RUOLI E RESPONSABILITÀ

B / RESPONSABILITÀ

Mantenere il controllo generale della sicurezza e delle comunicazioni durante l'evento.

Collaborare con tutte le relative organizzazioni di pubblica sicurezza.

Monitorare il funzionamento dell'Event Safety Dossier durante l'evento, al fine di formulare future raccomandazioni in merito alla sua compilazione.

Garantire che siano disponibili aree di visuale sufficienti per il numero previsto di spettatori.

Garantire che i dettagli evidenziati dal Piano di sicurezza dell'evento siano distribuiti al personale competente prima dell'evento.

qualsiasi sezione del percorso proposto che non può essere adeguatamente controllata se utilizzata. Dovrebbe contribuire alla redazione del piano di sicurezza, in particolare alle sezioni sulla sicurezza degli spettatori e sull'accesso degli spettatori per ogni fase

In occasione dell'evento, il Vice Responsabile della Sicurezza ha un ruolo chiave nella gestione degli spettatori e percorrerà le tappe secondo un programma concordato prima che ogni prova speciale cominci.

Il suo ruolo è quello di individuare e affrontare eventuali problemi che possano sorgere man mano che la prova prosegue.

Dopo l'evento, è necessario studiare i filmati girati a bordo dai concorrenti o i filmati dei fan presenti su Internet per vedere come hanno funzionato i piani realizzati e cosa si può apprendere per il futuro.

1.7 VICE RESPONSABILE DELLA SICUREZZA

Un altro ruolo chiave che richiede una notevole esperienza in materia di sicurezza nei raduni è quello di Vice Responsabile della Sicurezza, che potrebbe essere svolto anche dal Responsabile della Sicurezza o dal Vice Direttore di Gara.

Il Vice Responsabile della Sicurezza dovrebbe segnalare qualunque pericolo per la sicurezza degli spettatori su

1.8 COMANDANTE DELLE PROVE SPECIALI

I Comandanti delle prove speciali dovrebbero avere piena conoscenza delle prove speciali loro assegnate, il prima possibile prima dell'evento. Riceveranno copie delle sezioni appropriate del dossier di sicurezza dell'evento per la loro tappa, inclusi schemi di allestimento, parcheggio

STRUTTURA DELLA TAPPA DEL RALLY



per gli spettatori e aree di visuale. La "bozza" del piano di sicurezza della prova speciale, fornita anticipatamente, tiene informato il Comandante della prova sulla pianificazione dell'evento e gli consente di contribuire alla fase speciale finale. È responsabilità del Comandante assicurarsi che la propria prova speciale funzioni in conformità con i piani di allestimento e che le zone degli spettatori corrispondano esattamente a questi.

Il giorno della prova deve assicurarsi che tutti i commissari di percorso siano posizionati secondo il piano di sicurezza della prova speciale e che abbiano ricevuto un briefing sui loro compiti dal Comandante o dal funzionario di settore pertinente.

Ogni prova speciale deve essere allestita e pronta molto prima dell'arrivo degli spettatori. È impossibile tentare di allestire un'area una volta che gli spettatori hanno scelto i loro punti di osservazione.

Il Vice Comandante della prova deve essere in grado di intervenire e sostituire il Comandante in caso di incidente. Al sostituto può anche essere richiesto di intervenire in caso di incidente o se ci sono problemi circa la sicurezza degli spettatori.

Codice sportivo internazionale, Appendice V, Comando e controllo dell'evento supplementare 2.2

A / RUOLO

— Gestire in ogni momento l'area di gara (Stage Commander) o il settore assegnato (Sector Marshal), assicurando la diligenza, la disciplina, la salute, la sicurezza e il benessere dei Funzionari Volontari, dei concorrenti e degli spettatori.

B / RESPONSABILITÀ

— Fornire briefing efficaci a tutto il personale di aree / settore.

Gestire tutte le attrezzature e le risorse umane disponibili nell'area / settore.

In caso di incidente, tenere informato il Controllo dell'Evento mentre osserva e gestisce il coordinamento degli ufficiali che assistono all'incidente e, successivamente, gestire il rientro in gara dopo un incidente in una condizione accettabile il più rapidamente possibile.

Tutti i Comandanti di Prove devono aver ricevuto un briefing dall'evento relativo a tutte le questioni specifiche di sicurezza. Esso può essere redatto dal Direttore di Gara, dal Responsabile della Sicurezza dell'Evento o degli Spettatori e può essere scritto durante una riunione, una presentazione video o una riunione informatica on-line o e-mail o qualsiasi altro mezzo di comunicazione diretta.

Questa sessione è un'opportunità per garantire che tutti i comandanti di prova abbiano un briefing completo e

coerente sull'evento. In questa sessione, dovresti assicurarti quanto segue:

- Che tutti i comandanti di prova abbiano preso visione del piano di sicurezza e dei relativi piani operativi;
- Che i punti chiave del piano di sicurezza siano coperti, tra cui:
 - Numero di spettatori previsto e modalità di accesso / visuale degli spettatori;
 - Delegato per la sicurezza FIA / ASN, orario della Safety Car e disposizioni per la Safety car;
 - Piano di gestione degli incidenti;
 - Cambiamenti rispetto agli anni precedenti;
 - Numero previsto di Commissari di percorso per tappa, numero raggiunto e azioni richieste laddove i numeri non sono ancora sufficienti;
 - Numeri previsti per aree specifiche degli spettatori;
 - Accordi per i media;

Promemoria:

- Fornire briefing ai commissari sul palco;
- Disposizioni per la localizzazione/ briefing di commissari di percorso nuovi o inesperti.
- Catena di comando per incidenti lievi e per incidenti gravi.

1.9 TAPPA SPECIALE VICE COMANDANTE DI TAPPA

Devono assicurarsi che la tappa speciale sia allestita in conformità con il piano di sicurezza e i diagrammi delle aree per gli spettatori in tempo utile, idealmente il giorno prima che la tappa venga utilizzata in gara.

Il Vice Comandante di Tappa si assicurerà che ogni concorrente sia registrato all'ingresso della tappa speciale e utilizzerà la radio per monitorare l'andamento di ogni vettura fino alla linea di fermata.

Per ottenere un buon risultato, ogni postazione radiofonica dovrà rilevare i numeri di auto che passano e utilizzare la radio per comunicare l'eventualità che qualche auto non passi la propria postazione in sequenza numerica per entrare nella tappa speciale.

Questo monitoraggio manuale dei concorrenti via radio dovrebbe essere comunque effettuato anche se è in funzione un sistema di localizzazione.

VA TUTTO BENE



STOP HO BISOGNO DEL TUO AIUTO



1.10 UFFICIO DELLA SICUREZZA DI TAPPA SPECIALE

Ogni tappa speciale dovrebbe avere un Ufficiale della Sicurezza di Tappa (UST) e un Vice Comandante di tappa.

Il responsabile della sicurezza della tappa speciale dovrebbe conoscere alla perfezione il piano di sicurezza in relazione alla sua tappa speciale.

Dovrebbe anche avere una conoscenza completa del personale e delle attrezzature disponibili sul suo palco.

Partirà dall'inizio della tappa speciale con una delle prime vetture ufficiali per dare un controllo finale all'assetto della tappa. Il responsabile della sicurezza della fase speciale assumerà il ruolo di alto livello al termine della fase speciale dopo aver eseguito questo controllo completo della tappa.

Commissari di percorso

Tutti i commissari di percorso devono aver ricevuto un briefing dall'evento relativamente a ogni questione specifica di sicurezza. Questo può essere redatto dal Direttore di Gara, dal Responsabile della Sicurezza dell'Evento o degli Spettatori o dal Comandante di Tappa e può essere trasmesso attraverso una riunione, tramite presentazione video o riunione informatizzata on-line o e-mail o qualsiasi altro mezzo di comunicazione diretta.

Un briefing del comandante di tappa o del suo rappresentante designato deve svolgersi quando i commissari di percorso arrivano in tappa (e potrebbe essere necessario farlo più volte, secondo il loro arrivo in tappa). In alcune situazioni, questo potrebbe essere fatto telefonicamente prima dell'evento con team leader conosciuti ed esperti, l'importante è che abbia luogo.

Questo briefing dovrebbe includere:

- Informazioni sulla sicurezza personale;
- Informazioni sulla valutazione del rischio specifiche della posizione; i commissari di percorso devono essere sempre posizionati in un luogo sicuro per gli spettatori. NON devono trovarsi in un'area riservata quando la tappa speciale è in fase di attraversamento. I commissari di percorso possono muoversi a piedi per risolvere varie questioni, ma devono sempre prestare molta attenzione.
- Catena di comando e processo di comunicazione per la loro ubicazione;
- Posizione bandiera rossa più vicina, se pertinente, e commissario di percorso via radio più vicino;
- Un diagramma che mostri le aree di dedicate agli spettatori e quelle vietate;
- Segnaletica, se appropriata;

- Un programma per le safety car pre e post evento e l'orario previsto per la prima vettura;
- Numero di cellulare del Responsabile della sicurezza di tappa o del suo delegato / responsabile / Capo commissario di tappa;
- Conferma che tutti i commissari avranno lo stesso approccio con gli spettatori e i media relativamente alle aree vietate e, ad esempio, nella gestione degli spettatori che dovranno muoversi secondo le direttive fornite per ritardare l'inizio della tappa a causa di spettatori poco collaborativi.
- Un promemoria sull'importanza di usare un fischietto per avvisare i commissari e gli spettatori sull'avvicinamento di un'auto da rally o una safety car
- I commissari non devono sedersi mentre lavorano. Questo per evitare che gli spettatori si siedano mentre guardano le auto da rally.
- Ai commissari devono essere ricordati i segnali gestuali riconosciuti per le safety car mentre svolgono la tappa speciale.

Il Comandante di Tappa deve fidarsi delle competenze e delle capacità della propria squadra.

1.11 REQUISITI PER IL COMMISSARIO DI TAPPA

In fase di pianificazione, gli organizzatori del rally devono tenere in considerazione il numero di commissari di cui avranno bisogno per gestire lo svolgimento sicuro di ogni tappa del loro evento.

La conoscenza del terreno locale e l'esperienza maturata con gli eventi precedenti consentiranno di stimare i numeri di cui potrebbero aver bisogno.

Bisogna comunque considerare che le circostanze effettive di quel giorno possono cambiare per molte ragioni ed è meglio essere preparati con più commissari di quelli originariamente pianificati.

1.12 CASACCHE

tutto il personale di tappa dovrebbe indossare delle casacche identificative. I colori raccomandati sono:



Commissario di percorso
Arancione



Funzionario sicurezza di tappa
Arancione con righe bianche e scritte



Capo postazione
Blu con righe bianche e scritte



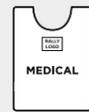
Media
Verde



Comandante di tappa
Rossa e scritte



Competitor relations officer
Red jacket or red tabard & text



Medico
Bianca



Radio
Gialla con il simbolo della radio blu



Scrutatore
Nera



2/ SAFETY CARS E I LORO DOVERI

- 2.1 Time Line del Rally
- 2.2 Regole d'oro per la safety car
- 2.3 Safety car dello spettatore o s1
- 2.4 Safety Cars 000/00
- 2.5 Zero Car (0)
- 2.6 Auto spazzatrice
- 2.7 Safety cars provvisorie
- 2.8 Safety cars aggiuntive
- 2.9 Programma della safety car
- 2.10 Vetture VIP
- 2.11 Veicoli aggiuntivi (auto ufficiali)



2/ SAFETY CARS E I LORO DOVERI

SAFETY CARS

Abbiamo (in ordine):

**000 o Triple Zero Car
(o equivalente)**
30-40 minuti prima della FCD*



Delegato alla Sicurezza
20-40 minuti prima della FCD*



00 o Double Zero Car
10-20 minuti prima della FCD*

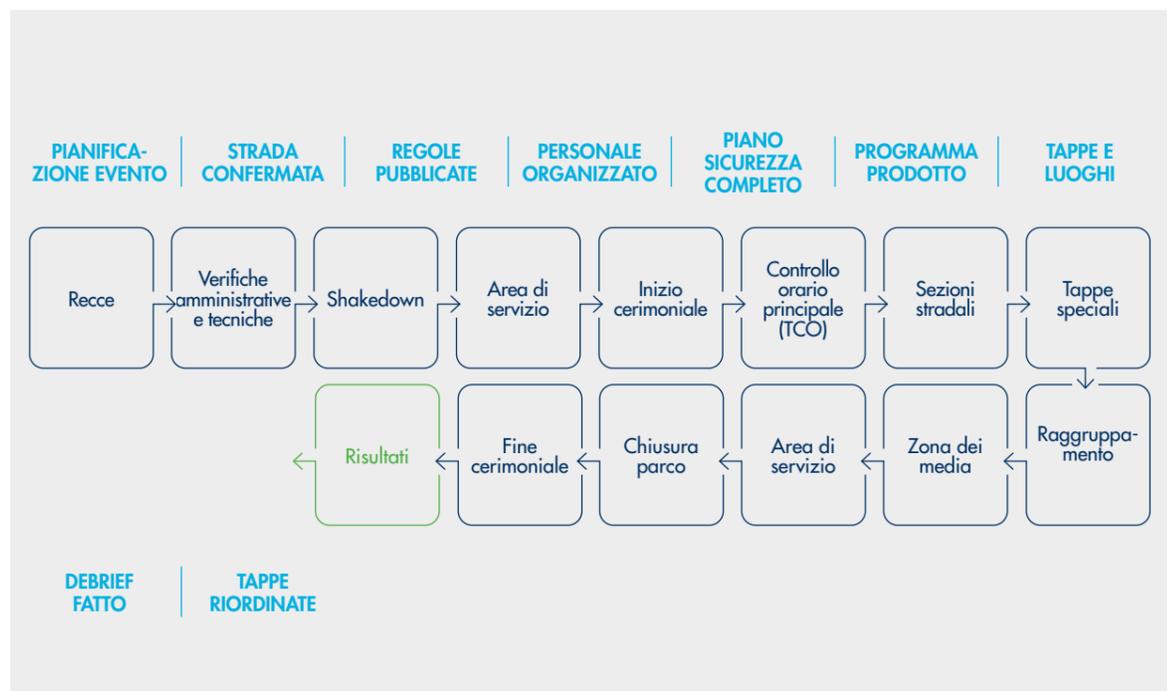


0 / Zero Car
5-10 minuti prima della FCD*



FCD: First Car Due

2.1 TIME LINE DEL RALLY



Tutte le Safety Cars, sia le Spectator Safety, Intermediate Safety, 000,00 o Sweeper Cars, saranno denominate Safety Cars. L'unica macchina denominata Zero car sarà quella con un unico 0 sul lato. Altri veicoli saranno indicati come auto ufficiali.

La funzione principale delle safety car in un evento è controllare il percorso per garantire il rispetto del piano di sicurezza e fornire queste informazioni al Rally Control. È consigliabile che tutte le safety car siano in grado di filmare ogni tappa e che questi video possano essere utilizzati in futuro.

2.2 REGOLE D'ORO PER LA SAFETY CAR

Ogni evento a cui si partecipa è diverso nel modo in cui le tappe vengono presentate con il dossier di sicurezza e la documentazione preparata dai diversi team dell'evento. Bisogna assicurarsi sempre di aver ricevuto tutti i documenti in tempo utile per essere completamente preparati. Una buona preparazione deve includere questi aspetti:

Preparazione pre-evento per esempio

- Clip Board
- Pinzatrice e graffette
- Mappe
- Preparazione personale inclusi cibi e bevande
- Kit di pronto soccorso personale
- Penne / matite
- Videocamera, caricatore e supporto di fissaggio (assicurarsi che non ostruisca l'airbag)
- PA/Sirene/Luci
- Documenti per eventi
- Indumenti adatti
- Telefono cellulare e carica batteria
- Radio – montata e funzionante

Quando si installano dash cam, tablet, contachilometri parziali, telefoni cellulari ecc., bisogna assicurarsi che non coprano l'airbag o ostruiscano la visuale del conducente.

Se viene utilizzato un sistema di tracciamento, anche le Safety Cars dovrebbero utilizzarlo.

Gli equipaggi delle Safety Cars e della Zero Car riceveranno un briefing prima dell'inizio della gara sui loro doveri e comportamento

Senza eccezioni, le seguenti regole d'oro dovrebbero essere applicate a ogni Safety Car / Equipaggio inclusa la Zero car;

1. Tutte le Safety Car dovrebbero essere chiaramente identificate e anche tutti i membri dell'equipaggio dovrebbero essere chiaramente identificabili come ufficiali dell'evento quando sono fuori dai loro veicoli.
2. Ove possibile, tutte le Safety Cars ufficiali e le Sweeper Cars dovrebbero completare il percorso completo secondo il road book e mantenere una tabella di marcia completa.
3. Ogni equipaggio dovrebbe avere un mezzo di comunicazione con le altre Safety Car e con il Rally Control / Direttore di Gara, l'ideale sarebbe un canale radio dedicato.
4. Tutte le Safety Car dovrebbero procedere attraverso tappe speciali ad una velocità adeguata al veicolo che sta guidando e alle condizioni della tappa principale. In nessun momento una Safety Car deve essere guidata in un modo pericoloso per gli occupanti, i funzionari di tappa o il pubblico.
5. Le Safety Cars non dovrebbero essere utilizzate per gli sponsor o concesse alle "star" per aumentare la pubblicità dell'evento: esse hanno un ruolo fondamentale da svolgere e come tali i loro occupanti sono lì per lavorare.
6. I membri dell'equipaggio della Safety Car dovrebbero ricordare che i commissari sono volontari e, per questo,

essere sempre cortesi con loro. Può succedere che i commissari abbiano bisogno di rassicurazioni e di una breve formazione sui loro compiti.

7. Le Safety Cars dovrebbero sempre attenersi al loro programma di tempo predeterminato e assicurarsi di adattarlo per compensare eventuali ritardi nello svolgimento dell'evento. Più un evento rispetta un programma, più diventa sicuro.
8. Le Safety Cars devono essere guidate a una velocità adeguata che consenta di identificare i problemi e devono essere preparate a fermarsi e risolvere i problemi se necessario. È essenziale che tutti gli equipaggi abbiano un atteggiamento "guarda come si fa" per tutto ciò che vedono relativamente ai rally.
9. Tutte le Safety Cars (esclusa la Zero Car) dovrebbero avere luci sul tetto, sirene e un sistema PA. La Zero Car può avere queste o spie se il veicolo è adatto, tuttavia le sirene sono vivamente consigliate.
10. Le Safety Cars dovrebbero normalmente utilizzare solo il road book e altre informazioni stampate fornite dagli organizzatori dell'evento.

Dopo l'evento, tutte le Safety Cars e la Zero Car devono fornire un rapporto al responsabile della sicurezza dell'evento o al direttore di gara da utilizzare nel debriefing dell'evento.

Le auto ufficiali non necessarie non dovrebbero essere guidate; se altri alti funzionari devono attraversare le tappe,



il loro veicolo dovrebbe essere chiamato auto "ufficiale" e NON Safety Car.

Per coerenza, gli eventi dovrebbero utilizzare i seguenti descrittori di safety car sui pannelli delle porte: Spectator Safety, 000, 00, 0, Spazzatrice e FIA / ASN Safety Delegate. Se desideri utilizzare altri veicoli di sicurezza, dovrebbero avere una chiara descrizione della loro funzione sulla targhetta della portiera.

Il delegato alla sicurezza di solito correrà prima delle 00:00 per consentire all'equipaggio del veicolo 00 di intraprendere qualsiasi azione aggiuntiva richiesta. Gli equipaggi delle safety car devono tenersi in stretto contatto con Rally Control via radio in modo che siano a conoscenza di eventuali ritardi rispetto all'orario previsto della prima vettura. Dovrebbero sempre monitorarlo in modo da poter regolare il loro programma per assicurarsi di non andare troppo avanti, né tornare indietro e ritardare l'evento entrando nelle tappe troppo tardi.

Regolamento sportivo FIA WRC Appendice III - 5.4.4 (d) e 5.4.6 (f) e Appendice H

c) Le Zero cars non devono essere guidate da alcun pilota prioritario FIA o da un pilota che si è ritirato dal rally.

d) I piloti e co-piloti delle Zero cars devono avere una notevole esperienza di rally, che consenta loro di guidare in completa sicurezza a velocità moderate, e devono essere in grado di fornire al Direttore di Gara informazioni e commenti completi sulle condizioni lungo il percorso. Le Zero cars dovrebbero anche controllare i cronometri e la familiarità dei commissari con le procedure del cartellino.



2.3 SAFETY CAR DELLO SPETTATORE O S1

La Safety car dello spettatore dovrebbe sempre avere un'identità ben precisa, nonché un sistema di amplificazione e spie luminose. Dovrebbe essere guidata da una persona competente con un'adeguata conoscenza del percorso. Il responsabile della sicurezza degli spettatori sarà a bordo di questo veicolo.

Pre-evento: quando possibile, dovrebbero familiarizzare con il percorso e le aree destinate agli spettatori visitando le tappe prima dell'evento o guardando i filmati precedenti.

La Safety Car dello spettatore dovrebbe visitare ogni tappa e dovrebbe avere la sua tabella di marcia completa al momento del controllo degli orari. Se possibile, dovrebbe anche coprire l'intero percorso, in particolare le aree di servizio e qualsiasi altra area destinata agli spettatori.

Dovrebbero mantenersi in contatto con tutte le altre Safety Cars e il Rally Control.

All'arrivo in ogni tappa, la Safety Car dello spettatore dovrebbe mettersi in contatto con il comandante di tappa e appurare se ci sono problemi di sicurezza per gli spettatori all'interno della stessa, comprese eventuali modifiche ai numeri dei commissari di percorso.

Dovrebbero contattare il Rally Control e confermare il tempo previsto in ciascuna tappa (il Rally Control potrebbe richiedere alla Safety Car dello spettatore di attendere all'inizio della tappa se c'è stato un ritardo in qualsiasi altra sezione del percorso).



Una volta autorizzata, la Safety Car dello spettatore procederà attraverso la tappa assicurandosi che tutti gli spettatori, i commissari e gli ufficiali si trovino in una posizione adeguata in conformità con i piani di preparazione della tappa. Essa consiglierà loro eventuali luoghi alternativi, se necessario e ne riferirà alle successive safety cars; verificherà che la tappa stia rispettando il piano di sicurezza della tappa speciale in termini di segnaletica, nastri, ecc. (portando attrezzature di ricambio da distribuire se necessario), e che i commissari di percorso sappiano gestire eventuali problemi con gli spettatori.

Dovrebbero confermare che sia presente il numero corretto di commissari in ciascuna delle aree per gli spettatori o collaborare con il comandante di tappa per rettificare la situazione prima che cominci la gara.

La Safety Car dello spettatore dovrebbe essere pronta a fermarsi in qualsiasi area problematica per gli spettatori e adottare una politica "guardala, smistala" utilizzando tutte le risorse a loro disposizione.

La Safety Car dello spettatore dovrebbe informare il Rally Control/Comandante di tappa di qualsiasi problema di questo tipo che potrebbe ritardare l'orario di partenza della prima vettura in gara e, se è il caso, richiedere assistenza.

Ove possibile, la Safety Car dello spettatore utilizzerà il sistema PA per annunciare quando è prevista la partenza della prima vettura e fornire i risultati disponibili.

La Safety Car dello spettatore lavorerà a stretto contatto con lo 000, 00 e il Delegato alla sicurezza per garantire che sia trasmesso un messaggio coerente a tutti gli spettatori, assicurandosi che essi rimangano nei luoghi predisposti.

Quando completano ogni tappa devono mettersi in contatto con il Comandante di tappa (o vice comandante di tappa, eventualmente) e approvare l'area destinata agli spettatori che dovrà essere allestita secondo il piano di sicurezza e

che abbia sufficienti commissari di percorso.

Anche se questo veicolo si muove molto vicino ad altre Safety Cars, esso dovrebbe trasportare attrezzature di ricambio per la tappa e attrezzature per delimitare le aree per gli spettatori.

Sebbene sia molto importante che la Safety Car dello spettatore mantenga il suo cronoprogramma predeterminato, essa deve assicurarsi che la tappa sia in condizioni sicure per essere attraversata. Anche se il controllo della sicurezza della tappa significa generare ritardo, è fondamentale che sia eseguito



2.4 SAFETY CARS 000/00

Idealmente (per eventi su ghiaia) 000 e 00 dovrebbero essere veicoli 4x4 per garantire la loro idoneità a svolgere il loro ruolo in tutte le condizioni. Questi veicoli forniscono anche la massima visibilità agli spettatori.

Per gli eventi su asfalto, il veicolo scelto deve essere determinato in base al luogo e ai requisiti.

Dovrebbero essere utilizzati solo squadre di esperti.

Questi veicoli dovrebbero sempre avere un'identificazione adeguata, nonché un sistema PA, sirene e spie luminose.

Prima dell'evento dovrebbero conoscere bene il percorso, il piano di sicurezza, il numero di spettatori previsti e altri documenti pertinenti, oltre alla tabella di marcia, nonché informarsi attraverso i funzionari dell'evento circa le loro responsabilità.

Durante l'evento controllano la bacheca ufficiale per eventuali modifiche al percorso.

Sia l'auto 000 che la 00 devono seguire l'intero percorso e assicurarsi di avere una tabella di marcia completa per ogni controllo che effettuano. Questo deve essere chiarito nel programma definitivo della safety car istruendo i commissari di cronometraggio nel corretto completamento della tabella di marcia.

È fondamentale che le auto 000 e le 00 rispettino il cronoprogramma predeterminato per consentire all'evento di svolgersi in orario, ma sono pronte ad adattare il programma temporale se l'evento lo richiede.

Devono avere un metodo di comunicazione con tutte le altre Safety Car e Rally Control e lavorare come una squadra per seguire le richieste relative al movimento e alle ubicazioni degli spettatori.

Ad ogni controllo prima di una tappa speciale dovrebbero mettersi in contatto con il comandante di tappa prima di entrare. Il Direttore di Gara o il Capo della Sicurezza dovrebbero organizzare a tal fine l'itinerario della safety car. Ciò può significare che l'auto 000 e 00 hanno un tempo più breve in qualsiasi area di servizio / ri-raggruppamento rispetto ai concorrenti. Esse devono essere sicure di essere chiare su eventuali modifiche al piano di sicurezza, ai numeri previsti o ai piani di installazione in relazione alla segnaletica o ai numeri previsti.

Gli equipaggi della 000 e della 00 dovrebbero effettuare un controllo finale sugli accessori presenti in tappa, sulle questioni di sicurezza, sullo smistamento e sulla sicurezza degli spettatori. Devono inoltre portare con sé attrezzature di ricambio per la tappa e i mezzi per ripararli.

Eventuali questioni riscontrate devono essere segnalate al Comandante di tappa / Rally Control per conoscenza o consiglio.

Anche i punti di sicurezza temporanei, i segnali di posizione radio obbligatoria e le bandiere rosse dovrebbero essere controllati da questo equipaggio.

Verificano che le posizioni di arrivo e sosta al volo siano conformi al road book e che siano presenti anche estintori.

Alla fine di ogni tappa devono confermare al comandante di tappa (o vice comandante di tappa eventualmente) che la tappa è in condizioni accettabili per essere attraversata. Dovrebbero anche assicurarsi che questo messaggio venga passato a Rally Control.

Dovrebbero fornire un rapporto post-evento al Capo della Sicurezza o al Direttore di Gara.

La tecnologia è in continuo sviluppo e questi progressi possono essere sfruttati per migliorare le informazioni a disposizione degli equipaggi della Safety Car e del Rally Control. Le informazioni in tempo reale sulla preparazione della tappa speciale sono una parte cruciale della preparazione prima che la prima vettura competitiva inizi la tappa. A seconda della disponibilità di una buona connessione dati lungo il percorso del rally, è possibile collegare una web-cam alla parte anteriore dell'auto 000 e / o dell'auto 00. Queste immagini possono essere inviate a Rally Control e visualizzate anche dal delegato alla sicurezza prima che entrino in tappa, in modo che abbiano un'idea della condizione della tappa prima di partire.

Bisognerà verificare le normative GDPR locali per garantire la conformità in ogni momento quando si intende utilizzare immagini dal vivo da una delle safety cars.



2.5 ZERO CAR (0)

Il ruolo della Zero Car è cruciale poiché è l'ultima auto, nella fila delle safety car, ad entrare nella tappa prima della prima vettura in gara. Sebbene possano viaggiare a una velocità maggiore rispetto alle altre safety car e possano farlo su un'auto da competizione, si tratta di un impegno molto serio e importante. L'equipaggio deve monitorare il lavoro svolto dalle precedenti safety car, monitorare le comunicazioni radio dalla tappa ed essere pronto a fermarsi per risolvere eventuali problemi che possono sorgere.

La sua funzione può essere quella prescritta di seguito, insieme a come si adatta allo svolgimento del rally.

FUNZIONE

- Controllo finale delle tappe speciali prima della prima vettura in gara
- Correre al 70/80% della velocità competitiva
- Garantire che i commissari siano preparati con le luci di partenza, i cartellini orari, le aree spettatori
- Confermare che i compiti delle Safety cars siano stati completati
- Garantire che la tappa sia conforme al piano di allestimento e di sicurezza
- Essere pronti a fermarsi se c'è un problema
- Comunicare immediatamente eventuali dubbi al Rally Control

SICUREZZA

- Verificare ogni movimento degli spettatori dopo i passaggi del Delegato alla Sicurezza e dell'auto 00
- Controllare i segnali con la mano del commissario
- Essere in grado di risolvere qualsiasi problema

ITINERARIO

- I regolamenti sportivi stabiliscono che il lavoro dell'impiegato è quello di rispettare l'itinerario
- Eventuali ritardi comportano lo spostamento degli spettatori
- Pressione del promotore della serie su alcuni eventi
- Lo svolgimento nei tempi mantiene attenti i commissari
- I concorrenti sono attenti alle tappe che iniziano in tempo, non affaticati dai ritardi

RALLY CONTROL

- Controllare convoglio del rally
- Mantenere l'equilibrio tra sicurezza e itinerario
- Riconoscere le comunicazioni, le azioni e le questioni relative alle carovane di sicurezza
- Monitorare la posizione della zero car durante la tappa speciale
- Comunicare al comandante di tappa che essa è pronta per l'esecuzione o per coordinare qualsiasi azione per risolvere eventuali problemi
- Essere pronti a fermare la partenza, o ad alzare bandiera rossa a qualsiasi auto in competizione se la zero car si ferma per un problema

Poiché la Zero Car dovrebbe essere preparata per i rally, essa dovrebbe presentarsi per le verifiche di sicurezza come qualsiasi altro veicolo da competizione, e l'equipaggio deve sempre rispettare le stesse regole di tutti gli altri concorrenti, cioè indossare imbracature, dispositivi FHR e tute e caschi approvati.

La Zero car avverte gli spettatori della prima vettura in gara. Essa dovrebbe correre massimo al 70-80% della velocità di rally per consentirle di identificare eventuali problemi dell'ultimo minuto nella tappa speciale.

Ci dovrebbe essere sempre una Zero car di scorta disponibile.

La Zero car non deve necessariamente stare fuori dal percorso prima che la prima vettura parta, fintanto che il Direttore di Gara confermi che sia in grado di terminare ed uscire dal percorso prima dell'arrivo della prima vettura in gara.

La Zero Car deve seguire l'intero percorso come da road book e deve assicurarsi di avere una tabella di marcia completa per ogni controllo che effettua.

Un membro dell'equipaggio della Zero car deve provenire dalla squadra organizzatrice principale del rally. Questo ruolo non può essere ricoperto dall'impiegato, dall'addetto alla sicurezza dell'evento o dall'ufficiale per la sicurezza degli spettatori, ma sarà una persona la cui unica responsabilità, quel giorno, sarà quella di far parte dell'equipaggio della Zero car. Questo garantirà che l'equipaggio abbia dimestichezza con il piano generale per l'intero evento, conosca attentamente il piano di sicurezza, così come gli alti funzionari e comandanti di tappa in tutto il rally. Un membro dell'equipaggio dovrebbe anche avere esperienza sia di sicurezza che di safety car e il conducente dovrebbe essere titolare di una licenza di competizione attuale o precedente.



È opportuno che l'equipaggio della zero car effettui una ricognizione delle tappe speciali prima del rally. Questo gli consentirà di familiarizzare con il piano di sicurezza, le tappe speciali e il road book. L'equipaggio può anche utilizzare una serie di note descrittive del percorso che devono essere contrassegnate con numeri di post, aree per gli spettatori e postazioni radio.

È noto che è più sicuro per le Zero cars viaggiare al 70-80% della velocità di rally se operano con una serie molto semplice di note di percorso. Questo consentirà inoltre al copilota di rimanere vigile su eventuali problemi che possono essere rilevati e di ricevere istruzioni dal pilota su eventuali osservazioni sulla tappa speciale.

La funzione primaria della zero car è monitorare il lavoro delle auto 000, del Delegato alla sicurezza e auto 00; controllare che gli spettatori non si siano mossi dopo il passaggio di queste auto ed essere pronti a FERMARSI qualora dovessero intraprendere qualsiasi azione.

In ogni momento l'equipaggio deve monitorare la comunicazione via radio della tappa speciale ed essere anche pronto a chiamare per qualsiasi dubbio o azione.

È essenziale che la Zero Car rispetti l'orario stabilito per consentire lo svolgimento puntuale dell'evento.

La Zero Car dovrebbe poter comunicare con tutte le altre Safety Car e Rally Control.

All'inizio di ogni tappa speciale dovrebbero mettersi in contatto con il comandante di tappa ed entrare, dove possibile, al momento stabilito.

Se la tappa speciale supera i 30 km di lunghezza, è fortemente consigliato utilizzare due Zero Cars, una dalla

partenza, l'altra dalla metà all'arrivo con un adeguato distanziamento.

Assicurarsi che il percorso sia ancora conforme ai piani di sicurezza e, se necessario, essere preparati a FERMARSI. In questo caso, rivolgersi immediatamente al Rally Control richiedendo un ritardo dell'inizio della tappa e spiegando la situazione. Se è possibile risolvere il problema, meglio risolverlo. In caso contrario, prepararsi all'annullamento della tappa da parte dello Comandante e del Rally Control. NON è possibile attraversare una tappa considerata non conforme al piano di sicurezza.

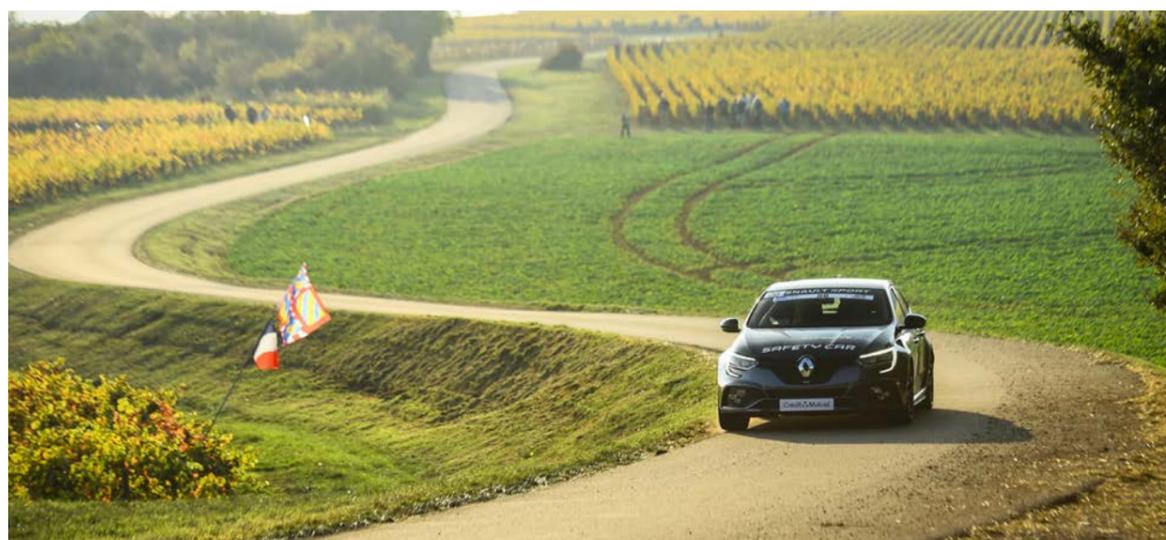
Alla fine di ogni tappa devono confermare al comandante e al vice comandante di tappa che essa è in condizioni accettabili per essere attraversata. Dovrebbero anche assicurarsi che questo messaggio venga trasmesso al Rally Control.

Relazione postevento al Capo della Sicurezza o al Direttore di Gara, se necessario.

Auto	Comunicazione radio tra Rally Control e FIA / ASN Safety Delegate	Sirena	Altoparlante	Luce di avvertimento sul tetto	Cartellino tempo	Tute e caschi
	SI		NO		SI	

2.6 AUTO SPAZZATRICE

Alcuni eventi possono avere più di un'auto spazzatrice, in ogni caso solo un'auto spazzatrice dovrebbe attraversare ogni tappa. Essa dovrebbe essere identificata generalmente da una singola bandiera a scacchi su un pannello della porta per indicare che la tappa è finita.



L'auto spazzatrice dovrebbe seguire il percorso completo, comprese le sezioni stradali. Ad ogni inizio di tappa deve fare rapporto al Comandante di tappa che sarà in grado di fornire le seguenti informazioni:

- numero di auto entrate in tappa
- numero di auto uscite dalla tappa
- accurate relazioni circa la posizione delle auto che non sono riuscite a completare la tappa
- orario in cui l'ultimo concorrente ha lasciato il controllo di partenza della tappa

L'auto spazzatrice dovrebbe confermare che il numero di concorrenti che sono entrati nella tappa corrisponda a quello dei concorrenti usciti dall'ultima tappa, compresi quelli che si sono ritirati sul tratto stradale.

Dovrebbe raccogliere tutte le schede di registrazione di controllo da tutti i luoghi visitati.

È essenziale che raccolgano tutte le schede di controllo completate, i rapporti ufficiali (compresi quelli dei giudici di fatto) insieme ai funzionari che firmano sui fogli di ogni tappa. Questi fogli devono essere restituiti al Rally Control il prima possibile. Si consiglia di mantenerli accessibili per qualunque

domanda da parte del Rally Control o del team dei risultati. Se ci sono segnalazioni di incidenti, bisogna provare a fotografarli e fornirli al Rally Control il prima possibile.

L'auto spazzatrice entrerà in tappa solo dopo l'approvazione del Rally Control.

L'equipaggio dovrebbe avere una conoscenza approfondita del sistema di cronometraggio degli eventi e dovrebbe, ove possibile, fermarsi a ogni veicolo che ha superato il limite di tempo massimo (OTL) e, d'accordo con il Rally Control, raccogliere le loro time cards.

È fondamentale che la l'auto spazzatrice sia in contatto con il Rally Control in ogni momento per verificare quando un concorrente è OTL e quindi non è più idoneo a continuare.

Se un'auto spazzatrice è in ritardo, dovrebbe avvisare immediatamente il Rally Control.

Se la tappa viene nuovamente attraversata, l'equipaggio dell'auto spazzatrice dovrebbe avvisare il Rally Control di qualsiasi incrocio o area che richiede la ricostruzione / nuova marcatura, eventuali elementi di sicurezza mancanti, nonché l'identificazione di aree con un numero significativo di spettatori. Potrebbero anche richiederle informazioni circa la posizione e, eventualmente, la causa del ritiro dei concorrenti.

Se i concorrenti sono ancora in tappa, bisogna valutare se è necessario spostarli o se è più prudente lasciarli in situ. I concorrenti richiederanno sempre il recupero delle loro auto il prima possibile, questo potrebbe tuttavia non essere il primo interesse degli altri coinvolti nell'evento. Non chiedere che un veicolo venga recuperato o spostato a meno che non stia effettivamente bloccando la tappa o possa rappresentare un pericolo.

Quando tutti gli equipaggi sono stati controllati e se è l'ultima volta che la tappa verrà corsa, su autorizzazione del Rally Control, commissari, medici e squadre di soccorso coinvolte nella supervisione di quella tappa potranno ritirarsi.

L'auto spazzatrice dovrebbe inviare o fornire un debrief / rapporto post-evento al Capo della Sicurezza o al Direttore di Gara, se necessario.

2.7 SAFETY CARS PROVVISORIE

Deve essere fornito un minimo di 1 auto di scorta aggiuntiva con materiali aggiuntivi per assistere le Safety Car. Una macchina deve essere inserita nel Caravan della Safety Car con ulteriori commissari che possono essere schierati, qualora fossero necessari in tappa.

Per intervalli inferiori a 20 minuti, potrebbe essere opportuno prendere in considerazione l'uso di una safety car provvisoria o della Zero Car di riserva a seconda della lunghezza della tappa e della sua posizione all'interno del programma dell'evento.

Questo ruolo può essere svolto dal vice comandante di tappa o da un equipaggio e un veicolo dedicati, a seconda del percorso e degli aspetti pratici.

Le safety car provvisorie non devono essere preparate per la gara o 4 x 4, ma DEVONO avere luci, sirene e un PA che dovrebbero essere utilizzati per avvisare gli spettatori che altre auto sono in arrivo.

Non è necessario che la Safety Car provvisoria sia lontana dalla tappa prima che entri la prima auto, a seconda della lunghezza e del terreno.

Fattori come la natura lineare del percorso potrebbero impedire di riposizionare entrambe o una delle Safety Cars nel caso in cui sia necessario riavviare una tappa dopo un'interruzione o un ritardo.

È importante che sia previsto che l'equipaggio di questa safety car provvisoria si impegni e gestisca gli spettatori prima di considerare la tappa pronta per ricominciare.

2.8 SAFETY CARS AGGIUNTIVE

Deve essere fornito un minimo di 1 auto di scorta aggiuntiva con materiali aggiuntivi per assistere le Safety Car. Deve essere inserita un'auto nel gruppo della Safety Car con ulteriori commissari che possono essere impiegati in tappa, qualora fossero necessari.

Queste vetture dovrebbero essere disponibili per seguire e aiutare la 000 e il delegato ASN / FIA, correggendo gli ultimi dettagli della messa a punto, se necessario.

Nel caso in cui ci fossero degli spettatori posizionati in luoghi non idonei, queste vetture potrebbero richiedere

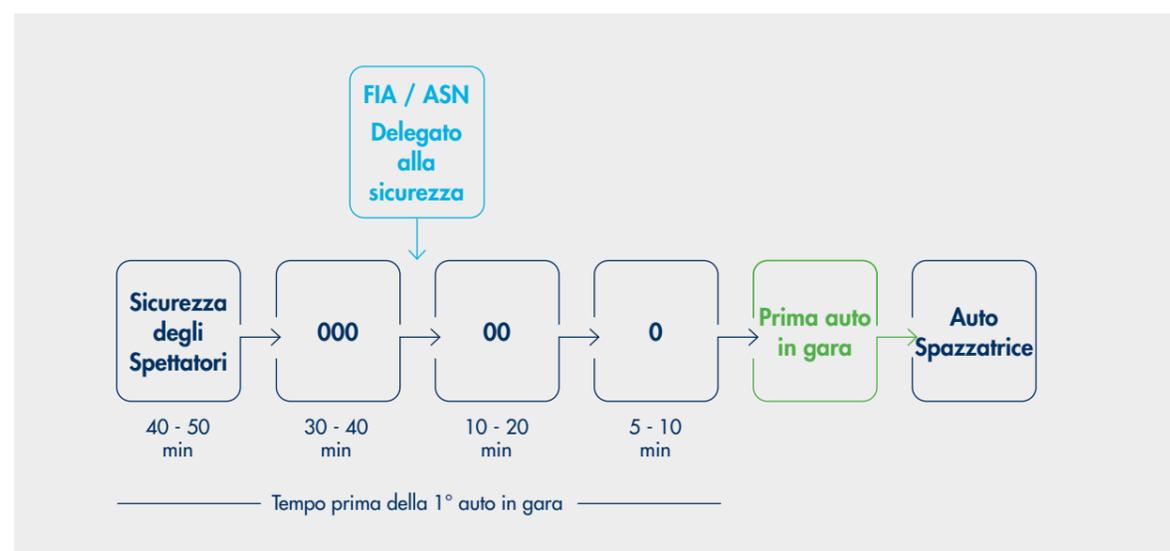
l'intervento, in tappa, di commissari esperti dotati di radio per controllare gli spettatori.

Il loro ruolo dovrebbe essere quello di controllare meglio la posizione e l'ubicazione del pubblico ed eventualmente lasciare altri commissari quando necessario.

Ci devono essere almeno due safety car aggiuntive al giorno.

Il loro programma deve essere pianificato per consentire loro di passare alle tappe successive una volta risolto qualsiasi problema (ossia: tutte le auto sono passate e possono raggiungere con il convoglio della safety car, o l'area spettatori è stata ordinata e possono proseguire).

2.9 PROGRAMMA DELLA SAFETY CAR



2.10 VETTURE VIP

Le vetture VIP non dovrebbero far parte del gruppo delle Safety cars. Il punto 7 delle regole d'oro della Safety Car stabilisce che: "Le safety cars non dovrebbero essere utilizzate per gli sponsor o per dare alle 'star' una corsa gratuita al fine di aumentare la pubblicità dell'evento; esse hanno un compito vitale da svolgere e come tali i loro occupanti sono lì per lavorare."

Non esiste un luogo sicuro in cui collocare un'auto VIP che corre a velocità simili a quelle in gara all'interno del gruppo della safety car.

TUTTI GLI EQUIPAGGI DELLE SAFETY CARS DEVONO SAPERE QUANTO SEGUE:

Durante un evento, ove fosse possibile, si dovrebbe organizzare un incontro informale tra un circuito e l'altro, al fine di discutere eventuali questioni che potrebbero essere sorte e potrebbero essere risolte per la seconda esecuzione.

Agli spettatori dovrebbe essere vietato di camminare lungo tappa speciale 30 minuti prima dell'orario della prima vettura in gara chiudendo l'inizio e la fine della tappa.

Questo messaggio deve essere ribadito attraverso il sistema di Public Address (PA) sulle safety cars e con l'aiuto dei commissari.

Sarà cura dell'auto 00 verificare che in tappa non sia presente nessuno spettatore.

Per consentire agli spettatori di adattarsi a questa nuova misura, si raccomanda ai commissari di fare un fischio prolungato al termine dei 30 minuti successivi al passaggio della prima auto in gara.

2.11 VEICOLI AGGIUNTIVI (AUTO UFFICIALI)

Questi veicoli possono attraversare la tappa prima delle Safety Cars a velocità ridotta.

RESPONSABILE DELL'ATTREZZATURA/ RESPONSABILE DELLA SICUREZZA DI TAPPA

Il Responsabile dell'Attrezzatura, se presente, o il Responsabile della Sicurezza di Tappa garantisce che la tappa sia pronta per essere attraversata o che il comandante di tappa abbia l'equipaggiamento corretto richiesto per ogni posizione e punto di controllo del tempo.

Nel primo caso, non dovrebbero essere necessarie modifiche alla tappa speciale dopo il controllo del Responsabile dell'Attrezzatura.

Non tutti gli eventi hanno un Responsabile dell'Equipaggiamento nella parte anteriore del campo, ma quelli che ce l'hanno dovrebbero prendere in considerazione quanto segue:

Il Responsabile dell'Attrezzatura dovrebbe correre circa 90 minuti prima dell'orario previsto per la prima auto.

Se l'evento viene ritardato, non è necessario riprogrammare i tempi del Responsabile dell'Attrezzatura.

Essi dovrebbero avere una profonda conoscenza del percorso completo (sia delle tappe che dei tratti stradali) e, per quanto possibile, dovrebbero conoscere tutte le modifiche delle tappe speciali utilizzate.

Il Responsabile dell'Attrezzatura deve essere guidato lungo il percorso da una persona competente che gli consenta di concentrarsi sull'allestimento della tappa ecc. e di assicurarsi che sia tutto impostato secondo lo schema di riferimento su cui stanno lavorando.

Devono portare almeno un set, completo di lavagnette di inizio e fine tappa, insieme a nastro barriera, picchetti, mazzuolo, frecce, una graffetta e punti metallici.

Dovrebbero anche avere un contatto diretto con il Cronometrista Capo, il Commissario Capo, il Rally Control e il Direttore di Gara.

Ove possibile, dovrebbero informare Rally Control che stanno per entrare in tappa e assicurarsi anche che il controllo radio sappia quando sono usciti dalla tappa.

Come per tutte le Safety Car, è fondamentale che mantengano l'atteggiamento "se lo vedi, lo risolvi" nei confronti dei problemi che possono incontrare.

Quando il Responsabile dell'Attrezzatura ha superato tutte le tappe, deve rimanere in una posizione centrale rispetto all'evento, al fine di coordinare eventuali richieste di attrezzatura che possano arrivare.

CRONOMETRISTA CAPO

Il Cronometrista Capo, o il vice nominato, dovrebbe correre attraverso la tappa come una delle prime auto ufficiali, generalmente di fronte al Commissario Capo (questo può avvenire in qualsiasi momento da 60 a 120 minuti prima dell'orario previsto della prima auto a seconda della struttura dell'evento e del sistema di cronometraggio utilizzato).

Il Cronometrista Capo deve mettersi in contatto con il Commissario Capo su chi aspettarsi ad ogni controllo.

Il Cronometrista Capo dovrebbe mettersi in contatto con il Rally Control quando arrivano in ciascuna area di controllo e deve assicurarsi di avere un cartellino ufficiale compilato ad ogni controllo.



Prima di entrare in qualsiasi tappa, dovrebbero ottenere il permesso dal Rally Control per procedere.

Dovrebbero anche confermare la presenza di eventuali altri veicoli in tappa in quel momento.

Il Cronometrista Capo dovrebbe assicurarsi che qualsiasi commissario che utilizza l'orologio o l'attrezzatura di cronometraggio sappia esattamente cosa sta facendo e, se necessario, rassicura il commissario circa il funzionamento dell'attrezzatura per garantire che il sistema di cronometraggio sia gestito con precisione per tutte le vetture.

Il Comandante di Tappa dovrebbe assicurarsi che almeno un membro del Timing Team sia disponibile quando il Cronometrista Capo si presenta per questo motivo.

Il Cronometrista Capo dovrebbe assicurarsi che, laddove si utilizzi il precedente sistema di numerazione delle auto, i commissari siano in grado di completare correttamente le Tabelle di marcia.

Alla fine di ogni tappa il Cronometrista Capo dovrebbe verificare che ci sia un sistema di comunicazione funzionante tra il Flying Finish e la linea di arrivo e che esista un sistema di backup in caso di guasto.

Il Cronometrista Capo dovrebbe essere guidato da una persona competente che dovrebbe conoscere il percorso completo e che sia anche competente in termini di cronometraggio.

Essi devono controllare tutta la segnaletica dell'area di controllo durante l'attraversamento del percorso e assicurarsi che corrisponda al road book fornito.

Se manca qualsiasi segnaletica o attrezzatura, devono fare rapporto al Rally Control per richiedere al prossimo ufficiale o safety car di lasciare gli articoli mancanti.

È anche essenziale che visitino ogni controllo orario, inclusa l'area di servizio e l'area di raggruppamento per assicurarsi che tutti in queste aree sappiano cosa stanno facendo. Non devono necessariamente percorrere l'intero percorso.

Se ciò non è possibile, una delle altre auto ufficiali o safety car DEVE raggiungere queste postazioni e assumere il ruolo di Cronometrista Capo per quelle postazioni.

COMMISSARIO CAPO E/O CAPO DELLA SICUREZZA

Pre-evento: più lavoro esegue il Commissario Capo prima dell'evento, più facile sarà per lui svolgere i propri compiti durante la giornata.

È noto che in alcuni eventi il Commissario Capo potrebbe non viaggiare attraverso le tappe o potrebbe viaggiare insieme al Capo della Sicurezza (ESO).

Laddove il Commissario Capo non attraversi le tappe, una delle altre vetture ufficiali dovrebbe svolgere questi compiti:

Il Commissario Capo dovrebbe garantire che ci siano sufficienti commissari disponibili per coprire le aree di partenza dell'evento e della tappa e che abbiano i documenti corretti, le schede di controllo e attrezzature adeguate.

Ove possibile, il Commissario Capo dovrebbe completare il percorso per intero come stabilito nel road book o in qualsiasi altra informazione ufficiale sul percorso.

All'arrivo ad ogni controllo, il Commissario Capo dovrebbe dare il buon esempio e indossare sempre una giacca ufficiale o indumenti e / o documenti di identificazione.

Dovrebbero assicurarsi che ogni commissario in ogni postazione che visitano abbia ben chiari i compiti che gli spettano e che tutto il personale di tappa indossi le tute.

Nel momento in cui il Commissario Capo raggiunge ogni controllo, tutti gli allestimenti della tappa / controllo dovrebbero essere a posto e dovrebbero spuntare ogni articolo sul libretto di preparazione.

Il Commissario Capo dovrebbe controllare che sia presente il numero corretto di commissari per soddisfare i numeri previsti come descritto nel piano di sicurezza dell'evento.

Dovrebbero sempre avere la loro tabella di marcia completa e seguire l'intera procedura di partenza della tappa che verrà implementata per ogni vettura in gara.

Come con tutte le auto ufficiali o di sicurezza, il Commissario Capo deve essere guidato da una persona competente.

Anche il veicolo dovrebbe sempre avere un'identificazione adeguata. (Un sistema PA può essere utile).

Dovrebbero avere strumenti di comunicazione con tutte le altre Safety Car e con il Rally Control.

Oltre a fermarsi ai punti di cronometraggio, dovrebbero fermarsi in ogni punto che è stato pubblicizzato come punto di accesso per gli spettatori, assicurandosi che tutti i commissari di sicurezza degli spettatori siano in posizione, almeno il numero previsto, come indicato nel Piano di sicurezza della tappa speciale.

Se questo numero non è conforme al piano, sarà necessaria una valutazione dinamica del rischio per accertare se il numero di commissari in quella posizione è sufficiente per il numero effettivo di spettatori previsto.

Tutta la segnaletica ufficiale e gli avvisi dovrebbero essere controllati anche nei punti di accesso al piano di sicurezza della tappa speciale.

Se lungo il percorso attraverso la tappa identificano un problema, devono chiamare immediatamente il Rally Control

per discutere con il comandante di tappa e concordare un piano d'azione per correggere il problema.

Alla fine di ogni tappa dovrebbero comunicare via radio dalla partenza della tappa e dal Rally Control e informare il comandante di tappa che sono soddisfatti che la tappa sia in una condizione accettabile per essere percorsa.

Solo quando questo messaggio è stato confermato dovrebbero passare alla fase / punto di controllo successivo.

In caso di ritardi, il Commissario Capo dovrebbe mantenere una comunicazione costante con il Rally Control nel caso in cui ci sia un aggiustamento al loro cronoprogramma.

Se il Commissario Capo è a conoscenza di un ritardo, dovrebbe trasmettere queste informazioni ai commissari sul campo.

Il Commissario Capo dovrebbe sempre avere un set completo di attrezzature di ricambio per la tappa, avvisi e nastro adesivo insieme a un martello e una spillatrice nel proprio veicolo.

Il Commissario Capo dovrebbe inoltre garantire che tutti i medici, i soccorritori e le squadre radio siano in posizione lungo il percorso.

Se qualcuno di questi funzionari non è in posizione, il Commissario Capo dovrebbe indagare e trattare in modo appropriato, mantenendo il Rally control informato di qualsiasi azione intrapresa.

Laddove vengano utilizzate le bandiere rosse in tappa, questo veicolo dovrebbe controllare che le bandiere rosse siano ben posizionate e siano ben visibili.

Si consiglia al Commissario Capo di portare bandiere di riserva.

Post-evento: raccolgono tutti i feedback dei commissari e forniscono un rapporto al team che organizza l'evento per il loro debriefing.





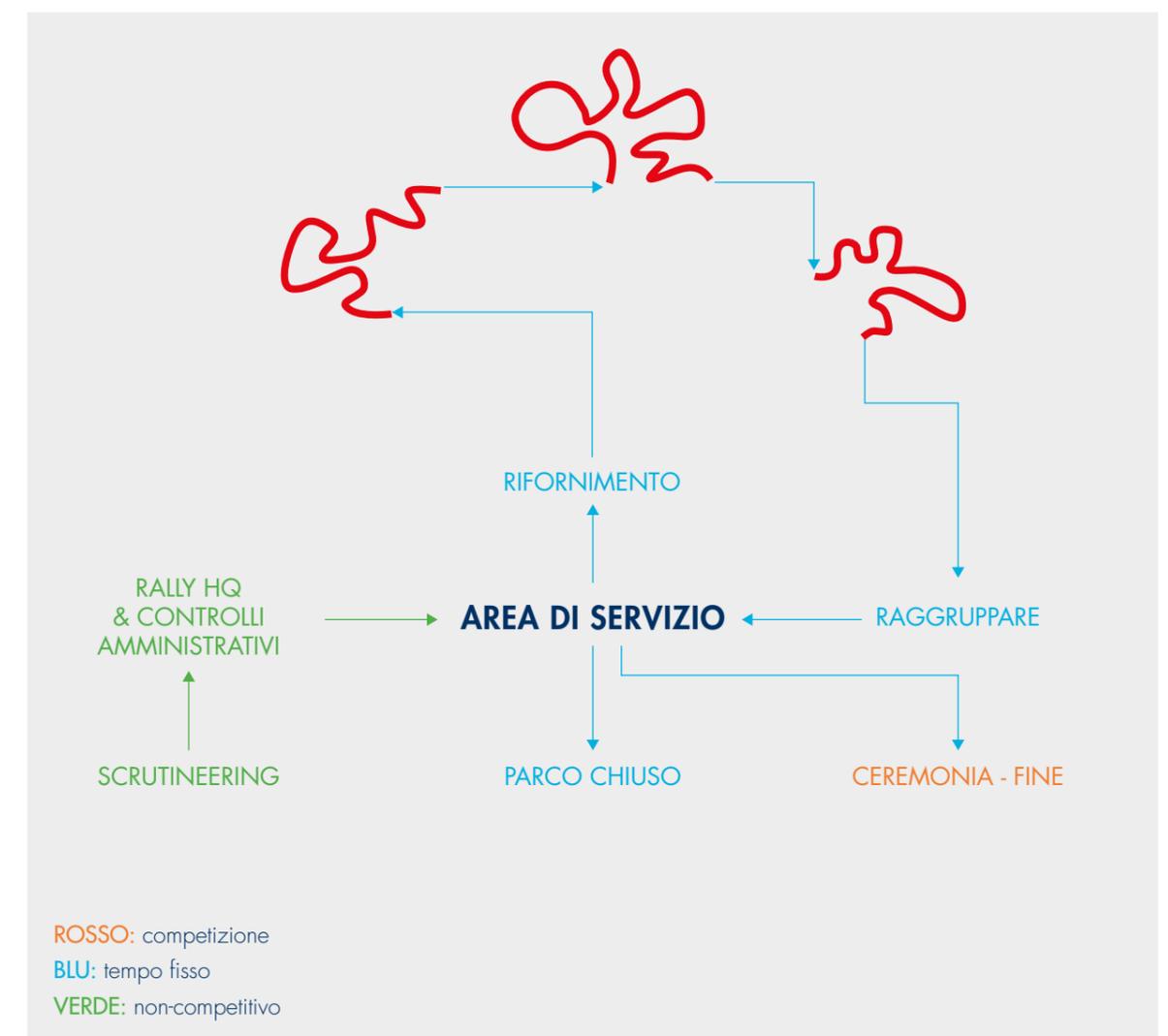
3/ DOSSIER SULLA SICUREZZA

- 3.1 Dossier sulla Sicurezza
- 3.2 Il dossier sulla sicurezza in dettaglio
- 3.3 Piano di gestione degli incidenti
- 3.4 Punti medici
- 3.5 Comunicazioni radio della tappa speciale
- 3.6 Punti radio obbligatori
- 3.7 Punti radio supplementari
- 3.8 Sistemi di tracciamento
- 3.9 Chicane
- 3.10 Taglio della curva
- 3.11 Parco servizi
- 3.12 Rifornimento delle Auto
- 3.13 Auto da rally elettriche
- 3.14 Raccomandazioni per i test privati
- 3.15 Politica ambientale
- 3.16 Disabilità e Accessibilità



3/ DOSSIER SULLA SICUREZZA

TAPPE SPECIALI



* Basato sulle leggi del paese per garantire che i concorrenti mantengano una velocità che NON implichi il superamento del limite di velocità nazionale

3.1 DOSSIER SULLA SICUREZZA

Nel corso degli anni, quello che è noto come "Piano di sicurezza" è cresciuto da un documento operativo e di sicurezza di base in un dossier molto completo, al servizio di una miriade di partner, fornitori e personale di tappa. Visto questo aumento di argomenti, il piano di sicurezza dovrebbe ora trasformarsi in DOSSIER SULLA SICUREZZA.

Non tutte le parti del dossier sulla sicurezza sono rilevanti per il lavoro di tutti. In molti casi, potrebbe bastare anche solo una sezione del dossier per assolvere a quella determinata funzione. Tuttavia è opportuno rilevare che, in caso di incidente, molti ruoli lavorativi richiederanno informazioni o dettagli sulla struttura del ruolo che non sarebbe stato del tutto importante nello svolgimento del loro compito quotidiano durante il rally. Pertanto, il dossier non può essere suddiviso in diverse sezioni per la consegna, ma deve essere compilato come un unico documento di cui tutti coloro che avrebbero ricevuto in passato un "piano di sicurezza" avrebbero avuto una copia.

La cosa migliore da fare sarebbe la produzione di un road book ristretto "Road Book / Allestimento" per coloro che si trovano nella Safety Car e per gli addetti alla sicurezza nella prova. Avere un dossier di sicurezza scomodo da maneggiare durante le tappe speciali può comprometterne l'uso corretto. Avere questa versione ridotta rende il documento più semplice ed efficiente per queste squadre particolari.

Un dossier di sicurezza efficace richiede una preparazione ottimale per essere comprensibile per coloro che devono lavorare con il documento.

È anche il documento che dimostra che l'evento ha valutato i rischi del rally e ha pianificato come minimizzare tale rischio e gestire un evento in sicurezza.

La stragrande maggioranza dei raduni ha già stabilito un dossier di sicurezza efficace, ma non tutti tengono sufficientemente conto delle esigenze speciali della sicurezza degli spettatori.

Il dossier sulla sicurezza è un elemento critico del rally a tappe. Esso dimostra le azioni intraprese e messe in atto per ridurre o prevenire la probabilità che si verifichi un incidente, nonché limitare l'effetto di eventuali incidenti nel caso si verificano.

Il Safety Dossier ha vari ruoli ed è anche uno dei documenti richiesti dalle autorità, il documento utilizzato per organizzare le tappe e il road book sulla sicurezza.

Dovrebbe essere inviato all'ASN / FIA almeno un mese prima - per consentire al Delegato alla Sicurezza / ai Dirigenti Medici di esaminare e, se necessario, suggerire / richiedere modifiche.

La migliore pratica è che il delegato alla sicurezza visiti il

percorso del rally due mesi prima dell'evento per visitare ogni tappa speciale con il Capo della Sicurezza / Direttore di Gara.

L'ispezione della tappa deve consistere nell'identificazione del pericolo, nella valutazione del rischio e nel processo di riduzione del rischio. Questo processo deve essere applicato all'intera tappa, non solo alle aeree degli spettatori.

Durante l'ispezione vengono prese in considerazione le aree degli spettatori, principalmente l'organizzazione della posizione, le aree e gli accessi vietati, nonché la sicurezza dei concorrenti. Durante questa ispezione, possono essere apportate modifiche al piano di sicurezza.

Il dossier sulla sicurezza è un documento di lavoro che dovrebbe essere aggiornato ogni anno in base all'esperienza maturata in eventi / stagioni precedenti.

Il dossier sulla sicurezza generale dovrebbe consistere dei seguenti elementi principali che dovranno essere combinati in modo da massimizzare la distribuzione senza incorrere in costi di stampa inutili. Si può quindi scegliere di incorporare le sezioni nel modo più efficace a seconda dell'evento. È fondamentale che essi includano:

A. DOSSIER DI SICUREZZA COMPRENDE:

- Documentazione sulla gestione del rischio
- Informazioni e mappe di sicurezza della tappa
- Informazioni e diagrammi sull'allestimento della tappa/luogo
- Piani area spettatori

B. PIANI OPERATIVI PER TUTTI I FUNZIONARI / RUOLI (POSSONO INCLUDERE IL PIANO DI LOGISTICA RADIO)

C. UN PIANO DI GESTIONE INCIDENTI (CHE INCLUDA PIANO PER INCIDENTI GRAVI E SUCCESSIVA COMUNICAZIONE)

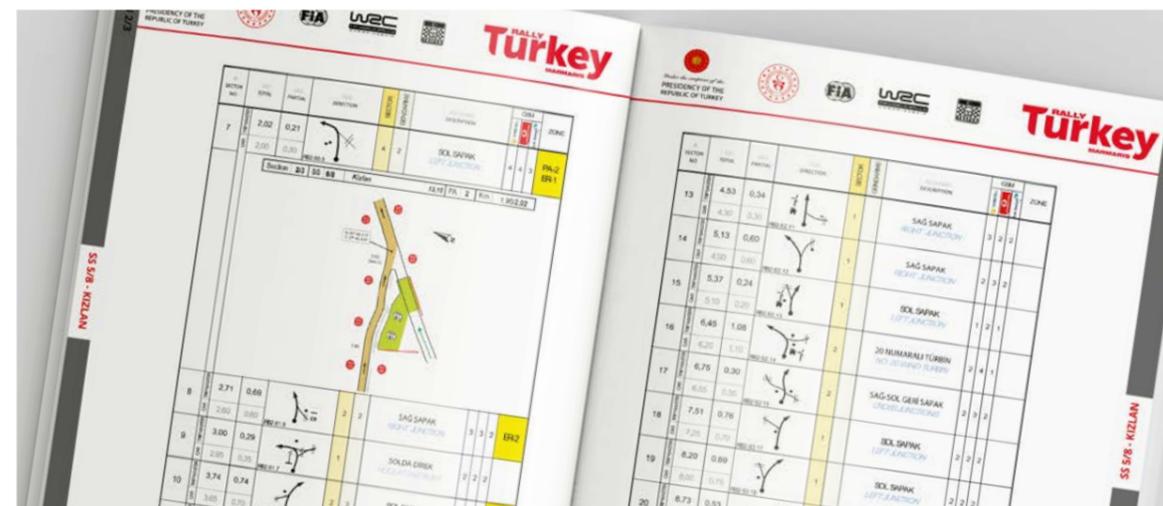
D. ROAD BOOK PER SAFETY CAR

Il piano di sicurezza dovrebbe essere in un pratico formato tipo road book, che possa essere utilizzato su strada dagli equipaggi della Safety Car e includere:

- Distanze e numerazione dei casi come da Road Book
- Distanze dalla strada alle zone spettatori
- Altezza delle zone spettatori
- Posizione del veicolo di sicurezza all'inizio della tappa
- Nastro adesivo
- Posizione dei commissari

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TIV
1	0,00	0,00		2		START 	Y	Y
1A	0,70	0,70		1		House access	N	N
1B	0,80	0,10		1		House access	N	N
2	1,20	0,40		3		Evacuation Road 1 Spectator Zone 2 Hill on the Left Side Media Allowed Inside	Y	Y
3	1,60	0,40		2		No Spectator Media Allowed	N	N

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TIV
3A	2,30	0,70		2		House access	N	N
4	2,60	0,30		3		House access	Y	N
4A	2,75	0,15		1		House access	N	N
5	2,95	0,20		2		Car park on left side	Y	N
5A	3,15	0,20		2		House access	N	N
5B	3,30	0,15		1		Spectator allowed on the hill on the Left Side	N	N
6	3,52	0,22		2		FLYING FINISH	N	N



3.2 DOSSIER SULLA SICUREZZA NEL DETTAGLIO

1. Un'introduzione che definisce:

Lo scopo del piano;

Chi dovrebbe leggerlo;

Riferimento a tutti gli altri documenti / piani operativi prodotti per l'evento;

Politica di sicurezza.

2. Il piano di sicurezza dovrebbe affrontare specificamente i problemi per ciascuna delle seguenti sezioni:

Sicurezza del pubblico (compresa la copertura medica / di primo soccorso);

Sicurezza degli equipaggi in gara;

Sicurezza dei volontari all'evento.

3. Il calendario completo dell'evento, comprese tutte le safety cars utilizzate e una mappa del percorso generale;

4. L'ubicazione e il numero di contatto principale per la sede del rally (Rally Control) e / o il numero di telefono di emergenza, se diverso

5. Una nota dei ruoli chiave e delle responsabilità seguita dai nomi e dal numero di contatto principale dei vari responsabili in carica:

- Delegato alla Sicurezza FIA / ASN
- Commissari di gara e Steward FIA / ASN
- Direttore di Gara
- Vice Direttori di Gara
- Responsabile della sicurezza

- Direttore sanitario
- Responsabile della sicurezza degli spettatori
- Controller radio
- Direttori di tappa per ogni tappa speciale
- Addetto stampa

6. I numeri di telefono dei vari servizi di emergenza e sicurezza:

- Polizia
- Ospedali (compreso indirizzo)
- Vigili del fuoco
- Pronto soccorso e trasporto infortuni
- Servizio ambulanza
- Unità di soccorso situate in ogni tappa speciale
- Unità di recupero situate in ogni tappa speciale
- Dottori e/o paramedici situati in ogni tappa speciale
- Altri a seconda dei casi

Gli ospedali selezionati devono essere contattati per iscritto prima della manifestazione chiedendo che i servizi di emergenza siano messi in stand-by

7. La valutazione del rischio è semplice buon senso. Bisognerà considerare i rischi durante l'allestimento e lo smontaggio, nonché durante l'evento. Per il delegato alla sicurezza e altri al di fuori del team di organizzazione dell'evento, uno schema è spesso il modo più semplice per comprendere i piani di gestione del rischio.

8. Il piano deve descrivere i rischi valutati e come devono essere gestiti. Ci dovrebbe essere una copertura specifica per gli spettatori / il pubblico in generale, i concorrenti e gli ufficiali / commissari.

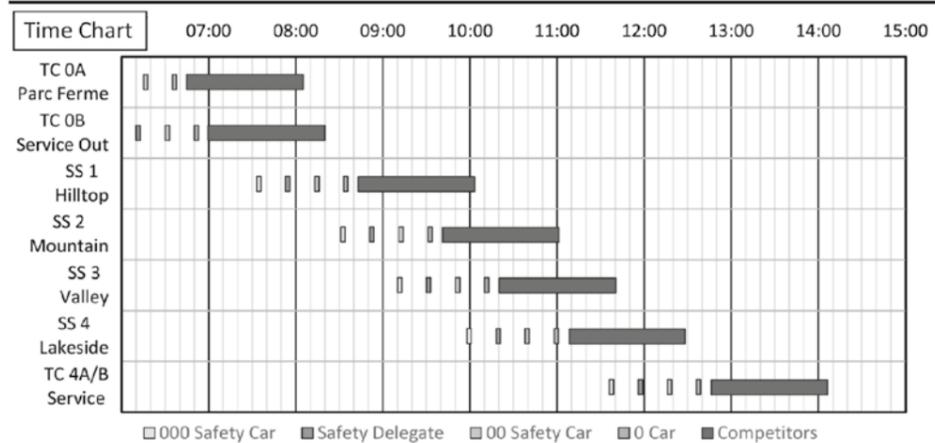
TABELLA DELL'EVENTO

Itinerary						
2021 RALLY						
V 1.0 01 February 2019						
Start (Sections 1 & 2) Friday 1st June 2019						
TC	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)						
0A	Service - Out	-	-	-	-	07:00
RZ	Refuel (FIA Fuel) - Service Park	-	-	-	-	-
1	Distance to next refuel	(29.57)	(144.68)	(174.25)	-	-
SS 1	Hilltop 1	10.99	-	75.24	1.40	08:40
2		-	35.26	46.25	0.55	08:43
SS 2	Mountain	1.63	-	-	-	09:38
3		-	24.56	26.19	0.36	09:41
SS 3	Valley 1	16.95	-	-	-	10:17
RZ	Refuel (FIA Fuel) - High Town	-	(9.62)	-	-	-
2	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	

TABELLA DELLA SAFETY CAR

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	08:43	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	10:58	11:08
TC 4A/4B/4C Service Park	09:46	---	---	---	---	---	11:36	---	12:16	---	12:46

SCHEMA GENERALE DEL CONVOGLIO DEL RALLY



9. Per la sicurezza degli spettatori, bisognerebbe includere informazioni sotto i seguenti titoli:

- Numero stimato di spettatori attesi ed eventuali problemi specifici che sono sorti;
- Planimetrie che riportino vie di accesso, parcheggi e aree di visuale per gli spettatori con relative pagine di testo all'interno della pagina principale;
- Segnaletica utilizzata nell'evento;
- Comunicazioni agli spettatori sull'evento in materia di sicurezza, per esempio: programma, sito web, safety car;
- Ruolo dei commissari in tappa nella gestione degli spettatori in relazione alle aree vietate, alle aree transennate e alle aree di visuale degli spettatori;
- Commissari previsti per tappa. - ci deve essere un processo per poter contattare direttamente i commissari di tappa nel caso in cui siano tenuti a cambiare posizione
- Ruolo del comandante di tappa nell'assistere i commissari

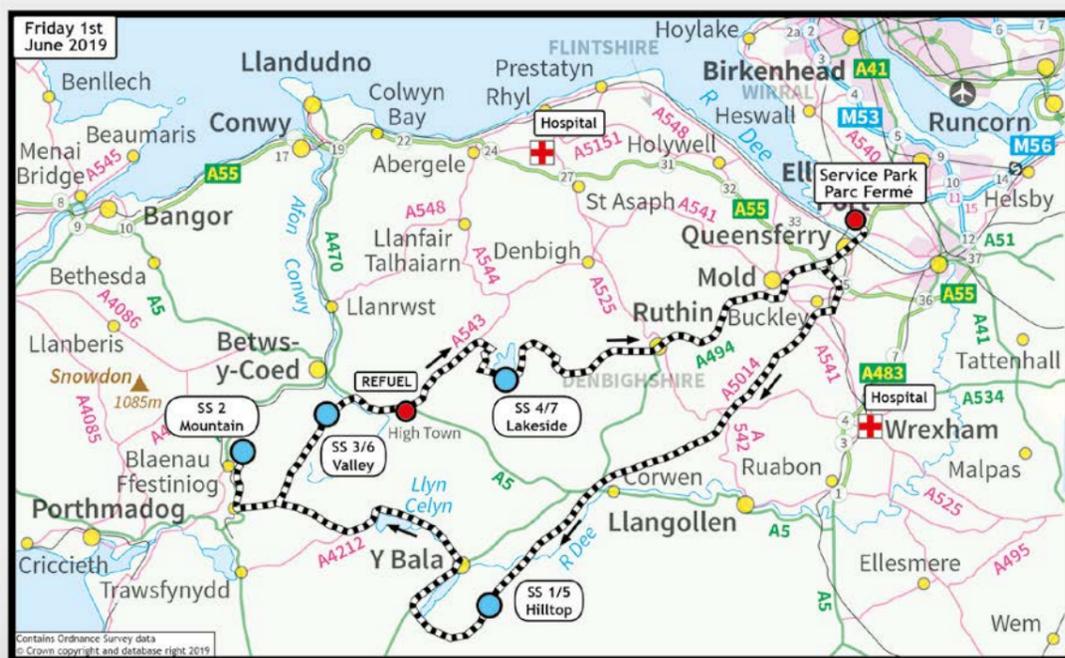
che si occupano di spettatori indisciplinati, cioè sospendere la tappa se gli spettatori non si spostano quando richiesto;

10. Il piano di sicurezza per ogni tappa speciale, che dovrebbe elencare tutti i funzionari chiave, i servizi di emergenza per quella tappa più una mappa dettagliata della tappa speciale, comprese le posizioni radio e di soccorso, le aree per gli spettatori e i punti di ritrovo per i luoghi di trasferimento dei feriti.

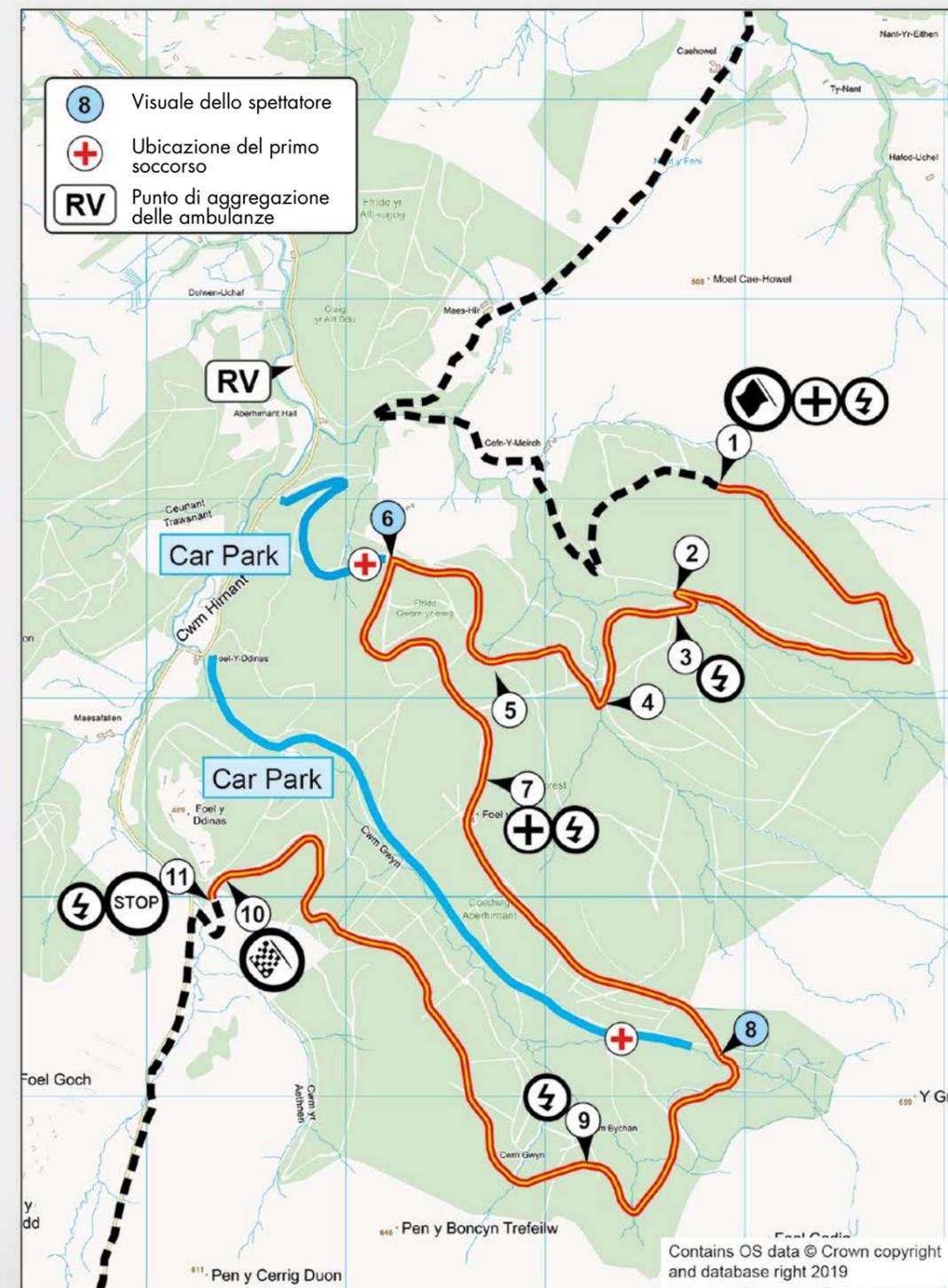
[Bisognerebbe prevedere un percorso alternativo per ogni tappa speciale, da utilizzare in caso di annullamento della tappa.]

11. Dovrebbero essere predisposti anche piani di sicurezza per tutte le sedi senza tappa come le verifiche tecniche, l'area di servizio, il raggruppamento, le zone dei media e i controlli orari

	1	2	3	4	5	6	7
	Quali sono i pericoli?	Chi potrebbe essere danneggiato e perché?	Cosa stai già facendo?	Hai bisogno di fare qualcosa/altro per gestire questo rischio? Se sì, cosa?	Azione di chi	Azione quando	Data completata
1	Terreno irregolare e tronchi d'albero	Spettatori e commissari	Consigliare a tutti di indossare scarpe comode e di transennare eventuali aree eccessivamente difficili	Poiché la tappa si svolge interamente alla luce del giorno, non sono previste altre precauzioni. La copertura di pronto soccorso è disponibile nelle aree per gli spettatori	Awisare i commissari dei rischi Note in programmi e sul sito web	2 settimane prima dell'evento	
2	Area rifornimento	Commissari	2 metri di zona separata da quella di servizio	Commissari addestrati al fuoco con estintori pronti	Responsabile area di servizio	Organizzazione	Giorno dell'evento



Mappa panoramica del percorso e visualizzazione dei punti di incontro



Mappa dettagliata della tappa speciale per il piano di sicurezza



3.3 PIANO DI GESTIONE DEGLI INCIDENTI

Sebbene a nessuno piaccia pensare che possa esserci un incidente che possa coinvolgere spettatori, funzionari o concorrenti, è prudente pianificare una tale eventualità.

Questo piano può far parte del dossier sulla sicurezza generale o può essere conservato come documento separato.

Questo piano è progettato per identificare le azioni da intraprendere SE si verifica un rischio identificato o un evento imprevisto.

Il Piano di gestione degli incidenti (IMP) dovrebbe consistere in una spiegazione di come un incidente minore o serio (un episodio di routine che ha un impatto sullo svolgimento dell'evento in sicurezza ma non richiede che la polizia si assuma il coordinamento della sua risoluzione) o un incidente grave sarebbe gestito.

Ad esempio, cosa è opportuno fare se c'è una situazione di controllo della folla? Questi incidenti possono essere classificati come:

a. Incidente minore – un episodio di routine che influisce sullo svolgimento dell'evento ma non necessita di assistenza esterna, eventuali lesioni saranno di lieve entità e potranno essere facilmente curate dal personale di pronto soccorso disponibile o dalle risorse proprie dell'evento.

b. Incidente serio – un incidente che influisce sullo svolgimento dell'evento in sicurezza. Un incidente grave può includere lesioni; tuttavia, tutte le azioni richieste possono essere gestite con le risorse dell'evento.

c. Incidente grave – è definito come un episodio che rappresenta una minaccia di lesioni gravi, morte o un guasto nell'ordine pubblico e richiede che la Polizia assuma il coordinamento della sua risoluzione.

INCIDENTI MINORI

Nonostante una pianificazione efficace, potrebbero ancora verificarsi incidenti minori. Tuttavia, il Rally Control dovrebbe essere in grado di affrontare tali circostanze in modo efficace.

La risoluzione di tali episodi di routine è una parte intrinseca della gestione dell'evento.

Data la loro prevedibilità, avrebbero dovuto essere implementati accordi di emergenza opportuni, gestiti dal Rally Control.

INCIDENTI SERI

Alcuni incidenti sono più significativi di un incidente minore e possono richiedere interventi come l'ingresso di veicoli di soccorso e recupero dalla tappa.

Anche la gestione di un incidente serio è parte integrante delle azioni del Rally Control e come tale sarà coordinata attraverso procedure radio standard per garantire la corretta risoluzione e controllo dell'evento.

In caso di infortuni, l'equipaggio medico dell'evento e il Direttore medico cureranno i contatti e assicureranno che venga usato il trattamento corretto.

INCIDENTI GRAVI

Sebbene il Rally Control sia responsabile della gestione degli incidenti seri e minori, i responsabili devono essere consapevoli dei limiti della propria capacità di far fronte a una situazione e quindi riconoscere il verificarsi di un incidente grave.

In tali circostanze la responsabilità del coordinamento passerà alla Polizia che richiederà l'assistenza del Rally Control nella comunicazione delle informazioni essenziali a commissari, funzionari e membri del pubblico.

Il Piano di Gestione degli Incidenti deve spiegare come affrontare questa situazione.

In ogni caso è opportuno prendere contatto con le autorità locali per redigere questo piano di soccorso da attuare in caso di incidente grave che non rientri nell'ambito del servizio medico in loco.

Ad esempio, come gestireste un incendio o una minaccia di bomba?

In ogni caso, bisognerà spiegare il processo e le modalità per:

- Ruoli e responsabilità decisionali
- Comunicare con i servizi di sicurezza dell'evento e, se necessario, i servizi di emergenza
- Comunicare con i concorrenti, gli ufficiali e gli spettatori
- Comunicare con i media
- Meccanismi di segnalazione per coloro che sono operativi.

Il Piano di Gestione degli Incidenti può essere incluso nel dossier sulla sicurezza generale o può essere un documento autonomo separato

Un piano di comunicazione sugli incidenti gravi è un elemento utile da includere nell'IMP e dovrebbe spiegare chi sarà coinvolto in qualsiasi processo decisionale, quali messaggi verranno inviati e da chi.

La pianificazione preliminare di questi aspetti è molto utile quando si ha a che fare con un incidente grave.



3.4 PUNTI MEDICI

• Deve essere allestito un punto medico alla partenza di ogni tappa speciale, e nei punti intermedi se la lunghezza della tappa è uguale o superiore a 15 km, che devono essere posizionati ad una distanza tale da essere raggiunti in un tempo di massimo 10 minuti dai veicoli interessati guidati alla velocità di intervento.

• Il punto medico è costituito dai veicoli per le cure mediche di base di emergenza (MIV), l'intervento tecnico (districamento/antincendio) (TIV) e il trasporto dei feriti (ambulanze).

• Il veicolo di intervento medico e tecnico può essere di uso combinato / misto o diviso in due veicoli.

• Tutti i veicoli devono essere posizionati con accesso diretto al palco, senza alcun elemento di ostacolo davanti (ad esempio qualsiasi altro veicolo, nastro di recinzione, barriera, commissari di sicurezza) e nell'ordine di partenza di MIV, TIV e ambulanza.

• Tutti i punti medici devono essere associati a un punto radio e adeguatamente segnalati (croce illuminata).

• Ogni MIV ha un equipaggio composto da almeno un medico esperto in rianimazione ed esperto nella gestione dei traumi preospedalieri, nonché un paramedico / infermiere.

• Ogni TIV dovrebbe avere un equipaggio esperto in districamento / antincendio, preferibilmente personale dei vigili del fuoco.

• Un'ambulanza alla partenza dovrebbe essere un'unità di rianimazione, con un medico che accompagna i feriti che necessitano di cure intensive durante il trasporto.

• L'equipaggiamento dei veicoli per l'intervento medico deve essere conforme all'Appendice H Supplemento 3.

• L'invio di un veicolo sanitario è avviato dal Direttore di Gara d'accordo con il Direttore Sanitario e in contatto con il comandante di tappa.

Riferimento: [Appendice H Capitolo 5 Articolo 5.3, 5.5, Supplemento 3](#)

3.5 COMUNICAZIONI RADIO DELLA TAPPA SPECIALE

L'equipaggio di un'automobile radio è teoricamente composto da due commissari, compreso un operatore radio e un commissario radio.

A tutti i commissari radio potrebbe essere richiesto di assistere a imprevisti durante gli eventi - come incidenti con veicoli - e alla gestione degli spettatori, se necessario, quindi dovrebbero essere preparati per il lavoro all'aperto e per le mansioni automobilistiche.

Ogni volta che vengono schierati fuori dall'automobile radio, devono indossare una divisa da commissario.

Gli eventi dovrebbero garantire una distanza di circa 5 chilometri tra le postazioni radio.

Bisogna considerare che qualsiasi posizione radio elencata nel road book DEVE essere presente all'evento affinché la tappa possa funzionare.

Durante la ricognizione, un cartello con il simbolo del punto radio deve essere esposto nella postazione di ciascun punto radio obbligatorio.

Questo simbolo può essere più piccolo, ma deve essere chiaramente visibile agli equipaggi che eseguono la ricognizione, in modo che la postazione possa essere inserita nelle loro note di velocità.

La rete di comunicazione radio e il radiocomando dovrebbero rimanere in funzione fino a quando tutti i servizi di soccorso, medico e recupero non saranno conclusi.

In ogni caso, i radiooperatori devono assicurarsi di parcheggiare e posizionarsi sufficientemente lontano dal percorso competitivo e non bloccare il percorso di uscita.

Non solo per la propria sicurezza, ma per proteggere l'auto radio da eventuali detriti che possono essere lanciati dall'auto in gara.

La bandiera rossa dovrebbe essere sempre visibile.



3.6 PUNTI RADIO OBBLIGATORI

I punti radio obbligatori dovrebbero teoricamente essere gestiti da due o più persone e sono definiti come segue:

Radio all'inizio e alla fine di ogni tappa.

Queste devono essere indicate nel piano di sicurezza e nel road book e devono essere esposte nelle tabelle radio.

Le postazioni radio di partenza, arrivo al volo / sosta dovrebbero essere ubicate al fine di garantire la possibilità di comunicazioni dirette con il Rally Control.

La priorità dovrebbe essere data alla gestione della sicurezza dell'evento e si dovrebbe prestare attenzione all'ubicazione di questi luoghi e ciò potrebbe richiedere l'accorciamento del percorso della tappa.

Le radio devono essere posizionate in punti intermedi di sicurezza / medici e in uno snodo di collegamento rapido che può essere utilizzato dai veicoli di sicurezza.

Le radio dovevano essere conformi ai requisiti FIA per una distanza di circa 5 chilometri tra i punti radio.

Le bandiere rosse devono essere esposte e ritirate solo su istruzione del Comandante di Tappa tramite il Direttore di Gara.



AREE PRINCIPALI PER GLI SPETTATORI

Questi commissari radio NON hanno bisogno di vedere i numeri dei concorrenti e dovrebbero essere localizzati per tenere d'occhio l'area degli spettatori.

Queste postazioni devono essere indicate nel piano di sicurezza ma non devono essere indicate nel road book o avere tabelle radio.

Non richiedono bandiere rosse a meno che non coincidano con le postazioni sopra descritte.

3.7 PUNTI RADIO SUPPLEMENTARI

I punti radio supplementari (non obbligatori) dovrebbero teoricamente ospitare due o più commissari.

Questi punti sono dislocati in tutta la tappa come richiesto dall'evento, non è richiesta la segnaletica e NON è necessario che compaiano nel road book.

La loro posizione e i dettagli dovrebbero comunque essere elencati nel piano di sicurezza. Non richiedono bandiere rosse.

Poiché queste posizioni NON sono incluse nel road book, NON devono essere tutte dotate di personale affinché l'evento possa svolgersi.

OBBLIGHI DEGLI OPERATORI RADIO IN UNA TAPPA SPECIALE:

- Sono responsabili del loro settore.
- Sono in posizione ben prima dell'arrivo degli spettatori e impediscono loro di entrare nelle aree vietate.
- Controllano la comunicazione con gli addetti alla sicurezza della tappa speciale e del quartier generale del rally.

- In modo educato, informano gli spettatori che la tappa speciale sarà attraversata solo se essi seguiranno le istruzioni del commissario per sostare nelle aree consentite.

- Informano il comandante di tappa sul numero di spettatori ed è lui a decidere se è necessario più personale di supporto.

- Durante lo svolgimento della tappa, restano accanto alla radio e annunciano ogni vettura che inizia la tappa speciale.

- Registrano le auto che passano davanti a loro. Se manca un'auto, informano immediatamente il responsabile della sicurezza della tappa e attendono istruzioni.

- Collaborano con i commissari di sicurezza posizionati prima e dopo di loro per avvisare gli spettatori dell'avvicinamento delle auto mediante fischi.

- Alzeranno la bandiera rossa solo su istruzioni del Direttore di Gara.

RE 6 TRASCRIZIONI RADIO

Trascrizione 1	Commissario	Comandante di tappa
Buongiorno, Buongiorno Comandante può sentirmi?		Chi sta chiamando il comandante? - Passo
Sono Mike – c'è un incidente d'auto davanti a noi, è terribile, ci sono molti danni non so cosa fare!		Buongiorno, in quale tappa ti trovi e qual è la tua posizione?
Sono nella sua tappa subito dopo la curva a destra		Puoi fornirmi una posizione esatta per favore?
Sì, circa 15 metri dopo la curva, l'auto è capovolta e i piloti sono ancora a bordo – che devo fare?		Mike, quale è il numero e il nome della tappa?
Credo sia la tappa numero 3, ma non so il nome		Qual è il numero dell'auto?
E' l'auto numero 8		Ok Mike, per favore vai incontro all'auto, se non è pericoloso – c'è qualcun altro che può percorrere il tragitto per avvertirti se sta arrivando un'altra auto?
Ci sono molti spettatori che stanno accorrendo, penso stiano aiutando a rimettere l'auto sulle ruote		

FIA_RWWA_2018_Copyright

Commenti dell'istruttore

1. Il Comandante di tappa NON ha chiesto se ci fossero dei feriti?
2. Il Commissario NON è affatto chiaro in quello che hanno detto
3. Dovrebbero rimettere l'auto sulle ruote?
4. Mandare SEMPRE qualcuno avanti e indietro sulla pista
5. Triangolo di pericolo e, se necessario, cartello OK / SOS

Esempio di comunicazioni radio in tappa speciale a seguito di un incidente

RE 6 TRASCRIZIONI RADIO

Trascrizione 2	Commissario	Comandante di tappa
Comandante 3, Comandante 3 qui Mike Smith postazione 5+ sulla SS 3		Qui il Comandante 3, prego Mike passo
L'auto 8 è rotolata davanti a noi subito dopo la curva a destra circa 200 metri dopo la postazione 5. Ora sto indagando ma la tappa è parzialmente bloccata. Passo.		Grazie Mike, per favore rimanda qualcuno in pista per avvisarti di eventuali concorrenti in arrivo- tieniti al sicuro e tienimi aggiornato.
Lo farò		Attendo
Comandante 3, Comandante 3 qui Mike Smith – L'equipaggio sembra a posto, chiede di essere rimesso sulle ruote, quindi può continuare ma sembra impossibile perché la parte anteriore sinistra è gravemente danneggiata. Passo.		Le auto possono passare? Passo
Sì, con cautela. Come vuoi che io proceda? Passo		Mike, per favore prendi nota per me sul modulo di segnalazione dell'incidente. Ti aggiornerò una volta che il Rally Control avrà deciso quale azione sarà intrapresa.

Esempio di comunicazioni radio in tappa speciale a seguito di un incidente

3.8 SISTEMI DI TRACCIAMENTO

È fortemente raccomandato che tutte le auto siano dotate di un sistema di localizzazione di sicurezza. L'installazione dovrebbe essere controllata durante le verifiche tecniche, e le istruzioni per la raccolta, la restituzione e il montaggio saranno fornite da ciascun organizzatore, solitamente nel regolamento supplementare. Qualsiasi interferenza con il / i sistema / i durante la manifestazione comporterà la segnalazione del concorrente ai Commissari Sportivi.

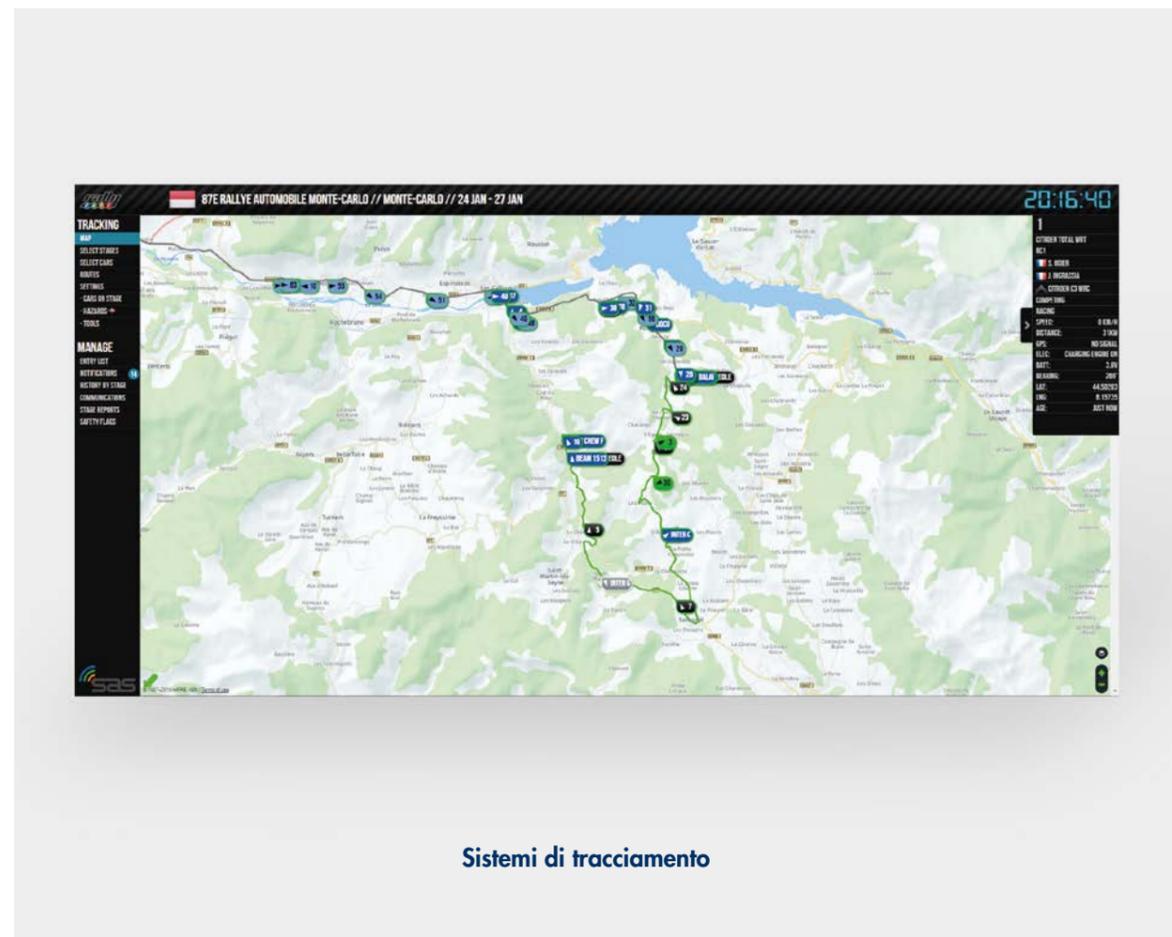
Quando viene utilizzato un sistema di localizzazione, esso deve essere facilmente accessibile per il pilota e il co-pilota quando sono seduti con le loro imbracature allacciate.

Un membro del Rally Control deve avere il compito di monitorare i segnali di tracciamento di ogni concorrente, anche se tutti i membri del Rally Control dovrebbero guardare le schermate di tracciamento. Qualsiasi segnale che arrivi da un'auto in gara; sia che sia OK, ferma, in SOS o con comunicazioni interrotte, deve essere segnalata alla tappa speciale coinvolta e verificata.

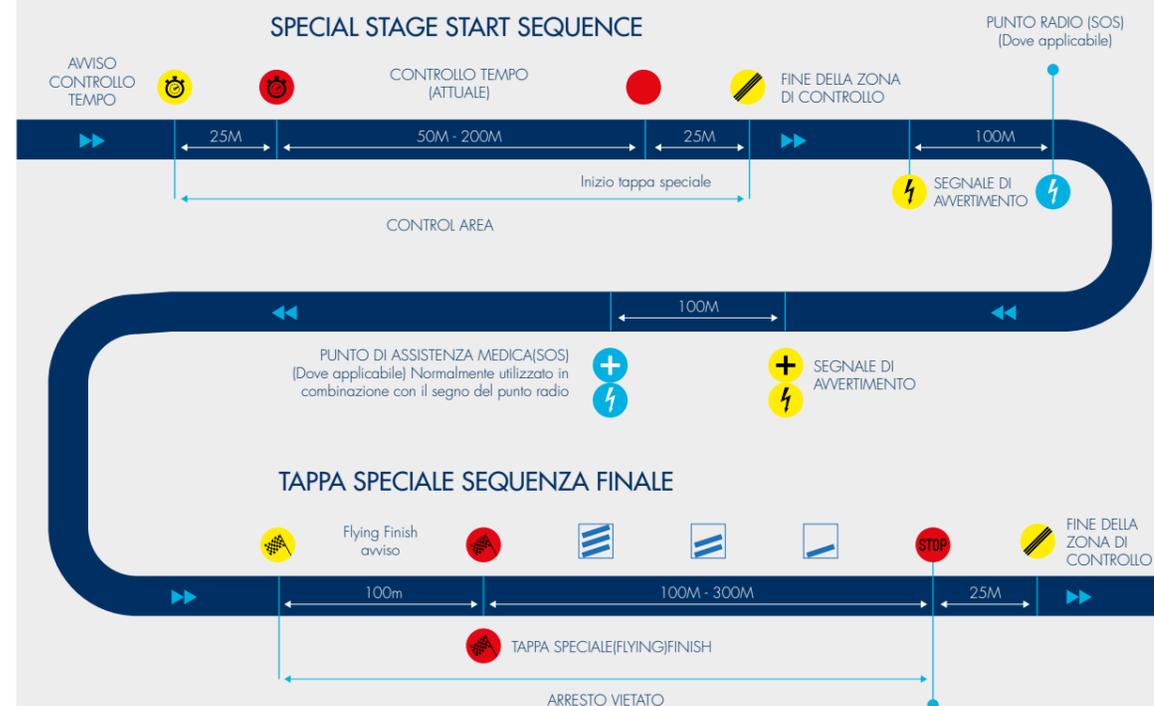
Non importa quanto sia sofisticato il sistema di tracciamento, nessun sistema è infallibile al 100%. Bisogna sempre esaminare i segnali ricevuti.

Dovrebbe sempre esserci un backup del sistema di tracciamento delle auto in gara. L'operatore radio all'inizio di ogni tappa dovrebbe annunciare il numero di auto che inizia la tappa attraverso la rete radio, ogni postazione radio in tutta la tappa dovrebbe avere una tabella che monitora i numeri delle auto annunciati mentre attraversano la loro postazione. Qualsiasi auto fuori sequenza o che non passa una postazione radio deve essere segnalata al radiocomando della tappa in modo che la ricerca della posizione dei concorrenti possa partire insieme al sistema di tracciamento.

Sia il sistema di tracciamento primario che quello secondario devono essere descritti nel dossier sulla sicurezza dell'evento insieme alle procedure su come localizzare un'auto, in caso di smarrimento.



ESEMPIO DI UNA TAPPA



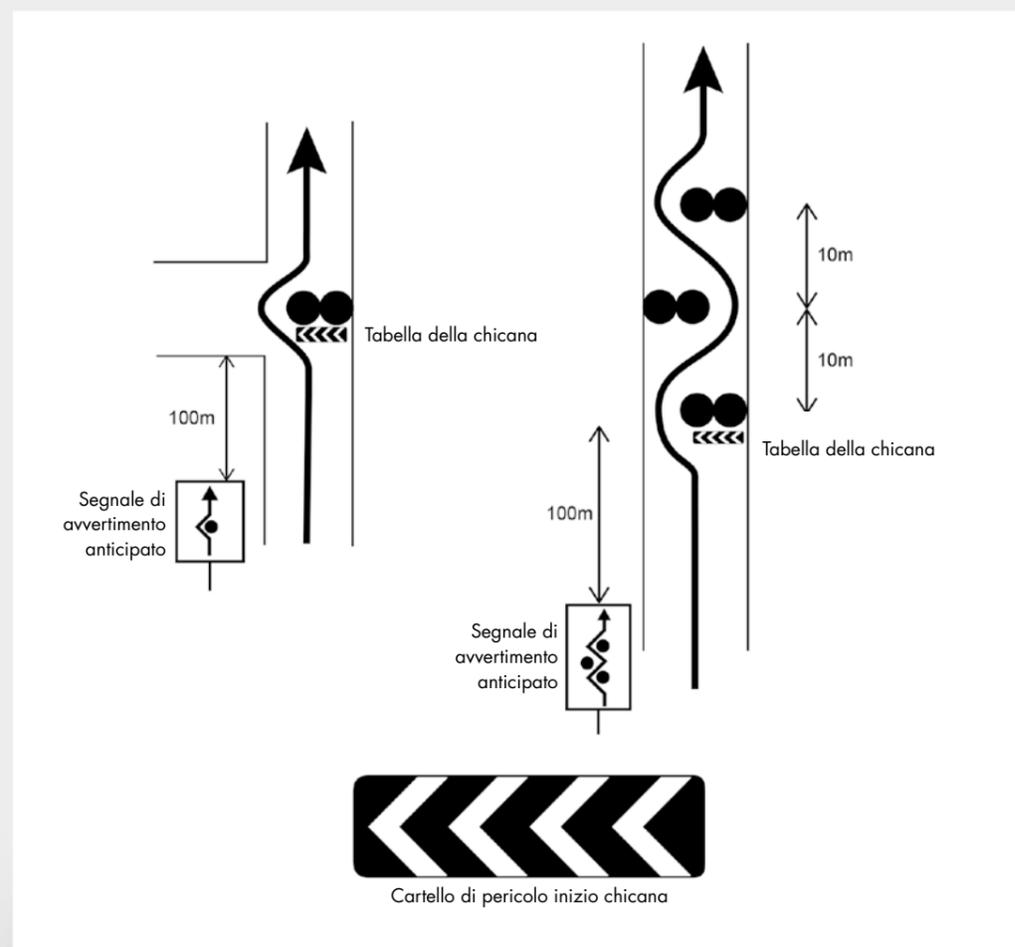
SIMBOLI TIPICI NELLA TAPPA

3.9 CHICANE

Le chicane possono essere utilizzate per ridurre la velocità prima di alcuni punti ad alto rischio in una tappa speciale, ma è auspicabile che vengano pianificate delle rotte dove le chicane non siano richieste, ove possibile. Tutte le chicane devono essere annotate nel road book e devono essere già contrassegnate o posizionate durante la ricognizione.

Dovrebbe essere rispettata una distanza di 10 metri tra le pareti per coerenza tra le tappe e tra gli eventi.

È importante contrassegnare la direzione della chicane con segni zebraati o frecce e mettere un pannello di "100 m" prima della stessa. La posizione precisa degli elementi della chicane dovrebbe essere chiaramente contrassegnata da una linea dipinta in modo che possano essere riposizionati se vengono spostati.



Profilo chicane consigliato

Le chicane dovrebbero essere composte da:

- Balle di paglia (minimo 250 kg)
- Serbatoi d'acqua
- Muro di pneumatici
- Barriere in calcestruzzo, con i bordi esposti protetti

Durante il rally, i commissari devono posizionarsi ad ogni chicane per riparare eventuali danni causati dalle auto che la colpiscono. Anche un commissario radio dovrebbe essere presente.

Se la chicane viene danneggiata da un urto e deve essere riparata, allora:

Bisogna pubblicare un avviso per le auto in arrivo e fischiare per avvisare i colleghi di eventuali auto in avvicinamento mentre cercano di ricostruire l'area danneggiata.

Se questa operazione risulta rischiosa, bisogna avvisare il comandante di tappa che informerà il Rally Control per decidere l'azione successiva.

Uno dei commissari dovrebbe essere scelto come Giudice di Fatto per relazionare al Direttore di Gara circa tutte le auto che hanno colpito la chicane. Sarebbe utile filmare la chicane allo scopo di segnalare eventuali collisioni.

3.10 TAGLIO DELLA CURVA

Per i campionati FIA si consiglia di utilizzare un tipo di blocco di circa 20 x 20 x 38 cm e del peso minimo di 15 kg. Il bastoncino dovrebbe essere di plastica.

Se si utilizzano invece balle di fieno, esse devono essere avvolte in modo sicuro in pellicola di plastica e un mezzo per riportarle rapidamente in posizione



3.11 PARCO SERVIZI

L'area di servizio in un rally può essere un'area di attività frenetica mentre le squadre preparano le auto in gara per la sezione successiva dell'evento. L'ambiente può subire pressioni orarie con le aree di servizio occupate dal personale del team, dai media, dai familiari e dagli spettatori. È un'area che può creare rischi significativi per le persone e deve essere gestita con attenzione per ridurre al minimo questi rischi, consentendo agli addetti di lavorare sulle auto e rendendo l'area attraente per gli spettatori.

I partecipanti, i concorrenti e i membri dell'equipaggio di servizio dovrebbero essere consapevoli del proprio benessere e di quello degli altri. L'organizzatore dell'evento ha la responsabilità primaria di coordinare l'attività e di garantire, per quanto ragionevolmente possibile, i requisiti di sicurezza per queste aree.

Egli dovrebbe assegnare una "zona dell'area di servizio" a ciascuna squadra in competizione all'interno del parco servizi. Queste zone devono essere gestite in modo tale da non rappresentare né un rischio per la sicurezza né per l'ambiente per le altre squadre o per l'ubicazione dell'evento.

NORME DI BASE PER PARCHI / AREE DI SERVIZIO

- L'area di servizio deve essere di dimensioni adeguate per consentire uno spazio adeguato per le singole zone di servizio, il movimento dei veicoli e l'accesso sicuro ai pedoni. Il terreno dovrebbe essere relativamente uniforme con qualsiasi rischio significativo adeguatamente controllato.
- Gli organizzatori devono fissare un limite di velocità per il parco servizi e pubblicare queste informazioni nel regolamento supplementare.
- Tutti i partecipanti dovranno disporre di una base prima dell'inizio dei lavori sul veicolo.
- Strutture temporanee come tende da sole e tende a soffietto devono essere erette in modo sicuro e con zavorra sufficiente per far fronte alle condizioni del vento. Tutte le strutture ritenute non sicure dagli organizzatori dell'evento dovranno essere smontate e rimosse.
- Gli estintori devono essere prontamente disponibili in ogni momento durante i lavori sui veicoli, in particolare



in caso di operazioni di saldatura o molatura e durante il rifornimento degli stessi.

- La disposizione del parco servizi deve consentire l'accesso ai veicoli di emergenza, in caso di necessità.
- L'organizzatore è responsabile di stabilire disposizioni di emergenza per il parco servizi, inclusi incendi, lesioni e incidenti. Questi accordi devono essere comunicati a tutti i partecipanti e concorrenti.
- I veicoli devono essere supportati da cavalletti, cavalletti sottoporta o rampe, tutti con piastre di base, quando sollevati in aria da un carrello o da qualsiasi altro tipo di martinetto. Non bisogna tentare di eseguire nessun altro lavoro durante il sollevamento o l'abbassamento dell'auto.
- Quando necessario, come parte del servizio, è consentito il cambio del serbatoio del carburante, della pompa, del filtro o di qualsiasi altro elemento del circuito del carburante, lo svuotamento e / o il riempimento del serbatoio a condizione che:
 - Il lavoro venga svolto con il benessere dell'organizzatore
 - Un estintore con operatore sia in standby
 - Durante questa operazione non vengano eseguiti altri lavori sulla vettura

– Venga stabilita una zona di sicurezza entro la quale siano rimosse tutte fiamme libere

– Venga utilizzata una quantità minima di carburante e l'eventuale carburante rimosso venga conservato in un contenitore sigillato

- Le aree di servizio dovrebbero essere controllate in modo tale da non presentare alcun rischio inaccettabile per concorrenti, equipaggi, squadre adiacenti o persone del pubblico.
- I cavi e i tubi flessibili di trascinamento non dovrebbero essere consentite di creare un pericolo di inciampo e non dovrebbero passare attraverso l'accesso o le strade a meno che non siano coperti da protezioni per i cavi.
- Gli equipaggi di servizio e i concorrenti devono essere consapevoli dei lunghi periodi di esposizione al freddo, umido o caldo mentre si trovano nei parchi servizi e vestirsi di conseguenza.
- Si ricorda ai partecipanti il loro obbligo di rispettare in ogni momento i requisiti dei regolamenti sportivi e dei regolamenti supplementari.

SICUREZZA ELETTRICA

- Tutte le apparecchiature elettriche devono essere mantenute in condizioni di sicurezza.
- Tutte le apparecchiature elettriche utilizzate esternamente devono essere resistenti alle intemperie e gli strumenti devono essere isolati contro le scosse elettriche.
- Le apparecchiature elettriche e gli utensili manuali non possono essere utilizzati in presenza di vapori infiammabili.

PRECAUZIONI ANTINCENDIO

- Tutti i veicoli concorrenti e di servizio devono avere a bordo un estintore adatto.
- Prestare particolare attenzione prima di accendere qualsiasi apparecchio da cucina.
- Tutte le fonti di calore devono essere tenute lontane da qualsiasi deposito di carburante o area di rifornimento.
- Gli estintori non devono essere spostati, se non quando sono in uso.
- In caso di incendio, è necessario informare gli organizzatori della manifestazione prima di lasciare il parco servizi.
- Gli organizzatori hanno la responsabilità di mettere in atto un piano di emergenza per gli incendi.



RIFIUTI

- I partecipanti devono rimuovere tutti i rifiuti dal parco servizi, inclusi contenitori, imballaggi, pneumatici, oli, ecc. Devono essere smaltiti in conformità con la legislazione ambientale.
- Le strutture per i rifiuti generici in loco non devono essere utilizzate per smaltire sostanze o materiali pericolosi che sono stati contaminati da sostanze pericolose. Questi devono essere separati e smaltiti in conformità con le normative sui rifiuti.

SICUREZZA DEL VEICOLO

- In un parcheggio di servizio deve essere sempre osservato un limite di velocità prestabilito, diverso da quello dei veicoli di emergenza che intervengono in un incidente.
- Potrebbero essere presenti dei pedoni nel parcheggio. In queste circostanze è necessario prestare particolare attenzione per evitare collisioni e gli organizzatori devono lavorare, ove possibile, per separare i percorsi pedonali.



3.12 RIFORNIMENTO CARBURANTE DI AUTO IN GARA

L'organizzatore di un rally deve determinare le modalità di rifornimento per quell'evento e mettere in atto misure adeguate per controllare il rischio di fuoriuscita di carburante, incendio o altro incidente. Nel decidere le modalità di rifornimento e la percentuale di rischio, gli organizzatori devono considerare ciò che è pratico per il loro evento e le opzioni disponibili presso il parco servizi. Ci sono quattro opzioni per fare rifornimento durante un rally:

Fare rifornimento da una stazione di servizio commerciale

Questa opzione scarica l'organizzatore da ogni responsabilità in quanto tutti i rifornimenti vengono effettuati al di fuori dell'evento.

Fornitore di carburante professionale

La responsabilità generale è dell'organizzatore ma egli ha delegato i compiti a un fornitore competente. Le disposizioni dell'appaltatore per la gestione del rischio dovrebbero comunque essere verificate dall'organizzatore e dovrebbero essere effettuati controlli per garantire che i sistemi di sicurezza siano in atto.

Zona di rifornimento

La responsabilità del controllo e del coordinamento dello stoccaggio e dell'erogazione del carburante spetta all'organizzatore. È necessaria una valutazione del rischio, un piano di sicurezza e un piano degli incidenti.

Auto-rifornimento

La responsabilità del controllo e del coordinamento dello stoccaggio e dell'erogazione del carburante è ANCORA dell'organizzatore; tuttavia, non hanno un controllo diretto sull'attività e quindi trasmettono i requisiti di sicurezza ai partecipanti / concorrenti. Sono necessari una valutazione del rischio, un piano di sicurezza e un piano degli incidenti. L'organizzatore ha la responsabilità del controllo della sicurezza.

CONTROLLO DEI RISCHI

Quando si prendono accordi per il rifornimento in occasione di un evento, è necessario considerare quanto segue:

- Trasporto di carburante, rischio di fuoriuscita e rispetto della legislazione sulla sicurezza. Le modalità per portare il carburante al sito sono a carico del concorrente / partecipante. L'organizzatore deve tenere in considerazione la circolazione del carburante in loco.
- Disposizioni per il deposito del carburante, compresi contenitori appropriati, chiara designazione dell'area di stoccaggio e protezione dagli urti dei veicoli. I contenitori devono essere in buono stato, senza perdite, sigillati in modo sicuro e segnalati in modo appropriato "Benzina - Altamente infiammabile".
- L'area utilizzata per lo stoccaggio del carburante non deve essere esposta alla luce solare diretta.
- Controllo dell'area di erogazione che dovrebbe essere a circa 10 metri di distanza da eventuali box garage, spazi di servizio/piazzole, edifici in loco, proprietà adiacenti o gruppi di persone.
- Rimozione di qualsiasi materiale combustibile o fonte di calore.
- Mantenimento di un chiaro segnale di accesso e uscita dall'area di rifornimento.
- Fornitura di strutture per far fronte a incendi e fuoriuscite e procedure di emergenza appropriate. Deve essere fornito un numero appropriato di estintori (polvere secca e AFFF).
- Adeguata sicurezza dell'area per impedire l'accesso da parte di persone non autorizzate.
- Protezione ambientale - il rifornimento deve essere effettuato su una superficie impermeabile con serbatoio di raccolta o intercettore.
- Gli addetti all'erogazione del carburante devono indossare adeguati dispositivi di protezione individuale.
- È presente un'adeguata segnaletica per avvertire della presenza di sostanze infiammabili e del divieto di fonti di accensione

CONSERVAZIONE E UTILIZZO DEL CARBURANTE

- L'organizzatore deve stabilire adeguate disposizioni per il rifornimento con una preferenza per una zona di rifornimento definita.
- Se è consentito il rifornimento nella zona di servizio, questa dovrebbe essere l'ultima operazione da eseguire prima della partenza del veicolo. Il veicolo deve essere sollevato da qualsiasi cavalletto di supporto, avere tutte le quattro ruote a terra e interrompere tutti gli altri lavori e non avere nessun a bordo prima dell'inizio del rifornimento.
- Teoricamente, il rifornimento dovrebbe essere eseguito a mano, e non tramite contenitori tenuti in mano.
- Tutti i contenitori vuoti devono essere rimossi dal parcheggio dopo l'evento.
- La benzina deve essere utilizzata solo come carburante, non per altri scopi.
- Tutti i rifornimenti dei veicoli devono avvenire all'aperto. È necessario vietare il fumo e qualsiasi altra fonte di calore e creare un'area sicura con un operatore in stand-by con un estintore.
- Coloro che effettuano il rifornimento, compresi quelli in attesa di estintori, devono assicurarsi di indossare indumenti protettivi, inclusi guanti e protezione per gli occhi.

GESTIONE DELL'EMERGENZA

Il piano di emergenza dovrebbe essere adattato ai rischi associati all'evento e includere:

- La persona predisposta al controllo
- Azioni richieste in caso di fuoriuscita o incendio
- Metodi di comunicazione e procedure per affrontare un'emergenza
- Predisposizione per contattare i servizi di emergenza.



3.13 AUTO DA RALLY ELETTRICHE

Lo sviluppo dell'elettrificazione dei veicoli è perseguito dalla maggior parte delle case automobilistiche per la produzione di massa. Nel prossimo futuro l'elettrificazione passerà ai rally. Opel avrà un'auto da rally completamente elettrica pronta per la gara nel 2021. Sviluppata per una serie monomarca, sarà la prima per i rally.

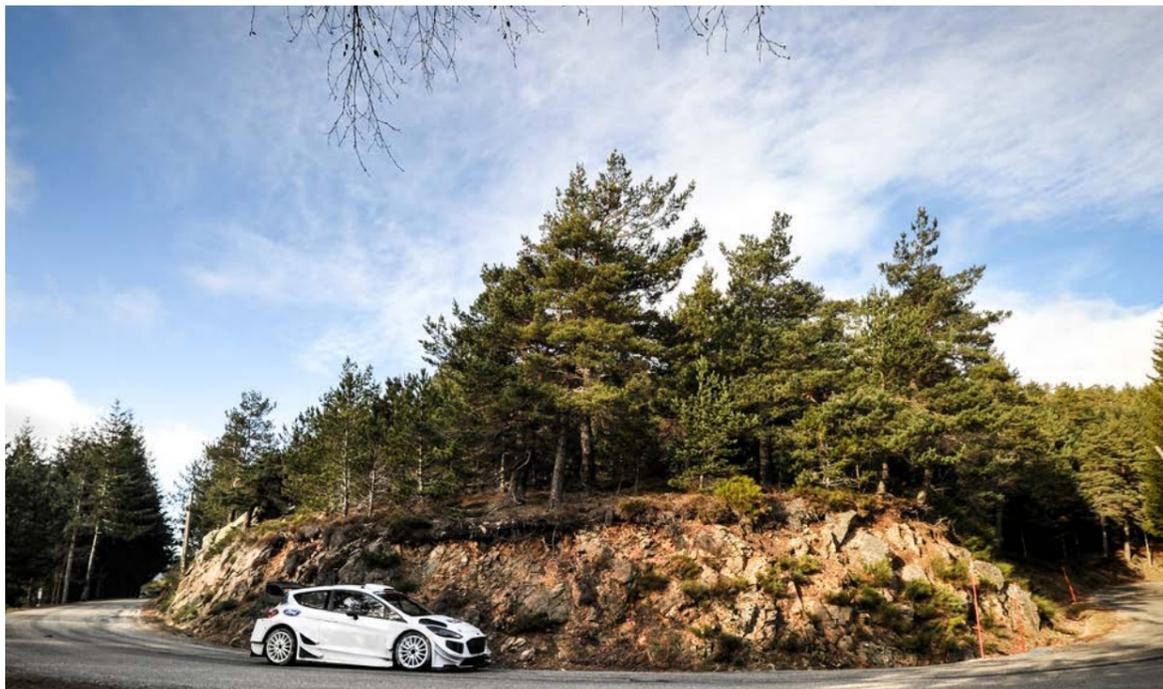
Tutte le auto elettriche dovranno soddisfare gli standard di omologazione applicabili a tutte le auto stradali. Oltre a questi standard, le vetture dovranno soddisfare i regolamenti stipulati dalla FIA. Questi sono descritti in ISC, Appendice J 253, Articolo 18.22.

Il monitoraggio permanente del sistema ad alta tensione è importante per il funzionamento sicuro di un'auto da rally elettrica. L'indicatore di allarme principale fornirà informazioni sullo stato del sistema ad alta tensione per mezzo di segnali luminosi, visibili all'interno e all'esterno della vettura in gara. I sensori segnaleranno immediatamente un guasto al sistema ad alta tensione che può quindi essere spento dall'interno o dall'esterno dell'area della cabina

di pilotaggio. Indipendentemente da ciò, il sistema viene spento immediatamente nel caso in cui venga rilevato un impatto grave.

Stato Luce	Stato RESS
VERDE	SICURO
ROSSO lampeggiante	PERICOLO (difetto di sistema)

Lo sviluppo della formazione per il commissario del rally è della massima importanza. Questo vale per i commissari nelle tappe speciali e per il personale del parco servizi. Per tutti coloro i quali devono svolgere determinati compiti su o con un'auto elettrica da competizione, sono richieste diverse certificazioni di sicurezza, che sono classificate in base all'esposizione che l'individuo avrà rispetto al veicolo. Solo coloro in possesso della corretta certificazione potranno eseguire lavori sull'impianto ad alta tensione dell'auto elettrica da rally.



3.14 RACCOMANDAZIONI PER I TEST PRIVATI



Vedere un'auto da rally in azione su una tappa speciale è sempre un'esperienza esaltante. I fan dei rally che possono accedere ai giorni di test del team sanno che potranno vedere l'auto e il pilota più volte nel corso della giornata, molto probabilmente in un ambiente meno affollato rispetto a un vero rally.

Gli organizzatori dei test di rally devono includere l'accesso degli spettatori, le aree di visualizzazione e il controllo nella loro pianificazione pre-test per essere in grado di avere il controllo sul luogo, migliorare la sicurezza per tutti e proteggere il nostro sport.

La FIA ha pubblicato una linea guida per aiutare gli

organizzatori di test a migliorare la sicurezza durante i test privati del rally. Le linee guida sviluppate per questo sono rilevanti per TUTTI i test di rally.

Il rischio di un incidente durante i test dei concorrenti è alto quanto quello di un evento. Bisogna riconoscere che ovunque si guidi a velocità un'auto da rally c'è il rischio che si verifichi un incidente.

Tutti i test privati dovrebbero prevedere quanto segue:

- Ambulanza e paramedici presenti
- Il commissario inizia e finisce tutte le strade di accesso alla strada di prova per proteggere l'area
- Segnali di avvertimento vicini all'area di prova, alla partenza, all'arrivo e a tutte le strade di accesso. Chiunque si avvicini all'area di prova deve superare almeno tre di questi segnali di avvertimento prima di arrivare alla strada di prova.
- Comunicazioni radio tra la partenza, l'arrivo della tappa e le eventuali strade di accesso.
- Piani per zone spettatori, accesso spettatori e aree NO-GO.

Per i test di rally, la seguente lista di controllo di sicurezza è un'ottima guida per tutti gli organizzatori di test per assicurarsi di aver considerato e agito sui punti in questione.


FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

RALLY PRIVATE TEST SAFETY CHECKLIST

NOTICE

SAVE

PRINT

CLEAR

The aim of this document is to ensure that all safety measures are in place before your private tests start. The stage should be set-up accordingly to the Rally Private Tests Safety Guidelines, and the Rally Safety Guidelines.

Please fill the form in prior to the test, together with the team and test organiser, and complete the safety checklist before the first recce/run of every test day.

TEAM INFORMATION

Team personnel in charge of test and safety:

Mobile number during the test (international format):

TEST ORGANIZER INFORMATION

Company name:

Address:

International phone number:

Country:

Person in charge of the test and safety:

Mobile number during the test (international format):

TEST BASE INFORMATION

Country:	Region:	Town:
Road name/nr:	Road surface:	

INFORMATION ON CAR(S)

Number of cars:

Rally 1	0	Rally 2	0	Rally 3	0
Rally 4	0	Rally 5	0	Other	Specify 0

1



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

RALLY PRIVATE TEST SAFETY CHECKLIST

SAFETY CHECKLIST TO BE FILLED IN BEFORE FIRST RECCE/RUN

Please fill in this section together with the team and test organiser representative, as declared on page 1, prior to the first recce/run.

Test road map number (according to "Detailed test road map #" above): 1

Test date: _____ Test start time: _____ Test end time: _____

Closest hospital: _____ Emergency number (int. format): _____

Nr of marshals on the detailed test road plan: _____ Actual nr of marshals on site: _____

Number of extra marshals: _____

Number of radios: _____ Number of extra radios / batteries: _____

Please ensure that you have sufficient time to go through the stage from the entry to the exit closed road signs with the team and test organiser representative, as declared on page 1, prior to the first recce/run, while filling in the safety checklist below.

If anything is missing, please ensure that you have a strong back-up solution before starting the tests, and report in the Observations section.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Official documents and authorisations duly obtained by the test organiser | <input type="checkbox"/> Start line closure public warning signs |
| <input type="checkbox"/> Marshal briefing done | <input type="checkbox"/> All marshals are at safe and dedicated position |
| <input type="checkbox"/> Radio for each marshal | <input type="checkbox"/> Red flag for each marshal point |
| <input type="checkbox"/> "No public" signage | <input type="checkbox"/> Taping for public allowed zones |
| <input type="checkbox"/> All junctions safely closed | <input type="checkbox"/> No car parked / No people on escape roads |
| <input type="checkbox"/> Fire extinguishers available | <input type="checkbox"/> Finish line closure public warning signs |
| <input type="checkbox"/> Doctor / Ambulance team ready | |

Please remember to go through the list several times throughout the day, especially after a long maintenance or lunch break, as people are likely to move during no-car periods.

Keep a close watch on the public arriving throughout the day, sometimes from directions that you would not expect.

Remember that safety is the top priority; do not hesitate to interrupt the tests momentarily in case of doubt, to rectify a situation.

5



3.15 POLITICA AMBIENTALE

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

Gli eventi dovrebbero nominare un Campione Ambientale e cercare di ottenere il supporto e l'impegno dei membri senior del team dell'evento per garantire che l'impatto ambientale e la sostenibilità siano sempre considerati.

L'obiettivo principale è aumentare la consapevolezza dei problemi di gestione ambientale e fornire indicazioni per facilitare la promozione di iniziative ambientali da parte dei vari stakeholder della FIA.

La FIA ha adottato una strategia a più livelli per raggiungere questo obiettivo:

- in primo luogo, ha fornito un quadro di buone pratiche;
- in secondo luogo, ha creato un documento di linee guida per l'accreditamento per gli stakeholders che desiderano aderire al quadro;
- in terzo luogo, ha sviluppato una checklist di accreditamento che consentirebbe agli stakeholders di accertare il proprio livello di riferimento in termini di prestazioni ambientali, nonché di identificare i requisiti per aumentare il proprio livello di prestazione ambientale; e

- infine, la FIA ha fornito una versione sintetica della guida per facilità di consultazione, destinata ai diversi stakeholders.

Questi documenti, che fanno parte di una serie di pubblicazioni relative alla strategia di azione per l'ambiente della FIA, si concentrano sulle migliori pratiche in materia di gestione ambientale nello sport automobilistico. Sono stati progettati per essere utilizzati come modello dalle parti interessate degli sport motoristici in tutto il mondo per introdurre o migliorare la gestione ambientale nella loro organizzazione.

3.16 DISABILITÀ E ACCESSIBILITÀ

Devono essere prese tutte le debite considerazioni per essere in grado di garantire che tutti i concorrenti, funzionari, volontari e spettatori siano in grado di accedere e godersi lo sport in modo sicuro e ponderato.

Per funzionari, volontari e spettatori l'accessibilità di tutti deve essere in prima linea in tutto ciò che è pianificato dall'evento.

Gli articoli 10 e 11 dell'Appendice L dell'ISC forniscono dettagli sul regolamento su questo argomento per i concorrenti.



4/ SELEZIONE DELLA TAPPA SPECIALE

- 4.1 Selezione della tappa speciale
- 4.2 Linee di partenza, di arrivo e di arrivo
- 4.3 Identificazione dei rischi
- 4.4 Protezione dei guard rail e altri pericoli



4/ SELEZIONE DELLA TAPPA SPECIALE



4.1 SELEZIONE DELLA TAPPA SPECIALE

La selezione delle tappe speciali è fondamentale per la sicurezza complessiva dell'evento; concorrenti, commissari, spettatori, media e pubblico.

Non ci sono criteri semplici su ciò che rende una tappa adatta o inadatta. Può anche cambiare a seconda della direzione in cui viene attraversata, dell'ora del giorno o della stagione dell'anno.

Gran parte della selezione della tappa speciale viene effettuata in base all'esperienza e alla conoscenza e non a un documento.

Lo scopo di questa sezione è quello di aggiungere peso alle decisioni prese quando si sceglie una tappa speciale.

SELEZIONARE UNA TAPPA SPECIALE CHE È STATA ATTRAVERSATA IN PASSATO.

Quali strumenti sono a disposizione degli organizzatori di eventi quando si tratta di selezionare la tappa?

- C'è esperienza nel dirigere la tappa in entrambe le direzioni?
- Quale metraggio di bordo è presente in tappa quando è stata eseguita in precedenza?
- Sono disponibili dati circa le velocità lungo la tappa speciale relativi alle corse precedenti?
- La velocità media non è un indicatore dell'idoneità di una

prova speciale, sebbene sia una considerazione in ogni scelta.

- Ci sono punti ad alta velocità? Queste aree sono ad alta velocità prolungata?
- È disponibile una traccia GPS dalle auto concorrenti?

STORICAMENTE, QUAL È STATA L'ESPERIENZA DI ESECUZIONE DI QUESTA TAPPA?

- Dove si sono verificati incidenti che hanno coinvolto concorrenti in passato?
- Quali informazioni sono disponibili dai precedenti rapporti del delegato alla sicurezza?
- Quali informazioni ci sono sull'esperienza degli spettatori in questo luogo?
 - Come è andata la gestione del traffico in entrata e in uscita dalla tappa?
 - C'era sovraffollamento?
 - Ci sono stati feriti - inciampi o cadute?
 - Dove ci sono stati incidenti tra le auto in gara e gli spettatori?
 - Gli spettatori si sono spostati dalla loro area designata per andare in luoghi inaspettati?
- Ci sono informazioni storiche sulla tappa da comandanti e commissari?

CONSIDERARE UNA NUOVA SEZIONE DI PERCORSO COME TAPPA SPECIALE.

L'elenco che segue non è esaustivo ma fornisce un'indicazione delle considerazioni necessarie quando si guarda ad una nuova tappa speciale.

- Qual è la durata della tappa speciale proposta?
- È una strada che si aggungerà alle caratteristiche sportive e promozionali del rally?
- Le strade di accesso per concorrenti, MIV, ambulanze e unità di recupero sono adatte?
- Le vie di accesso degli spettatori sono accettabili per flussi di traffico elevati?
- Esistono parcheggi adeguati per il numero di spettatori previsto?
- Che capienza di spettatori hanno le aree di visuale assegnate agli spettatori?

ATTRAVERSARE UNA TAPPA SPECIALE AL BUIO.

Una "tappa notturna", (eseguita nelle ore di oscurità, al mattino presto o in tarda serata) richiede considerazioni aggiuntive nella sua fase di pianificazione.

- Le vie di accesso alle passerelle degli spettatori devono essere illuminate per consentire di illuminare le vie di accesso dalle aree dei parcheggi.
- I commissari devono avere tabelloni catarifrangenti per essere visibili.
- Il controllo del tempo della tappa speciale, i controlli di avvio e arresto devono avere luci alimentate per queste aree.
- Gli svincoli della tappa speciale con le radio dovrebbero essere illuminati, in direzione del traffico, per consentire agli operatori radio di monitorare il numero della vettura in gara che transita in quel punto.
- Le postazioni del commissario dovrebbero essere munite di torce.



4. SELEZIONE DELLA TAPPA SPECIALE

- Tutti i veicoli MIV e di recupero devono trasportare torce portatili per qualsiasi operazione di soccorso o recupero.
- È necessario prendere in considerazione l'uso di qualsiasi segnale o segnaletica stradale altamente catarifrangente che possa abbagliare il guidatore date le potenti luci utilizzate dalle auto in gara.
- I concorrenti devono essere informati, durante un Briefing, dell'importanza di posizionare il triangolo rosso riflettente almeno 50 m prima del punto in cui l'auto da rally si è fermata o ha lasciato la tappa speciale.

PERICOLI CON L'ACQUA

Laghi, mare, piscine e dighe rappresentano aree di rischio significativo quando si pianificano tappe speciali.

Il rischio che un'auto in gara entri in un ostacolo d'acqua senza essere vista da un commissario è significativo.

Il rischio che l'equipaggio rimanga intrappolato nell'auto quando è sommersa è molto significativo.

Teoricamente, qualsiasi percorso pianificato dovrebbe evitare qualsiasi pericolo d'acqua durante un evento. Tuttavia ciò potrebbe non essere del tutto possibile, quindi è necessario prendere precauzioni per garantire che siano state prese tutte le misure di riduzione del rischio.

- Quanto dista l'acqua dalla tappa speciale?
- Ci sono ostacoli naturali che impediscono a un'auto in gara di raggiungere l'acqua?
- L'avvicinamento all'area adiacente all'acqua avviene ad alta o bassa velocità dalle auto in gara?
- Quanto è profonda l'acqua? L'auto sarebbe completamente sommersa?
- L'evento può prevedere la presenza di subacquei e di una barca per tutta la durata della tappa speciale?

In caso affermativo, questi subacquei sono limitati nella loro fase operativa da vento o temporali?

L'organizzatore deve conoscere queste eventuali limitazioni operative.

- È possibile proteggere l'area intorno all'acqua per impedire alle auto di lasciare il percorso della tappa?

Lembi di terra, barriere di cemento sono tutti esempi di protezione che potrebbe essere pianificata per queste aree.

È considerato inaccettabile attraversare, al buio, una tappa che costeggia un ostacolo d'acqua.

Tutte le auto in gara dovrebbero avere uno strumento per tagliare l'imbracatura, che includa l'estremità del martello a portata di mano sia del pilota che del co-pilota all'interno dell'auto. È possibile che siano necessari due utensili da taglio per garantire che uno dei membri dell'equipaggio possa raggiungerlo mentre è allacciato al sedile.

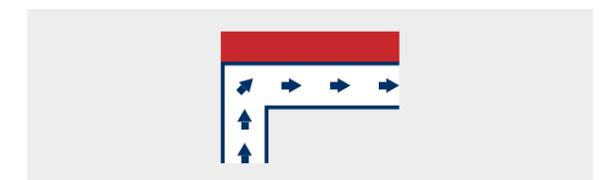


SCEGLIERE UNA TAPPA SPECIALE PER LA VISUALE DEGLI SPETTATORI

Gli elementi da considerare per le postazioni degli spettatori sono:

- Piattaforma panoramica rialzata
- La profondità dell'area di visuale
- Com'è l'accesso dai parcheggi?
- L'area necessita di un punto di attraversamento? In tal caso, esiste un'area sicura in cui localizzarlo?
- C'è una protezione naturale per gli spettatori intorno alla loro postazione?
- A quali velocità le auto si avvicinano all'area?
- L'area spettatori è altrettanto sicura se la tappa viene eseguita nella direzione opposta?
- Il punto di accesso dello spettatore è di intralcio per una via di fuga del concorrente?

CURVE A 90°



L'esterno di una curva è sempre considerato un'area vietata agli spettatori, ai commissari o ai mezzi di comunicazione che assistono a una tappa speciale.

Esistono tuttavia delle eccezioni a questa regola se la topografia naturale dell'area lo consente. Se l'esterno della curva è una sponda ripida di circa 3 metri di altezza, la banchina costituirà una protezione a coloro che si trovano in cima.

Il bordo della sponda dovrà essere fissato ad almeno 1 metro indietro rispetto al bordo per ridurre il rischio che uno spettatore possa scivolare.

La banchina deve abbassarsi notevolmente nella tappa speciale in modo che non funga da rampa per un'auto fuori controllo.

CURVE A GOMITO



L'esterno di una curva è sempre considerato un'area vietata agli spettatori, ai commissari o ai mezzi di comunicazione che assistono a una tappa speciale.

Esistono tuttavia delle eccezioni a questa regola se la topografia naturale dell'area lo consente.

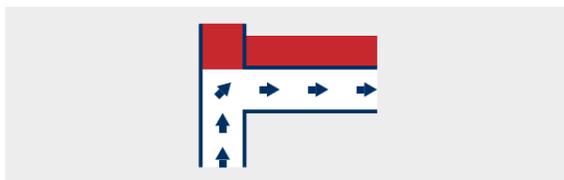
Se l'esterno della curva è una sponda ripida di circa 3 metri di altezza, la banchina costituirà una protezione a coloro che si trovano in cima.

Il bordo della sponda dovrà essere fissato ad almeno 1 metro indietro rispetto al bordo per ridurre il rischio che uno spettatore possa scivolare.

La banchina deve abbassarsi notevolmente nella tappa speciale in modo che non funga da rampa per un'auto fuori controllo.

È importante che questo tipo di curva non sia preceduta da una cresta che possa far saltare o "alleggerire" l'auto in gara, travolgendola prima di arrivare alla curva.

INCROCIO A T CON RETTILINEO STRADALE



Oltre a considerare i requisiti dell'altro tipo di curve, un incrocio a T, dove il percorso del rally va a sinistra o a destra al bivio, è una caratteristica regolare delle tappe speciali e una naturale attrazione per gli spettatori.

La postazione dritta deve essere vietata per TUTTI e l'area deve essere resa sterile per 100 m.

Se agli spettatori può essere consentito di stare all'interno dello svincolo, vicino al vertice, è necessario considerare quanto segue: l'interno della curva può essere "tagliato" dall'auto da rally?

Può un'auto perdere il controllo in frenata per l'incrocio e finire all'interno della curva?

C'è banchina naturale, protezione nell'area interna dell'inizio della curva?

INCROCIO A Y CON UNA STRADA PRIMA DEL PERCORSO DEL RALLY



Oltre a considerare i requisiti dell'altro tipo di curve, un incrocio a Y, dove il percorso del rally va a sinistra o a destra al bivio, è una caratteristica regolare delle tappe speciali e una naturale attrazione per gli spettatori.

La strada esterna a sinistra della destra del percorso del rally deve essere vietata per TUTTI e l'area deve essere resa sterile per 100 m.

Se agli spettatori può essere consentito di stare all'interno dello svincolo, vicino al vertice, è necessario considerare quanto segue: l'interno della curva può essere "tagliato" dall'auto da rally?

Può un'auto perdere il controllo in frenata per l'incrocio e finire all'interno della curva?

C'è banchina naturale, protezione nell'area interna dell'inizio della curva?

CURVA A S



Laddove il percorso del rally spazia a destra e sinistra o viceversa, l'area deve essere protetta sia all'interno che all'esterno di ogni curva.

A seconda della topografia del terreno, le auto potrebbero avere l'opportunità di "prendere dritte" le curve, o se le curve

si trovano dopo una cresta, le auto potrebbero saltare ed essere instabili in questa sezione.

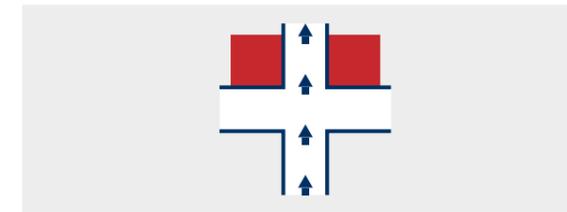
Esistono tuttavia delle eccezioni a questa regola se la topografia naturale dell'area lo consente.

Se l'esterno della curva è una sponda ripida di circa 3 metri di altezza, la banchina fornirà protezione a coloro che la imboccano.

Il bordo della sponda dovrà essere fissato ad almeno 1 metro indietro dal bordo per ridurre il rischio che uno spettatore scivoli.

La banchina deve abbassarsi notevolmente nella tappa speciale in modo che non funga da rampa per un'auto fuori controllo.

X-ROADS, DIRITTO



L'uscita degli incroci è un punto in cui è necessario adottare misure per ridurre il rischio per gli spettatori.

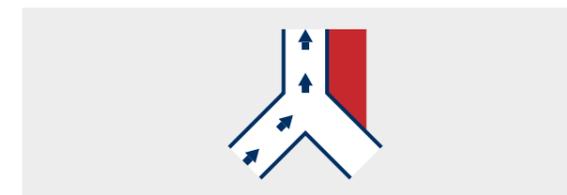
Data la natura rettilinea generale, le velocità possono essere elevate potrebbe esserci un avvallamento o una cresta sulla strada che può far sbandare l'auto rendendo instabile l'uscita.

A tutto il personale deve essere vietato di uscire dall'area circostante gli incroci.

L'area vietata deve essere di almeno di 50 m se non ci sono ostacoli che potrebbero fermare un'auto in gara che sta sbandando.

Agli spettatori non è consentito sostare entro 30 m dalle strade che si dipartono a sinistra e a destra degli incroci.

INCROCIO A Y CON UNA STRADA DIETRO A QUELLA DEL RALLY

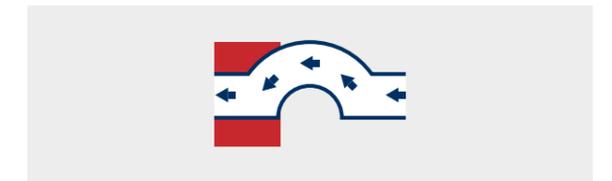


Oltre a considerare i requisiti dell'altro tipo di curve, un incrocio a Y, dove il percorso del rally va a sinistra o a destra al bivio, è una caratteristica regolare delle tappe speciali e una naturale attrazione per gli spettatori.

La strada esterna al rally a sinistra o a destra, e che si trova dietro il percorso del rally, è il luogo da cui gli spettatori possono vedere, con un breve tratto sterile di 15 m dal bordo del palco.

L'esterno dell'incrocio dovrebbe essere un'area proibita per tutti gli spettatori, gli ufficiali di gara e i media a meno che non si trovi ad un'altezza come descritto per una curva di 90°.

CRESTA / SALTO



Una cresta, dove le auto possono saltare o volare, può essere il punto più spettacolare da cui guardare.

L'elemento di rischio è l'imprevedibilità del comportamento delle auto quando atterrano subito dopo aver eseguito la cresta/salto.

Dopo un salto, l'area circostante deve essere libera per 100 m, con una distanza considerevole a sinistra/destra del punto in cui atterreranno le auto.

Quest'area può essere ristretta se sono presenti ostacoli tra il percorso della tappa e il punto in cui devono essere posizionati gli spettatori.

Nemmeno i media devono essere ammessi nei dintorni, sebbene le telecamere telecomandate possano essere posizionate sul lato della tappa.

Non sarà ammessa alcuna eccezione alla zona vietata, a meno che l'area che segue un salto non abbia sponde alte su entrambi i lati o ci siano alberi alcuni metri prima della tappa speciale.

UTILIZZARE I DATI PER VALUTARE L'IDONEITÀ DI UNA TAPPA SPECIALE

Abbiamo descritto in dettaglio come l'uso di informazioni storiche provenienti da tappe speciali gestite in precedenza possa aiutare ad analizzare l'idoneità di una tappa per un evento.

Esiste una tecnologia in grado di fornire dati su una particolare strada che può aiutare a valutare la sua idoneità per i rally.

Uno di questi è il Sistema Jemba.

Il Sistema Jemba registra il terreno di ogni tappa speciale; i pendii, gli avvallamenti, i tornanti e le creste.

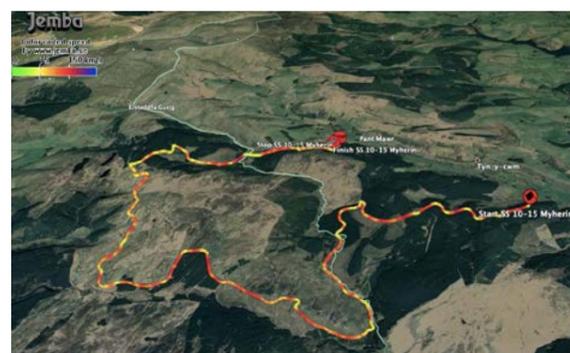
Una volta acquisita la natura del terreno della strada - ghiaia o asfalto - è possibile installare i dati che specificano quale tipo di auto affronterà questa tappa in velocità, che può essere un'auto storica, una Rally2 o una Rally1.

Questo fornirà quindi dettagli sulla velocità media per la tappa, le aree di velocità più elevate e quelle aree che richiederanno la frenata più forte.

La traccia di Google Earth di seguito mostra i cambiamenti di velocità in questa tappa speciale.

I colori hanno i seguenti significati.

Viola-oltre 150 km/h
Rosso-oltre 90 km/h
Giallo-75-90 km/h



Questa traccia può consentire agli organizzatori di identificare facilmente le aree ad alta velocità su qualsiasi sezione di strada.

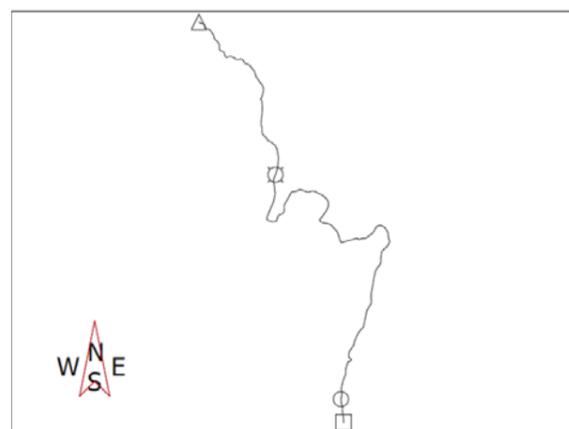
La decisione può quindi essere presa: la velocità rappresenta un rischio non necessario, l'area richiede alcune misure di riduzione della velocità come una chicane o è accettabile dato il terreno in quella zona?

Jemba consente inoltre all'utente di analizzare ogni angolo nei minimi dettagli. È possibile vedere quale sarebbe la velocità massima in curva in ogni curva particolare.

Questo è un dettaglio che può essere esaminato intorno alle aree spettatori proposte o in seguito a qualsiasi incidente su una tappa per migliorare i dati acquisiti per gli anni futuri.

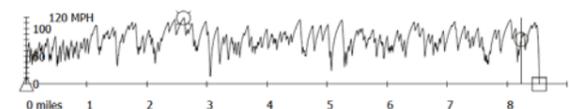
Nelle pagine seguenti sono riportati alcuni esempi di come i dati acquisiti da Jemba siano stati utilizzati per inserire misure di riduzione della velocità e la differenza che questo può comportare per una tappa speciale del tempo.

EVENTO: PRE-EVENTO CEREDIGION 2019

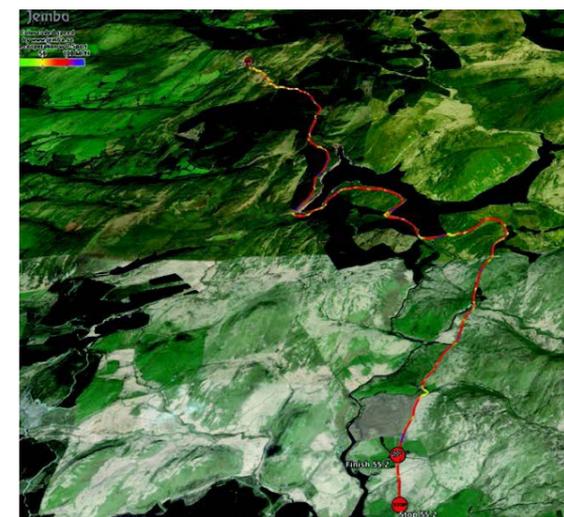


SS2 - Azione richiesta - Applicare la chicane proposta

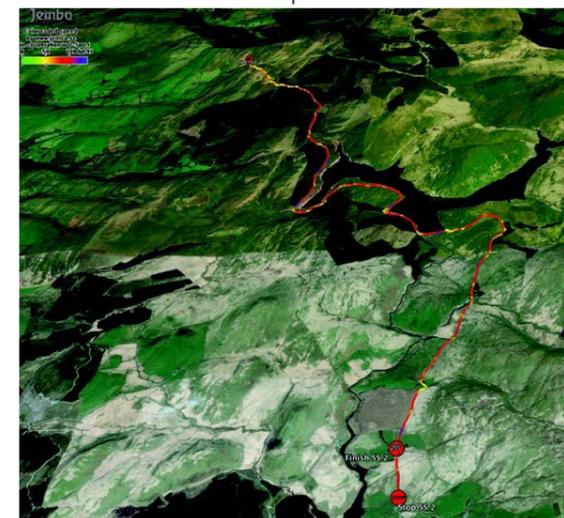
- Lunghezza della tappa fino al traguardo:
13,25 km | Altitudine: 944-1419 (Intervallo: 764 m)
- Lunghezza della tappa fino alla linea di fermata:
13,73 km | 1000
- Velocità massima in tappa: 191 KPH (pos: 2614)
Tempo stimato per la tappa: 6:39
Velocità media stimata in tappa:
119 km/h Senza chicane aggiunta.
Tempo di tappa stimato: 6:32
Velocità media stimata in tappa: 120 km/h
Margine per la distanza di frenata prima dell'arresto:
264 * 1000 km (utilizzato per la distanza di frenata disponibile: 12%)



SS 2 - CHICANE A 4.911 KM



SS 2 Traccia della velocità prima delle raccomandazioni



SS 2 Traccia della velocità dopo le raccomandazioni

SS 2. La nostra indagine iniziale indicava una velocità media di 120 km/h.

Questo mette la tappa a rischio di regolazioni della velocità media.

La nostra prima proposta è di introdurre una Chicane a 4 elementi al KM 4.911.

Ciò ridurrà la velocità media di 1,6 km/h.

Suggeriamo la sosta a sinistra in avvicinamento alla curva più lenta, un buon posto con il maggior effetto (vedi tracce di velocità a sinistra).

Riteniamo inoltre che nell'avvicinamento all'argine si dovrebbe fare uno sforzo per mantenere le auto a destra mediante

un sistema di barriere.

Ciò rallenterà le auto ma aiuterà anche all'ingresso dell'argine mantenendo le auto dritte.

Questa misura aiuterà anche a ridurre la velocità media della tappa di un paio di secondi.

Potrebbe anche valere la pena considerare di spostare un po' indietro il Flying Finish se una posizione appropriata è adatta.

Principalmente a causa della natura ad alta velocità della strada in quella zona.



Solo a titolo indicativo.



Solo a titolo indicativo.

SS 1-4-7 - PROPOSTE DI CHICANE A 7.37 & 8.6 KMS

SS 1-4-7 - Questa tappa richiede pochissime regolazioni e raccomandiamo 1 chicana di riduzione della velocità al km 8,6 più abbiamo incluso una chicana di sicurezza al km 7,37 prima del bivio con un laghetto esterno.

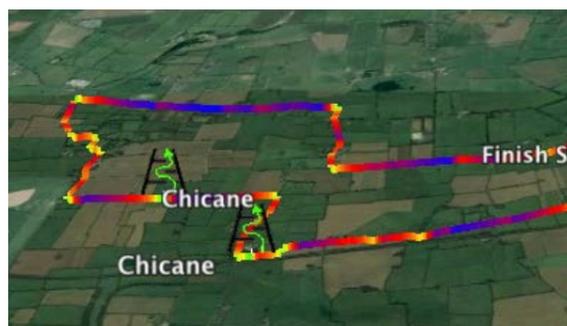
Abbiamo anche spostato nuovamente l'arrivo a 14,9 km, e lo stop a 15,2 km al bivio (poco più di 300 mt in linea di vista) La partenza è a 1,17 Km dalla strada principale, arrivo a 0,9.



Traccia della velocità prima delle raccomandazioni.



Traccia della velocità dopo le raccomandazioni.



Solo a titolo indicativo.



Solo a titolo indicativo.



Solo a titolo indicativo.

SHAKEDOWN



Lo shakedown è una tappa speciale che può essere eseguita prima dell'inizio dell'evento. Deve essere considerata allo stesso modo di qualsiasi altra tappa speciale dal punto di vista della sicurezza e del numero di commissari.

Il numero di spettatori potrebbe essere più alto nella tappa speciale dello shakedown in quanto vi è l'opportunità di vedere le auto in gara più di una volta in un breve lasso di tempo. Pertanto, la dinamica dello spettatore è simile a quella di una tappa Super Speciale e potrebbe richiedere ulteriori misure di controllo della folla.

Le safety car dovrebbero essere preparate per entrare in tappa a intervalli sporadici per assistere la gestione degli spettatori, se necessario.

Lo shakedown è anche una buona opportunità per eseguire un test di intervento medico.

CHIUSURA INCROCI - PER IL PILOTA

Tutti gli incroci devono essere contrassegnati con un cartello riconosciuto a livello internazionale (zebra / chevron), che indichi la corretta direzione di guida ai piloti, di facile comprensione in caso di confusione, posto al centro della strada inutilizzata, ma non abbastanza vicino il bordo della tappa per essere investito da veicoli o ghiaia (pietre).

Ecco un esempio di un cartello che potrebbe essere utilizzato per contrassegnare la strada chiusa:



CHIUSURA STRADE DI ACCESSO - PER SPETTATORI, COMMISSARI, MEDIA, PUBBLICO IN GENERALE

- Tutte le strade di accesso devono essere chiuse a una distanza di 50 m dal bordo della SS con nastro adesivo per garantire che spettatori, commissari e media siano tenuti indietro.
- Questo nastro dovrebbe essere di colore rosso/bianco per uniformità.
- Gli spettatori dovrebbero essere diretti a destra e a sinistra verso le aree sicure.
- Un commissario deve sempre essere posizionato in qualsiasi strada di accesso o incrocio dove c'è la possibilità che spettatori o membri del pubblico in generale possano tentare di entrare nella SS.

Identificare i potenziali rischi per gli spettatori è il primo passo per gestire il pubblico dell'evento ed è fondamentale per gestire un evento sicuro.

4. SELEZIONE DELLA TAPPA SPECIALE

È opportuno che prima della fine del percorso un pilota locale molto esperto o un co-pilota attraversi in anticipo le tappe per aiutare a identificare e annotare eventuali aree ad alto rischio per gli equipaggi delle altre auto in gara

Esistono molti modi per proteggere le aree ad alto rischio come:

- Balle di fieno (rotonde o quadrate di diametro superiore a 1 m)
- Barriere in cemento
- Banco di sabbia
- Banco di terra
- Barriere di plastica riempite d'acqua
- Muro di pneumatici

Laddove esista una discesa particolarmente esposta, valutare se è disponibile un percorso alternativo o fornire una definizione del percorso attraverso reti colorate per garantire che i concorrenti possano vedere chiaramente la strada corretta da prendere.

4.2 LINEE DI PARTENZA, DI ARRIVO E DI ARRESTO

LINEA DI PARTENZA (REGOLAMENTO SPORTIVO FIA WRC ART. 48.1 E 48.2)

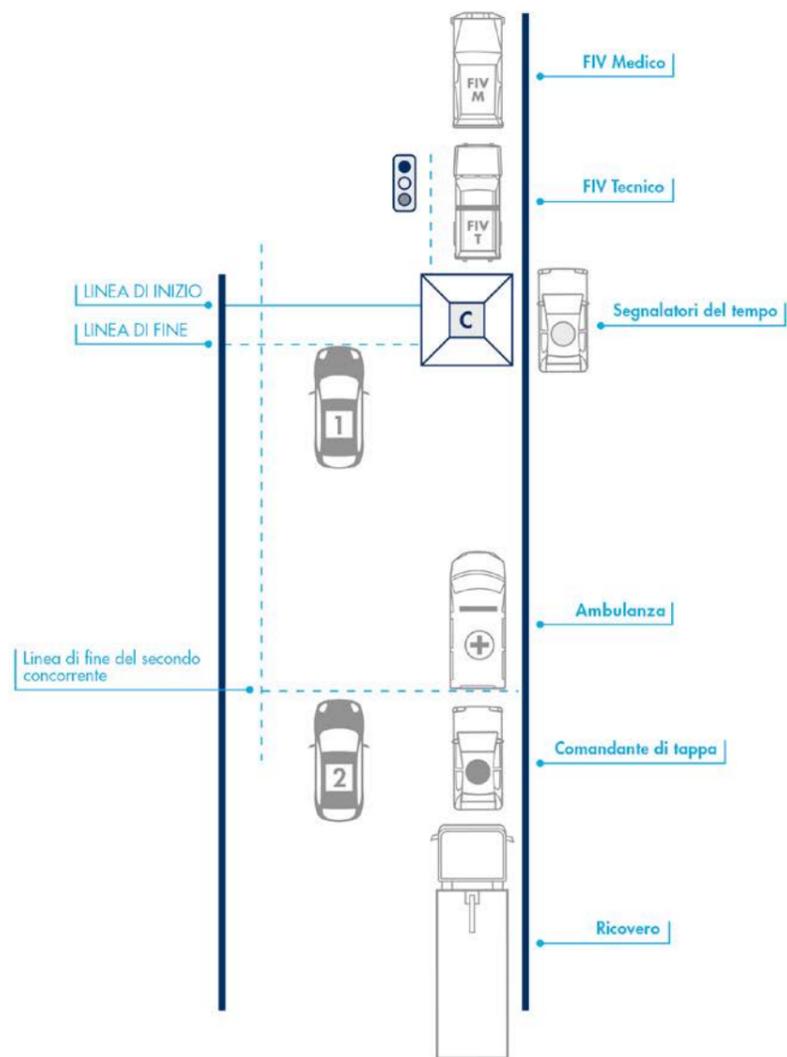
Le tappe speciali iniziano da fermi, con la vettura posizionata sulla linea di partenza. L'area di partenza della tappa deve essere abbastanza grande da ospitare i seguenti veicoli:

- Medico
- MIV
- FIV
- Gazebo commissari/riparo

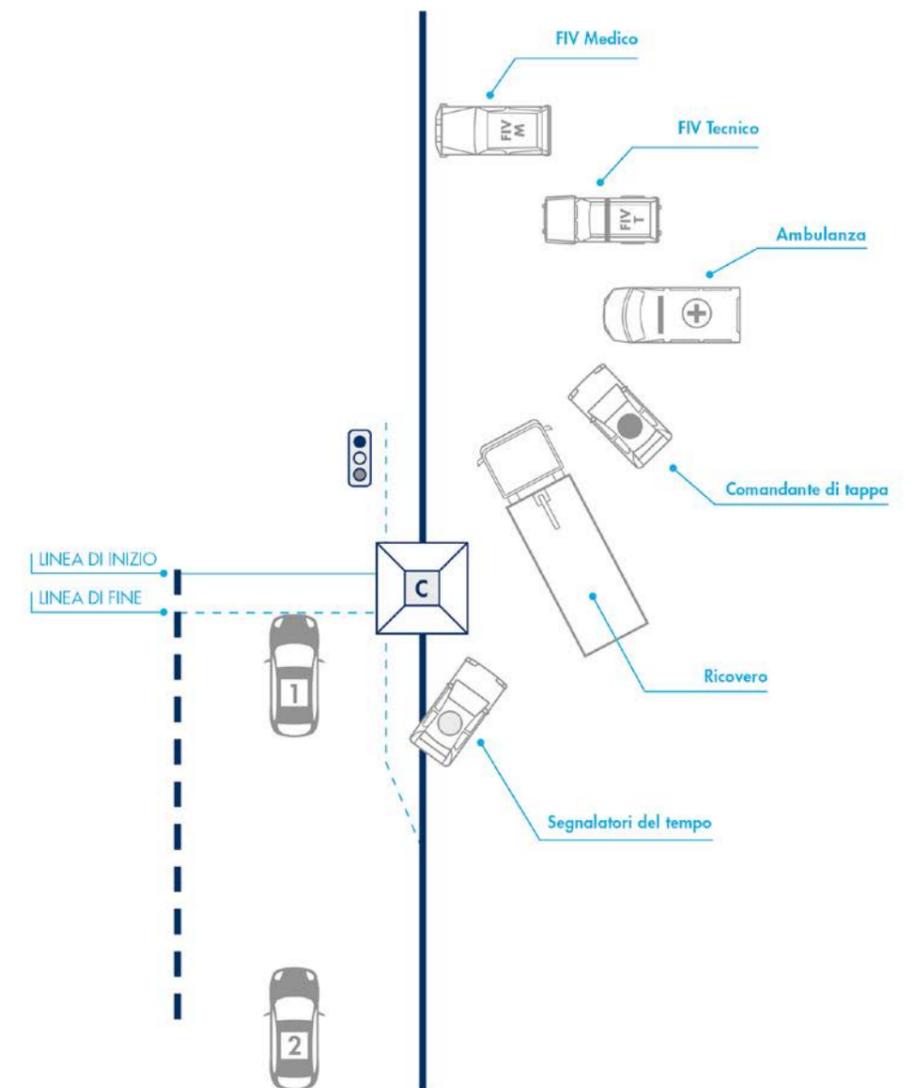
Le squadre di emergenza devono avere un chiaro accesso alla tappa speciale sin dall'inizio, quindi deve essere disponibile lo spazio per muoversi rapidamente senza dover spostare veicoli ausiliari.



— POSIZIONAMENTO MINIMO ACCETTABILE DEI VEICOLI —



— POSIZIONAMENTO RACCOMANDATO DELLE AUTO —





ARRIVO AL VOLO (REGOLAMENTO SPORTIVO FIA WRC ART. 49.1)

Lo scopo dell'arrivo al volo è registrare il tempo di arrivo della tappa speciale. Poiché è un luogo di cronometraggio in cui i veicoli arrivano in velocità, la sua posizione va studiata accuratamente affinché non ci siano problemi di sicurezza.

La posizione dell'arrivo al volo non dovrebbe rappresentare una sfida o un test per il pilota. La posizione deve essere dritta o comunque NON deve essere presente una curva subito dopo la "porta" dell'arrivo al volo. Un pilota potrebbe sollevare l'acceleratore subito dopo aver attraversato la "porta" dell'arrivo al volo e questo può influire sull'aderenza meccanica della vettura. Dovendo imboccare una curva o una cresta quando l'equipaggio potrebbe essersi "spento" e in un momento cui abbia meno padronanza rispetto a quella avuta durante la tappa, qualsiasi pericolo aggiuntivo pone il rischio che si verifichi un incidente.

Ci devono essere almeno 200 m tra la "porta" di arrivo al volo e la Stop Line per consentire al pilota di fermarsi alla Stop Line senza dover rallentare o frenare eccessivamente.

I commissari di cronometraggio all'arrivo al volo devono trovarsi in un'area protetta per poter registrare il tempo dell'auto che arriva e non correre il rischio di essere colpiti da pietre volanti o in un'area in cui può dirigersi un'auto che sta sbandando. Anche se devono essere posizionati all'altezza del traguardo della tappa, devono essere sulla linea interna di qualsiasi direzione delle auto da rally. Devono trovarsi su un terreno più alto rispetto alla strada e ad almeno 3 metri indietro dal bordo della tappa.

Potrebbe non essere possibile, per un veicolo, avere accesso al punto di arrivo al volo.

STOP LINE (REGOLAMENTO SPORTIVO WRC ART.49.2)

L'auto deve fermarsi ai pannelli di controllo STOP per ricevere il suo tempo. Questo tempo sarà stato comunicato automaticamente tramite il sistema di cronometraggio al raggiungimento del traguardo, o tramite un messaggio radio inviato dai commissari dell'arrivo al volo. Questi ultimi avranno il tempo, ma potrebbero non avere il numero dell'auto, quindi il team della STOP Line deve assicurarsi che queste informazioni vengano ritrasmesse per mantenere corretti i fogli di controllo di tutti.

La STOP line deve avere estintori a portata di mano, eventualmente necessari per qualsiasi situazione in cui un'auto arriva in questo punto.

La STOP line deve essere posizionata oltre 150 m da qualsiasi strada principale o adiacente che non sia chiusa per la competizione.

In alcuni eventi la Stop Line può essere impegnata con i media che cercano di ottenere informazioni dagli equipaggi che abbiano appena completato la tappa speciale. I commissari dovrebbero definire la modalità di lavoro con i media prima che arrivino le auto, così da consentire a tutti di svolgere i propri compiti in modo sicuro ed efficiente.

4.3 IDENTIFICAZIONE DEI RISCHI

"Il motorsport può essere pericoloso" è la frase che si trova sul retro di ogni pass di un evento o sui cartelli di avvertimento che si trovano nei pressi di una tappa speciale.

Il nostro sport può comportare dei rischi, ma il compito più importante che abbiamo è la gestione di quel rischio e deve essere al centro di tutta la nostra pianificazione: per il percorso, per la visuale degli spettatori, per le verifiche tecniche ai parchi di servizio.

Il buon senso generalmente gestisce questi rischi in modo semplice e pianificato, ma questo non soddisfa le autorità locali o i proprietari terrieri che hanno bisogno di essere rassicurati sul fatto che tu sia un organizzatore esperto e responsabile nel cercare di ridurre tutti i rischi ove possibile. Pertanto, dovresti documentare tutto ciò che fai.

Se puoi garantire di esserti posto le seguenti domande in ogni occasione, questo ti aiuterà:

- Quali sono i pericoli che devono affrontare i tuoi commissari, funzionari, piloti e spettatori?
- Qual è il rischio associato a ciascuno di questi pericoli?
- Quali misure hai già in atto nell'evento?
- Se si verifica un infortunio, quanto gravi saranno le conseguenze?

- Cos'altro può essere fatto?

Identificare i potenziali rischi per gli spettatori del tuo evento è il primo passo per gestirli ed è fondamentale per un evento sicuro.

È necessario considerare i rischi per gli spettatori quando si pianifica il percorso e non dopo che il percorso è stato impostato.

Il responsabile della sicurezza dell'evento e / o degli spettatori dovrebbe essere coinvolto nella fase di pianificazione del percorso e dovrebbe considerare idonei punti di osservazione, punti di accesso / uscita e parcheggio auto.

Ci sono una serie di cose di cui essere consapevoli e da pianificare per cercare di gestire efficacemente i rischi per gli spettatori che partecipano al tuo evento. Questi sono elencati di seguito. Dovresti anche sfruttare l'esperienza del tuo team nella gestione dell'evento, il debriefing dell'evento dell'anno precedente e qualsiasi problema che ti viene segnalato dal Delegato per la sicurezza FIA/ASN.

Usa la tua esperienza precedente per conoscere i punti di osservazione più noti e assicurati che le tue squadre di smistamento si trovino davanti alla folla per posizionare gli spettatori dove vuoi e per assicurarti che non si trovino in luoghi inadatti.



IDENTIFICARE E VALUTARE I RISCHI

Di seguito sono riportati alcuni aspetti da considerare che ti aiuteranno a identificare le aree a rischio e il livello di rischio per gli spettatori.

Tutte le aree ad alto rischio dovrebbero essere designate come aree vietate. Al di fuori di queste aree, devi assicurarti di gestire i rischi a un livello appropriato: chiaramente non ci sono aree sicure al 100% in un rally, ma devi mettere in atto misure adatte per gestire i rischi e assicurarti di comunicarli chiaramente agli spettatori e a tutti coloro che sono in tappa.

RAGIONATE SU CIO' CHE SEGUE PER AIUTARVI A IDENTIFICARE I RISCHI

Quali rischi e problemi per gli spettatori sono sorti negli anni precedenti, in particolare all'ultimo evento, dove si sono verificati e perché? Utilizza i commenti sui social media e le riprese online del tuo raduno scattate dagli spettatori;

Sono state apportate modifiche al percorso che richiedono una valutazione particolare?

Stai gestendo aree specifiche per gli spettatori?

Ti aspetti cambiamenti nel numero di spettatori al tuo evento?

Sono previste modifiche ai percorsi di accesso o ai parcheggi previsti per gli spettatori?

Se ci sono stati incidenti o rischi di incidenti nell'anno precedente, sono state considerate tutte le implicazioni per l'evento di quest'anno?

Che condizioni meteorologiche ti aspetti?

Sei consapevole delle implicazioni di qualsiasi lavoro che si svolge durante le fasi prima del rally?

È probabile che siano presenti gazebo nell'area di servizio o in qualsiasi momento durante controlli? In tal caso, verificare la presenza di zavorra e fissaggi.

4.4 PROTEZIONE DEI GUARD RAIL E ALTRI PERICOLI

Il rally si svolge su strade / piste aperte ad altri utenti della strada nei giorni lontani dalla gara. In quanto tali, ci sono molti oggetti posizionati sul lato della strada che possono creare pericoli per i nostri piloti, ma o non presentano alcun rischio per il normale traffico stradale o, in effetti, sono lì per migliorare la sicurezza stradale.

I guard rails possono avere estremità esposte o sezioni con rampa all'inizio e alle estremità delle sezioni protette. Questi potrebbero

penetrare in un'auto in competizione o agire come una rampa per lanciare un'auto oltre l'ostacolo da cui dovrebbero proteggerla. È opportuno che queste sezioni di guard rail siano protette da una grande palla all'estremità da cui parte la gara. La palla non deve essere posizionata sull'estremità del guard rail ma a circa 1 metro dalla stessa. Questo consente alla palla un certo movimento in caso di impatto e aiuterà ad assorbire alcune delle forze al momento dell'impatto con l'auto.

Particolare attenzione deve essere prestata alla bullonatura sovrapposta al guardrail, in particolare quando si utilizza la strada in senso contrario al normale traffico e/o nei tratti ad alta velocità.

Lo stesso processo dovrebbe essere messo in atto per i parapetti dei ponti che possono essere avvicinati da un'auto in gara e provocare un impatto laterale. La presenza di una palla sul parapetto esposto dovrebbe assorbire abbastanza bene dall'impatto in modo da proteggere l'equipaggio.

Per quanto riguarda altri pericoli, questi possono essere più spesso classificati come rischi di natura; alberi, pareti rocciose, rocce sporgenti ecc. si trovano tutti a lato delle strade pubbliche utilizzate per i raduni. È qui che la presenza di un pilota / co-pilota esperto che attraversa le tappe speciali prima dell'evento può avere un enorme vantaggio. Essi saranno in grado di riconoscere le aree che possono generare un pericolo a causa della velocità di avvicinamento o dei cambiamenti di superficie.

Ancora una volta, il modo migliore per proteggere queste aree è mediante l'uso di una palla o di pneumatici. Qualcosa che aiuti ad assorbire qualsiasi impatto. Tutti questi elementi di protezione, che si tratti di balle, pneumatici o altro, devono essere al loro posto durante la ricognizione in modo che i piloti possano contrassegnarli nelle loro note sulla velocità.

Se il tratto di strada è stretto e quindi rimpicciolito dall'uso di una grande palla rotonda, considerare l'utilizzo di una grande palla quadrata in modo che il bordo dritto possa essere mantenuto al bordo della strada.

Un modello-esempio di valutazione del rischio

Quali sono i rischi?	Chi potrebbe essere danneggiato e come?	Che cosa è stato fatto?	
1			
2			
3			
Quali ulteriori passi se ce ne sono, si potrebbero fare per gestire i rischi?	Azioni da intraprendere	Azioni da fare da chi	Conclusione



5/ SICUREZZA DEGLI SPETTATORI

- 5.1 Aree di rischio
- 5.2 Schemi di organizzazione
- 5.3 Colori del nastro
- 5.4 Comunicazioni con gli spettatori
- 5.5 Comunicazione del commissario
- 5.6 Assistenza alle auto
- 5.7 Sicurezza e identificazione dei media



5/ SICUREZZA DEGLI SPETTATORI

ABBIAMO FATTO MOLTA STRADA DA QUESTO...



A QUESTO...



MA C'È ANCORA MOLTO DA FARE PER MIGLIORARE LA SICUREZZA DEGLI SPETTATORI DEL RALLY...

5.1 AREE DI RISCHIO

QUALI RISCHI CI SONO IN PUNTI SPECIFICI DEL PERCORSO?

Potrebbero esserci rischi elevati nei seguenti punti

- Grandi cambiamenti di direzione;
- Angoli acuti;
- Curve a "S" - doppio cambio di direzione;
- Immediatamente sopra salti o sommità dove le auto potrebbero perdere il controllo all'atterraggio e andare fuori strada;
- Curva ingannevole dopo un tratto molto veloce;

DOPO LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO, DOVRESTI ESSERE IN GRADO DI IDENTIFICARE:

- Aree ad alto rischio che dovrebbero essere identificate;
- Aree particolarmente adatte per l'osservazione degli spettatori;
- Misure adeguate per controllare i rischi in tutte le altre aree del percorso.
- Aree vietate

Queste aree devono essere identificate nelle valutazioni dei rischi e in qualsiasi azione che è parte del piano di sicurezza.

Devono essere gestite con cura da persone esperte.

Il briefing e la formazione dei commissari devono includere riferimenti a queste posizioni e la logica che si trova alla base dell'approccio di gestione del rischio che hai adottato.

Essi dovrebbero anche essere informati su come gestire eventuali situazioni specifiche dalla loro posizione.

A nessuno dovrebbe essere permesso di entrare in un'area proibita: membri del pubblico, media o un commissario.

Dopo aver esaminato l'intera tappa e identificato le sezioni che richiedono un'attenzione particolare dal punto di vista della sicurezza dello spettatore, si consiglia di classificare questi punti critici su una scala da uno a tre, dove uno racchiude i requisiti generali di sicurezza, tre racchiude quelli acuti.

CATEGORIA 1 - RISCHIO BASSO

Le sezioni a basso rischio della tappa possono essere gestite posizionando commissari, nastro e indicatori adeguatamente informati e identificati per delineare i punti oltre i quali gli spettatori non possono passare.

CATEGORIA 2 - RISCHIO MEDIO

Le sezioni a rischio medio sono quelle in cui possono essere richiesti ulteriori commissari per gli spettatori. Segnali di pericolo e zone vietate identificate da segnaletica, una rete barriera aggiuntiva ed eventualmente l'inclusione di personale per la sicurezza per garantire che gli spettatori obbediscano ai commissari. In queste aree sono presenti anche luoghi in cui sono richieste vie di fuga per le auto dei piloti.

CATEGORIA 3 - ALTO RISCHIO

Zone ad alto rischio. Tutte le sezioni di categoria 3 devono essere identificate come zone vietate, ad eccezione delle sommità sopra la tappa. **Si deve considerare che il terreno rialzato non fungerà da rampa per nessuna macchina fuori strada.**

Velocità	Velocità bassa	Velocità media	Alta velocità
Altezza sponda	1m	2m - 3m	Più di 3m

Le stesse considerazioni devono essere fatte per gli angoli quando si stabilisce se l'area è a rischio di categoria da 1 a 3.

La curva ha un approccio ad alta velocità, l'angolo è superiore a 60 gradi e richiede una brusca frenata da parte del pilota.

Attraverso le esperienze acquisite dal tuo team sarai in grado di riconoscere queste aree e i rischi.

Usa la tua esperienza precedente per stabilire i punti di osservazione più noti e posizionarti davanti alla folla.

Il terreno rialzato di solito è il posto migliore dove posizionarsi, di conseguenza identificare un terreno più alto che può essere utilizzato dagli spettatori è utile quando si pianificano le aree per gli spettatori.

Queste aree possono essere gestite semplicemente mediante il posizionamento di commissari adeguatamente informati e identificate con nastro e segnaletica per delimitare i punti oltre i quali gli spettatori non possono passare.

Tutti i pericoli emersi dalla valutazione del rischio devono essere registrati e / o avere un'adeguata segnaletica. I marciapiedi, gli incroci e i cancelli dovrebbero essere sistemati.

Dovrai identificare le posizioni adatte in tappa per far parcheggiare i commissari.

RICORDA, UN'AUTO FUORI CONTROLLO PUO' PERCORRERE UNA LUNGA DISTANZA. ASSICURARSI SEMPRE CHE, IN PUNTI PERICOLOSI, GLI SPETTATORI SIANO TENUTI BEN INDIETRO O SU UN TERRENO PIÙ ALTO.

5.2 SCHEMI DI ORGANIZZAZIONE

Un format coerente dovrebbe essere adottato per ogni tappa per aiutare i team a prepararla in conformità con il piano di sicurezza dell'evento.

Le informazioni che dovrebbero essere incluse negli schemi specifici dell'area spettatori sono:

- Numero tappa, nome, distanza totale, First Car Due (FCD)
- Numero di post e distanza dall'inizio della tappa
- Direzione del percorso del rally
- Distanza dalla strada alle zone spettatori
- Altezza delle zone spettatori
- Tipo di nastratura o barriera richiesta
- Indicazione dell'ubicazione dei cartelli AREA PROIBITA
- Indicazione di avvisi "NO SPETTATORI oltre questo punto
- Direzione per l'accesso degli spettatori
- Numeri di commissari previsti (questo è ciò che riteni sia necessario per gestire questa posizione in base agli spettatori previsti)
- Direzione e distanza dal punto radio più vicino se NON presente in quella posizione
- Note esplicative per coloro che sono coinvolti nell'area per spiegare uno qualsiasi dei punti del diagramma

Bisogna anche includere:

- Punti di attraversamento
- Incroci perpendicolari
- Posizione radio obbligatoria
- Nome del funzionario di settore
- Simbolo del telefono e nome del commissario radio
- Passerelle per altre aree per gli spettatori, se disponibili

- Eventuali location per i media speciali (ad es. Troupe cinematografica)
- Posizione dell'auto radio
- Luogo di salvataggio
- Direzione del pronto soccorso (se richiesto)
- Ospitalità

All'interno di un rally in una foresta, è pratica comune delimitare il bosco lungo alcuni punti del percorso. Pochi metri possono fare una differenza significativa, ad esempio, quando le auto potrebbero scivolare in zone fangose.

Bisogna considerare lo stato della delimitazione del bosco: il nastro sulla prima linea del bosco può essere insufficiente se gli alberi sono estremamente vicini alla tappa in tutti i punti o se gli alberi sono più distanti bisogna considerare la possibilità di applicare il nastro sulla seconda linea degli alberi invece della prima.

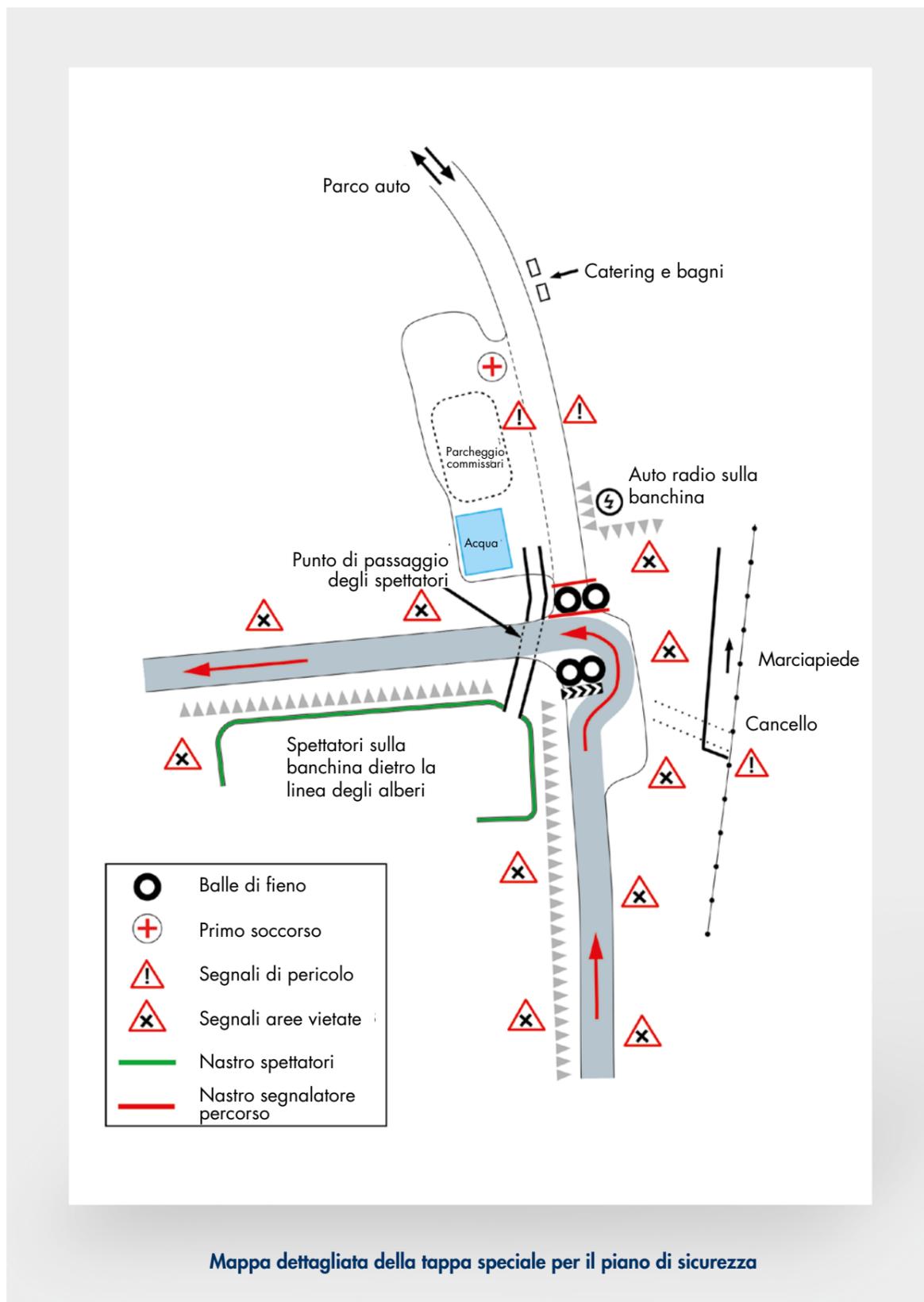
Dove la folla potrebbe spingere contro qualsiasi nastro, bisogna ipotizzare l'uso di una corda per avvolgere il nastro o una rete di plastica o un'altra barriera più sostanziosa per impedire alla folla di spingersi in avanti in una posizione potenzialmente rischiosa.

Una volta che il percorso è impostato, è buona norma fare fotografie o riprendere il layout dell'allestimento finito in modo che si abbia una prova di ciò che era originariamente sul posto.

Tutto quanto sopra descritto sarà correlato al numero di spettatori presenti. In molte situazioni, le posizioni sopra descritte non saranno accessibili agli spettatori. Il successo del piano dipende dalla capacità di gestire e controllare gli spettatori.

Il modo migliore per raggiungere questo obiettivo è essere lì prima di loro. Sii in anticipo e assicurati che gli spettatori siano dove vuoi.





5.3 COLORI DEL NASTRO

Nel FIA World Rally Championship stanno lavorando per avere un solo colore del nastro per indicare la posizione degli spettatori, con tutto il resto contrassegnato dai cartelli "No-Go" dell'area proibita.

Tuttavia, alcuni paesi non sono ancora pronti per questo e utilizzano ancora due diversi colori di nastro per indicare le aree 'Go' e 'No-Go'.

NASTRO VERDE (o il colore "ufficiale" in ogni paese)

Il nastro verde (o preferibilmente la rete) dovrebbe essere utilizzato per indicare un'area riservata agli spettatori che non presenta alcun pericolo apparente. Queste zone spettatori dovrebbero essere chiuse su entrambi i lati per contenere gli spettatori e dovrebbero essere controllate dai commissari.

Le zone degli spettatori dovrebbero essere incluse nel programma ufficiale dell'evento e agli spettatori dovrebbero essere fornite quante più informazioni possibili per accedere a queste zone - parcheggi, autobus, ecc. Il Pubblico deve comprendere che l'autorizzazione ad entrare nelle "Go Zone" deve essere data dai Commissari.

'Niente nastro, niente pubblico' è il nuovo mantra per il modo in cui le aree per gli spettatori sono contrassegnate nelle tappe speciali.

È nella natura umana stare dietro qualsiasi nastro e sentirsi in una posizione sicura, indipendentemente dal colore del nastro. L'uso di un unico colore uniforme di nastro, solo per mostrare agli spettatori dove possono stare.

Questa modifica per delimitare solo le aree per gli spettatori richiederà una campagna promozionale coerente per educare gli spettatori su ciò che ci si aspetta da loro quando sono in tappa.

I segnali di divieto di accesso / aree vietate devono essere utilizzati nella prima versione del programma educativo per delimitare le aree in cui è consentito che gli spettatori stiano in piedi

L'uso di questi segni è utile agli organizzatori di rally per mostrare alle autorità locali l'atteggiamento responsabile assunto dallo sport nei confronti della sicurezza di tutti.

Il colore migliore per il nastro è il verde. In alcuni paesi però questo colore non è riconosciuto o consentito negli eventi sportivi. È importante che, qualunque sia il colore scelto, sia coerente in tutto l'evento e coerente nei messaggi trasmessi al pubblico.

Tutti gli incroci delle tappe speciali devono essere nastri per garantire l'accesso alla strada. Questo dovrebbe essere l'unico colore diverso del nastro che si vede nelle tappe speciali. Dovrebbe essere nastro rosso / bianco, simile alla scacchiera, e posizionato a 3 metri dalla tappa.

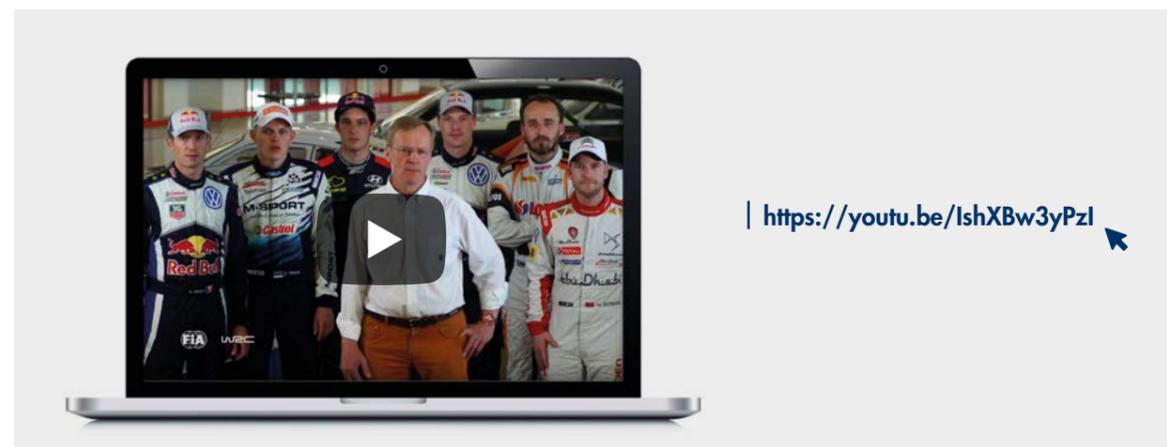
Ogni incrocio deve essere valutato per la sicurezza e l'accesso degli spettatori. Se è una possibile posizione per lo spettatore, il nastro verde dello spettatore deve essere posizionato dietro l'incrocio del riquadro rosso / bianco in modo che sia chiaro allo spettatore dove si trova la sua posizione di visualizzazione.

PUNTI CHIAVE PER LA SICUREZZA DEGLI SPETTATORI

- Le misure dovrebbero essere prese come descritto nell'Articolo 5.4.5 dell'Appendice H FIA per avvertire gli spettatori e, se necessario, assicurarsi che tutti gli spettatori che si trovano in luoghi ad alto rischio siano allontanati da quelle aree.
- Qualsiasi area ad alto rischio deve essere identificata nel Piano di Sicurezza. Gli organizzatori, con l'aiuto delle autorità di ordine pubblico ove necessario, dovrebbero individuare e delimitare le zone di pericolo in conformità al Piano di Sicurezza, ben prima dell'arrivo del pubblico.
- Il Direttore di Gara deve tenere in considerazione le raccomandazioni del Responsabile della Sicurezza, nonché degli equipaggi delle auto zero (e dei Delegati FIA Safety e Medical se presenti), al fine di garantire che una tappa speciale venga annullata se esistono condizioni pericolose.

- Quando è previsto un gran numero di spettatori per una tappa speciale o una tappa super speciale, è necessario proteggerli con mezzi speciali e preparare una zona adeguata.
- Al pubblico dovrebbe essere impedito di muoversi lungo il percorso della tappa speciale dopo che sono stati dati i 30 minuti di preavviso dai commissari.
- Deve essere presente un numero adeguato di commissari o autorità di ordine pubblico (polizia, militari, ecc.) per garantire la sicurezza pubblica durante la tappa speciale.
- I commissari devono indossare una casacca chiaramente identificabile come raccomandato nell'Articolo 5.2.6 dell'Appendice H della FIA.
- Le tappe speciali dovrebbero essere situate e programmate per consentire il movimento sicuro degli spettatori tra di loro
- Le strade di emergenza devono essere sorvegliate da autorità di ordine pubblico e / o commissari / guardie di sicurezza, dal punto in cui incrociano le strade principali che portano alle tappe.
- Tutte le strade di accesso devono essere indicate con segnali speciali e informazioni aggiuntive.
- Ove possibile, dovrebbero essere previste aree di parcheggio per i media vicino alle aree dei fotografi. Devono essere disponibili commissari speciali per assistere i fotografi e per impedire agli spettatori di avvicinarsi a questi luoghi.
- Le zone per gli spettatori dovrebbero essere chiaramente delimitate con recinzioni o cartelli. In alcuni casi, queste zone dovrebbero essere lontane dalla strada, al fine di mantenere gli spettatori all'interno di aree sicure.

L'accesso degli spettatori alle tappe speciali dovrebbe essere consentito solo nelle zone a loro dedicate.



ATTRAVERSAMENTO DELLA LINEA DI PARTENZA E DI ARRIVO

È opportuno che si impedisca agli spettatori di attraversare le aree di partenza e arrivo / sosta della tappa speciale, 30 minuti prima della partenza della prima auto in gara. Gli spettatori dovranno essere indirizzati verso le aree loro assegnate, senza impegnare le aree di partenza e di arrivo.

Bisogna ricordarsi di trasmettere messaggi di sensibilizzazione alla sicurezza per gli spettatori. Questo può includere il collegamento alle informazioni sulla sicurezza sul sito web FIA / ASN. I messaggi sulla sicurezza dovrebbero essere presenti in tutte le comunicazioni, compreso il programma, e all'ingresso della sede.

Inoltre, bisogna fornire informazioni chiare al personale della Safety Car, per essere sicuri che trasmettano i messaggi corretti durante l'evento. Bisogna definire in anticipo i messaggi che si trasmettono agli spettatori con l'altoparlante

5.4 COMUNICAZIONI CON GLI SPETTATORI

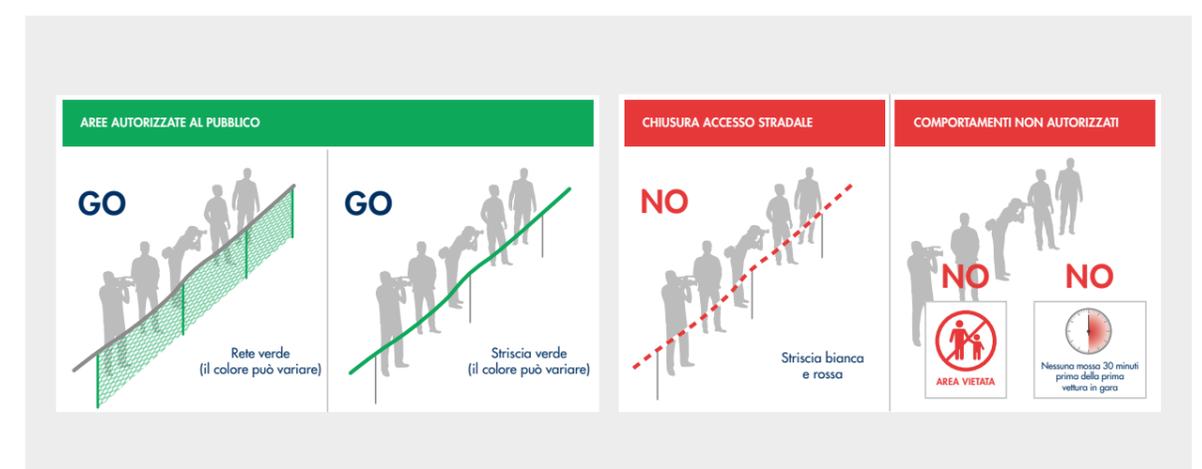
Quali messaggi invii ai tuoi spettatori? In qualità di organizzatore di eventi di rally, vorrai assicurarti che i potenziali spettatori abbiano accesso alle informazioni sull'evento, ma hai anche un ruolo importante nel garantire che essi siano consapevoli dei rischi. Una buona comunicazione con gli spettatori è vitale per tutti. La pubblicità pre-evento è fondamentale per garantire che il pubblico in generale sia a conoscenza del tuo evento e sappia che ci sono aree specifiche da cui è possibile avere una buona visuale. Cerca di assicurarti che il tuo messaggio sia chiaro e non contenga gergo sportivo. È importante che sappiano che la visuale non è ottimale da qualsiasi punto.

Per fare ciò, puoi utilizzare una serie di metodi di comunicazione. Considera quanto segue:

- Avere informazioni complete, comprese le informazioni sulla sicurezza degli spettatori, sul proprio sito web almeno un paio di settimane prima dell'evento;
- Diffondere le informazioni attraverso i club automobilistici locali;
- Utilizzare i social media, ad es. Facebook e Twitter;
- Pubblicare un programma e renderlo disponibile a livello locale, ad es. nei negozi prima dell'evento, nonché sul tuo sito web;
- Coinvolgere radio e giornali commerciali locali sia prima che durante l'evento;
- Utilizzare segnaletica ben visibile per indirizzare gli spettatori a punti di accesso / aree spettatori / parcheggi;
- Utilizzare tutta la segnaletica richiesta dalla FIA/ASN;
- Fornire collegamenti ad ASN e ad altri video sulla sicurezza di eventi come: <https://www.fia.com/rally-safety>
- Considerare l'idea di chiedere ad altre organizzazioni locali di pubblicizzare la manifestazione, ad es. i Comuni di solito hanno pagine web e bacheche.

Bisogna ricordarsi di includere messaggi di sensibilizzazione alla sicurezza per gli spettatori. Questo può comprendere il collegamento alle informazioni sulla sicurezza sul sito web FIA / ASN. I messaggi sulla sicurezza dovrebbero essere inclusi in tutte le comunicazioni, compreso il programma, e all'ingresso della sede. Ogni spettatore dovrebbe avere la possibilità di vedere almeno tre segnali di sicurezza mentre si avvicinano alla tappa speciale.

Inoltre, bisogna fornire informazioni chiare al personale della Safety Car, per essere sicuri che trasmettano i messaggi corretti durante l'evento. Bisogna definire in anticipo i messaggi che si trasmettono agli spettatori con l'altoparlante



ESEMPIO DI MESSAGGIO DI SICUREZZA

“Gli spettatori devono obbedire alle istruzioni dei commissari di rally. Gli spettatori a cui viene chiesto di spostarsi e si rifiutano di farlo stanno mettendo a rischio la propria sicurezza e quella degli altri. Se ciò accade, un commissario di rally ha l'autorità di informare il comandante di tappa che potrebbe essere necessario ritardare la tappa e il comandante intraprenderà immediatamente l'azione appropriata, che potrebbe includere l'interruzione della tappa.”

CONSIGLI PER LA SICUREZZA DEGLI SPETTATORI

Ecco alcuni suggerimenti che gli spettatori dovrebbero ricordare

- Tieni sempre presente la tua sicurezza
- Parcheggiare in un luogo sicuro
- Segui le istruzioni dei commissari
- Osserva e obbedisci a tutti i segnali
- Rimani all'interno delle aree ufficiali per gli spettatori
- Non entrare in aree proibite
- Rimani fuori dalla strada o dalla pista
- Ascolta gli annunci ufficiali
- Prevedi l'imprevisto.

In particolare sulle tappe speciali rally, ricorda:

- Le auto possono prendere le curve larghe
- Le auto possono tagliare le curve
- Le auto possono far volare le pietre

5.5 COMUNICAZIONE DEL COMMISSARIO

Tutti i commissari devono assicurarsi di avere il fischietto con sé come parte dell'equipaggiamento dell'evento. Questo fischietto deve essere utilizzato per due scopi:

Per avvisare gli spettatori e gli altri commissari nella loro posizione dell'avvicinamento di un veicolo, sia che si tratti di un'auto ufficiale, di una safety car o di un concorrente.

Per avvisare gli spettatori (esattamente 30 minuti prima della prima macchina (FCD) che non ci saranno ulteriori movimenti sulla tappa speciale, deve essere fatto un lungo fischio continuo all'FCD 30 minuti prima.

I commissari dovrebbero essere in posizione da 30 minuti prima dell'FCD.

La lingua dei segni dei commissari, di recente introduzione, è importante perché:

1. Assicura la comunicazione tra i commissari e i veicoli di sicurezza
2. Dà la responsabilità ai commissari di confermare che tutto sia a posto
3. Conferma che il commissario è vigile, pronto, in attesa e in posizione
4. Dà al commissario un riconoscimento visibile della loro "autorità" per aiutare con il controllo della folla
5. Aiuta con spirito di squadra
6. Aiuta le safety car a lavorare in modo più efficiente!



5.6 ASSISTENZA ALLE AUTO

Questa è una tradizione nei rally, ma può mettere inutilmente a rischio singoli o piccoli gruppi di spettatori (con o senza commissari). Un'altra macchina può lasciare facilmente la tappa nello stesso punto e molto spesso altre vetture concorrenti continuano a passare dalla tappa.

Quando si verifica un incidente, la responsabilità principale di un commissario è di agire da vedetta per consentire a un'altra persona di valutare le esigenze del concorrente. L'uso del fischietto è fondamentale per questo ruolo.

Laddove i commissari siano sul posto, dovrebbero essere responsabili di guidare gli spettatori per evitare che si posizionino in zone pericolose.

Se l'incidente ha creato un blocco o un blocco parziale e ci sono un numero sufficiente di commissari in tappa, un commissario aggiuntivo dovrebbe salire più in alto per avvertire le auto in avvicinamento.

Se l'incidente riguarda l'assistenza ai concorrenti, assicurati di avere un punto di osservazione, di essere in una posizione sicura, che venga mostrata la scheda SOS/OK portata da tutti i concorrenti e assicurati che qualcuno prenda e mostri il triangolo di avvertimento a circa 100 metri dalla tappa. La scheda SOS dovrebbe essere mostrata al veicolo stesso se un concorrente ha bisogno di assistenza medica;

In un punto non presidiato dai commissari, i poster sulla sicurezza degli spettatori e sulle comunicazioni dell'evento devono assolvere a questa funzione. L'educazione degli spettatori è una parte fondamentale della strategia di sicurezza globale per il successo continuo del nostro sport.

5.7 SICUREZZA E IDENTIFICAZIONE DEI MEDIA

È riconosciuto che i media svolgono un ruolo importante nelle manifestazioni e che a ciascun membro dei media deve essere consentito di svolgere il proprio lavoro nelle migliori condizioni possibili.

Tuttavia, i media non sono esentati dall'obbligo di rispettare le norme generali di sicurezza. Ciò non dovrebbe interferire con la capacità di svolgere i propri compiti. Se si deve scegliere tra lo svolgimento del proprio lavoro e l'esposizione a un livello di rischio inaccettabile, la sicurezza deve sempre avere la precedenza.

Ai giornalisti / fotografi vengono rilasciati tabelloni e tessere ufficiali che li autorizzano a spostarsi al di fuori delle aree riservate alla tappa speciale.

Questo ovviamente per consentire loro di ottenere fotografie d'azione chiare; tuttavia, in nessun momento i fotografi possono mettersi in una posizione di pericolo per loro o per i concorrenti.

I fotografi che indossano cartellini dei media ufficiali possono muoversi all'interno della tappa speciale entro 30 minuti.

Non è necessaria alcuna posizione di visuale speciale per i giornalisti.

Se il commissario senior ritiene che il fotografo si trovi in una posizione pericolosa, deve chiedergli di spostarsi in un luogo sicuro. Deve fermarsi e calmarsi e non entrare in una situazione di confronto.

Se questa istruzione non viene rispettata, un alto funzionario della manifestazione può chiedere alla persona interessata di trasferirsi in un luogo sicuro. Se anche questa istruzione viene ignorata, il funzionario incaricato sottoporrà immediatamente un rapporto al Direttore di Gara e ai Commissari Sportivi.

Chiunque indossi una casacca deve assicurarsi che sia sempre chiaramente visibile e non sia coperta da nessun altro indumento.

Movimenti consentiti

A chi indossa una casacca "media" è consentito:

- Camminare davanti al confine del nastro/indicatore dello spettatore.
- Camminare da un punto all'altro della tappa e / o attraversarla durante gli intervalli tra il passaggio delle auto in gara, in conformità con le istruzioni di sicurezza dei commissari.
- Uscire dalle tappe speciali tra lo svolgimento delle tappe speciali ripetute, in direzione del percorso del rally, ma solo quando ciò è consentito dal comandante di tappa / Direttore di Gara e solo dopo che la macchina della spazzatrice ha annunciato l'apertura della strada.



6/ ELICOTTERI & DRONI

6.1 Elicotteri

6.2 Droni



6/ ELICOTTERI & DRONI

6.1 ELICOTTERI

Lo spazio aereo sopra le tappe speciali in alcuni rally può essere occupato da vari elicotteri che svolgono compiti come: sicurezza; MEDIVAC; controllo dello spettatore; televisione; oltre a trasportare gli ospiti da e verso le tappe.

Stabilire regolamenti standard per gli elicotteri è importante per creare un ambiente di volo sicuro per tutti.

In particolare è necessario dare la priorità al ruolo degli elicotteri di sicurezza e medici. Ogni Organizzatore di un evento in cui vengono utilizzati elicotteri è pregato di nominare un "Coordinatore Elicotteri".

AREE DI ATTERRAGGIO NELLA TAPPA SPECIALE

L'obiettivo a lungo termine dovrebbe essere quello di stabilire un elenco di punti di atterraggio per elicotteri idonei e sicuri per tutti gli elicotteri registrati a pochi passi dalle tappe speciali e di ottenere le autorizzazioni appropriate per l'uso.

Sarebbe opportuno che il coordinatore dell'elicottero, in collaborazione con gli organizzatori dell'evento, effettui ricognizioni e stabilisca punti idonei al fine di fornire una mappa e dettagli a tutti i piloti.

PER PREVENIRE LE COLLISIONI E PER LA SICUREZZA DEL VOLO SI PREGA DI SEGUIRE QUESTE SEMPLICI REGOLE.

1. Priorità: tranne quando si applicano le normali regole di volo nazionali, i piloti di elicotteri devono dare la priorità ad altri elicotteri nel seguente ordine di importanza:
 - a) Elicotteri tecnici e di sicurezza FIA/ASN (se gli elicotteri sono operativi)
 - b) Servizi medici di emergenza locali
 - c) Polizia locale e altre agenzie di sicurezza
 - d) Elicotteri televisivi dotati di telecamera che riprendono le tappe. In caso di incidente, b) e c) avranno la priorità.
2. L'elicottero TV annuncerà la sua presenza sulle tappe quando segue le auto a bassa quota.
3. Se si vola entro 1000 metri da una tappa, volare solo in direzione della tappa. L'altezza minima sopra la tappa è di 500 metri. Se si attraversa una tappa, è necessario farlo ad angolo retto e ad almeno 1000 metri. Bisogna provare ad atterrare ad almeno 100 m dalla tappa. In caso di atterraggio / decollo entro 100 m da una tappa dal vivo, farlo solo dopo il passaggio di un'auto in gara, e allontanarsi velocemente dalla tappa, per non distrarre il concorrente. Non tentare di seguire un'auto in competizione in elicottero in nessuna circostanza.



4. Bisogna considerare che l'elicottero TV seguirà spesso le vetture in testa nello stesso tratto di tappa speciale, a un livello molto basso.
5. Bisogna assicurarsi di conoscere l'ora di inizio di ogni tappa e di essere a terra per quell'ora. È importante capire gli intervalli di corsa tra le auto in gara.
6. Accendere la luce di atterraggio vicino alle tappe e alle aree di servizio.
7. In caso di incidente, l'elicottero medico potrebbe aver bisogno del tuo punto di atterraggio se non c'è nessun altro posto dove atterrare nella tappa. Assicurati che il pilota rimanga con l'elicottero e sii pronto a spostarti se necessario.
8. Non volare troppo vicino al pubblico (citare le norme nazionali).
9. Citare le regole nazionali di volo con limitazioni meteorologiche.

ZONA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI NELLE AREE DI SERVIZIO

Solo gli elicotteri registrati presso gli Organizzatori del Rally potranno atterrare nelle aree di servizio o in altri punti.

The layout of the helicopter landing area, and the rules for landing, will vary according to the space available.

La disposizione dell'area di atterraggio degli elicotteri e le regole per l'atterraggio cambieranno a seconda dello spazio disponibile.

Dovrebbe esserci sempre spazio per gli elicotteri FIA, Organizzatori, Medivac e TV per atterrare vicino o entro 1 km da un'area di servizio (il punto di atterraggio principale). Se necessario, ad altri elicotteri pubblici verrà assegnato un punto di atterraggio in una posizione diversa. Tuttavia, agli elicotteri pubblici può essere consentito di atterrare nel punto di atterraggio principale per far scendere o salire i passeggeri, a condizione che la loro permanenza sia momentanea e i motori non siano spenti.

Saranno predisposte coperture antincendio e fornitura di carburante e sarà rispettata la conformità alle leggi e ai regolamenti locali.

ELICOTTERI DI SICUREZZA (ORGANIZZATORI LOCALI) IN COLLABORAZIONE CON ELICOTTERI DI SICUREZZA FIA / ASN

L'elicottero di sicurezza, con a bordo un assistente addetto alla sicurezza e dotato di altoparlanti, dovrebbe sorvolare

ogni tappa speciale tra circa 25 e 5 minuti prima della partenza della prima vettura. L'ASO dovrebbe controllare che tutti gli spettatori siano posizionati in luoghi sicuri e, se necessario, dovrebbe istruirli con gli altoparlanti. Dovrebbe essere in costante contatto con il Rally Control e dovrebbe informarlo della completa "prontezza" della tappa speciale.

ELICOTTERO MEDIVAC

- Un elicottero Medivac dovrebbe essere pronto ad intervenire in caso di emergenza, vicino e / o al di sopra delle tappe. I punti di atterraggio per emergenza sono indicati dalle posizioni GPS nel piano di sicurezza in ogni tappa.
- Esso pattuglia tutte le tappe speciali, è pronto a fornire pronto soccorso e / o trasporto medico di emergenza in caso di incidente.
- È supportato da ingegneri di terra e da un veicolo di rifornimento per mantenerlo costantemente in volo o pronto al decollo.
- Comunica direttamente con il Rally Control.
- L'elicottero interviene dopo aver consultato il Responsabile Medico o il Responsabile della Sicurezza del Rally Control.
- Non appena l'elicottero vola verso l'incidente, segnala il suo arrivo al Rally Control e atterrerà solo dopo aver ricevuto il via libera dal Rally Control.
- Se necessario e fattibile, atterra il più vicino possibile all'incidente ma fuori dalla tappa.
- Se non è in grado di atterrare sul luogo dell'incidente, l'elicottero deve atterrare nel punto di atterraggio disponibile più vicino, dopo l'incidente, lontano dalla tappa. Se un ferito o una vittima deve essere trasportata in ospedale con l'elicottero, un'ambulanza o un veicolo di soccorso deve accompagnarlo, seguendo il percorso del rally.

IL RUOLO DEL COORDINATORE DELL'ELICOTTERO

In collaborazione con l'autorità aeronautica nazionale (quando è possibile) e ai fini della sicurezza del volo, il coordinatore predisporrà le opportune delimitazioni dello spazio aereo e / o NOTAM (Avviso agli aviatori) per la durata dell'evento. Solo gli elicotteri registrati al rally potranno volare all'interno di questo spazio aereo.

In collaborazione con un operatore locale o un pilota, il coordinatore presenterà il briefing dei piloti il giorno prima del Rally. A tutti i piloti di elicotteri verranno forniti i dettagli delle procedure da seguire, le frequenze radio e altre

informazioni relative al volo. A ciascun partecipante verrà fornito un elenco di elicotteri e piloti, in modo da creare un'atmosfera di cameratismo e responsabilità.

NORME DI SICUREZZA DEL VOLO IN ELICOTTERO DA RALLY

Quella che segue è una bozza delle regole proposte da fornire ai piloti:

- Ci sono (X) elicotteri registrati che volano durante il rally. Un elenco è allegato. Tutte le comunicazioni radio saranno in inglese.
- I compiti degli elicotteri variano in importanza. La massima priorità deve essere data agli elicotteri gestiti dall'organizzatore dell'evento ai fini della sicurezza degli spettatori e delle emergenze mediche.
- La maggior parte degli elicotteri rimasti trasporteranno i passeggeri dalle aree di servizio ai punti di osservazione nelle tappe per osservare le prime vetture e tornare alle aree di servizio. A questi elicotteri non è consentito seguire le auto.
- Al contrario, almeno un elicottero con telecamera televisiva seguirà le auto a bassa quota lungo le tappe per le riprese.
- Il grande pericolo per tutti i piloti è la collisione con un altro elicottero, soprattutto in condizioni meteorologiche difficili.

Tutti gli elicotteri registrati per volare durante il Rally saranno provvisti di un adesivo identificativo, che dovrà essere apposto sull'elicottero. Se si incontra il pilota di un elicottero non registrato, bisogna fornirgli una copia di queste regole e riferire i dettagli al coordinatore dell'elicottero. Non essendo registrato, il pilota non è informato e potrebbe pregiudicare la sicurezza di tutti.

TABELLA DI MARCIA

4 settimane prima: Invio dei moduli di registrazione dell'elicottero.

2 settimane prima: Fornitura del percorso del rally e delle posizioni GPS, calendario degli eventi, regole di volo del rally.

1 giorno prima: Briefing dei piloti. Distribuzione di adesivi, mappe e elenco piloti per la marcatura degli elicotteri.

6.2 DRONI

Gli organizzatori dei rally devono avere ben chiare le normative vigenti relative all'uso dei droni nei loro eventi.

[Codice sportivo internazionale, appendice H](#)

I veicoli aerei senza pilota (UAV), comunemente noti come droni, gestiti da entità commerciali possono essere utilizzati nelle sedi delle competizioni solo se questo è consentito e gestito secondo le normative e le leggi dell'aviazione civile del paese in cui si svolge l'evento e le politiche dell'ASN locale responsabile dell'evento.

È vietato l'uso di un UAV ricreativo.

In ogni caso, un UAV non deve mai sorvolare direttamente alcun percorso di gara o area pubblica se non sotto il diretto controllo di persone autorizzate dagli organizzatori dell'evento, dal Direttore di Gara, solo per motivi di sicurezza o informazione.





7/ GESTIONE DEGLI INCIDENTI

- 7.1 Funzionamento del controllo del rally
- 7.2 Primo sulla scena
- 7.3 Procedure Heli-Med
- 7.4 Briefing sulla sicurezza dei concorrenti
- 7.5 Gestione degli incidenti critici
- 7.6 Raccolta dei dati sugli incidenti
- 7.7 Database mondiale degli incidenti



7/ GESTIONE DEGLI INCIDENTI

7.1 FUNZIONAMENTO DEL CONTROLLO DEL RALLY

Tutti gli equipaggi medici e di sicurezza fanno rapporto al Comandante di tappa.

Il comandante di tappa dovrebbe informare il Rally Control non appena si è verificato un incidente.

In caso di incidente grave, il Comandante di Gara dovrebbe lasciare che il Responsabile della Sicurezza della Tappa interrompa la procedura di partenza dopo aver informato il Direttore di Gara.

Quest'ultimo dovrebbe dare il suo permesso di interrompere la procedura di partenza e attuare la procedura della bandiera rossa.

Si svolgerà la seguente procedura:

Egli interrompe la tappa speciale e comunica via radio che la tappa è stata interrotta.

Ordina ai commissari del punto radio di esporre bandiere rosse fino al punto dell'incidente.

L'esposizione di bandiere rosse avvisa i concorrenti che potrebbero esserci veicoli di emergenza davanti a loro e che devono ridurre la velocità. Se raggiungono questi veicoli, non devono sorpassarli.

Qualsiasi vettura che riceverà la bandiera rossa sarà

registrata dal commissario del punto radio in modo da informare il Rally Control.

Il fulcro di ogni rally è il Rally Control.

Questo è il centro nevralgico per tutte le comunicazioni e le decisioni riguardanti lo svolgimento sicuro della manifestazione sportiva.

Tutte le istruzioni riguardanti lo svolgimento di ogni elemento del rally provengono da questo centro di controllo.

Come fulcro dell'evento, il Rally Control avrà il quadro generale dei movimenti delle auto, delle posizioni degli spettatori e di qualsiasi incidente in corso che possa condizionare altri aspetti del rally.

Esso deve essere presidiato da alti funzionari del rally ogni volta che è in corso una tappa speciale.

PERSONNEL

Personale minimo nel Rally Control:

- Direttore di Gara
- Vice Direttore di Gara
- Responsabile medico
- Responsabile della sicurezza dell'evento
- Controllore Radio



RUOLI E RESPONSABILITÀ DEL PERSONALE DEL RALLY CONTROL.

Sono tutti dettagliati nel Codice Sportivo Internazionale, Appendice V, Articolo 3.1.1 e Comando e Controllo di Eventi Supplementari 1.1.

Direttore di Gara

Il ruolo del Direttore nel Rally Control è quello di guidare la squadra e di garantire che l'integrità sportiva dell'evento sia rispettata per tutto il tempo.

Il Direttore ha l'ultima parola quando deve iniziare una tappa speciale, se devono essere schierate bandiere rosse e se una tappa speciale deve essere annullata.

Egli è colui che tiene costantemente informato il presidente degli steward sull'andamento dell'evento.

Vice Direttore di Gara

Il ruolo del vice è quello di supportare il Direttore.

Il suo ruolo è principalmente quello di assistere con

l'amministrazione richiesta dall'evento e dai commissari, oltre a lavorare in anticipo per garantire che tutto sia preparato in anticipo nella tappa.

Responsabile medico

Egli assicura che i suoi medici preparati e attrezzati siano nelle posizioni corrette in tutte le tappe speciali.

Garantisce inoltre che l'elicottero medico sia pronto per il volo e che le condizioni lo consentano.

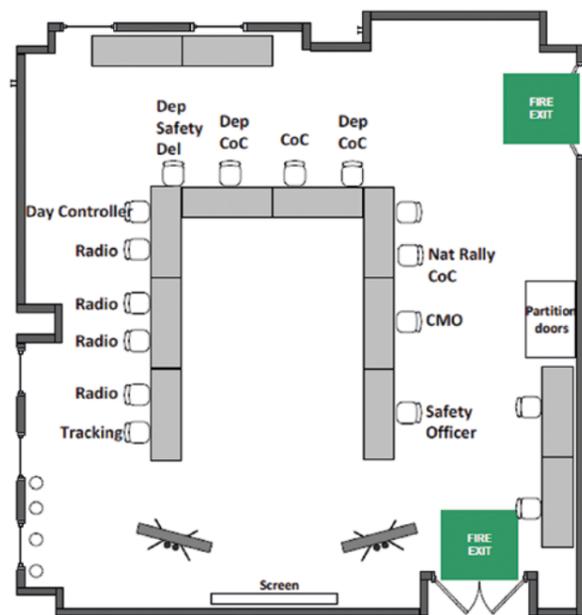
Coordina qualsiasi intervento medico dal Rally Control.

Responsabile della sicurezza dell'evento

Egli assicura che tutte le unità MIV e Rescue siano sul posto, posizionate secondo il piano di sicurezza e pronte per essere schierate se necessario.

Inoltre garantisce che le aree per gli spettatori dispongano di sufficienti strumenti di pronto soccorso.

Coordina l'eventuale recupero delle vetture ritirate e il movimento MIV nelle tappe speciali qualora necessario.



Wales Rally GB – Rally Control layout

Controller Radio

E "orecchie" del Rally Control.

Il controllore conserva note dettagliate dal momento in cui iniziano a comunicare con ogni tappa speciale fino a quando l'auto spazzatrice ha completato la tappa alla fine di quella corsa.

Egli inoltre fornisce le istruzioni del Rally Control a ogni tappa speciale.



Rally Finland - Rally Control



Arc Safari Rally - Rally Control

COM'E' ORGANIZZATO IL RALLY CONTROL?

In tutto il mondo ci sono diversi layout delle stanze per il Rally Control.

Molti lavorano con tavoli allineati, ma la disposizione preferita è a ferro di cavallo.

Questa disposizione consente a tutti di vedere tutti e nessuno parla alle spalle di qualcun altro.

Consente di ascoltare comunicazioni chiare in tutta la stanza e tutti sono consapevoli di ciò che viene detto e pianificato

TEMPI PER IL PERSONALE NEL RALLY CONTROL

Il Controllore radio deve essere in posizione tre ore prima dell'orario previsto per la prima vettura nella prima tappa.

In questo momento deve essere presente anche il direttore di gara o il suo vice.

Il responsabile medico e il responsabile della sicurezza dell'evento devono essere in servizio almeno 180 minuti prima dell'orario di inizio previsto della prima tappa.

SCHEDA DI CONTROLLO DEL RALLY CONTROL PER INIZIARE UNA TAPPA SPECIALE:

Tempo di arrivo della prima vettura >3 h

- Verificare che le comunicazioni funzionino tra l'inizio, la fine e i punti intermedi della tappa speciale.
- Chiedere come sono andati i numeri e il posizionamento dei commissari.
- Verificare che gli orologi e i fasci di temporizzazione siano a posto e funzionanti.

Tempo FCD >2h30m

- Verificare che tutti i medici, paramedici, MIV e unità di soccorso siano presenti e in posizione.

Tempo FCD >1h30m

- L'ingresso alla tappa è chiuso a Priority Media - il messaggio dev'essere inviato dai commissari.

Tempo FCD >1h20m

- L'ingresso alla tappa è chiuso per l'accesso ai Commissari Sportivi.

- Entra in tappa l'addetto alla sicurezza degli spettatori. Il passaggio attraverso la tappa è monitorato dal radiocomando. Tutti i messaggi sono registrati e passati alle safety car che seguono affinché qualsiasi azione possa essere monitorata.

Tempo FCD >50m

- La Safety Car 000 entra in tappa. Segue le azioni del responsabile della sicurezza degli spettatori. Il radiocomando registra tutti i messaggi e li trasmette alle safety car seguenti per azioni o follow-up.

Tempo FCD >30m

- Entra in tappa il Delegato alla Sicurezza FIA / ASN. Il direttore di gara deve avere la conferma del delegato alla sicurezza che sono soddisfatti della sicurezza e dell'assetto della tappa prima di mettere in moto la prima

vettura. Il delegato alla sicurezza può ritardare l'inizio di una tappa speciale fino a 30 minuti. È importante mantenere un contatto continuo mentre il delegato alla sicurezza procede nella tappa.

Tempo FCD >20m

- La Safety Car 00 entra in tappa. Eventuali segnalazioni o azioni del Delegato alla sicurezza devono essere confermate al Rally Control come richieste dalla safety car 00. Questo rassicura il Delegato alla sicurezza circa la preparazione della tappa e del direttore per l'inizio della tappa.

Tempo FCD >10m

- Entra in tappa la Safety Car 0. L'andamento della safety car 0 è monitorato durante tutta la tappa dal sistema di localizzazione e / o dalle comunicazioni radio.

Data la lunghezza della tappa, è possibile che la prima vettura in competizione entri nella tappa prima che la safety car 0 sia uscita dalla stessa.

Questa decisione viene presa dal direttore solo quando è convinto che la safety car 0 non verrà presa dal primo concorrente e che il Delegato alla Sicurezza abbia ricevuto il permesso di iniziare la tappa.

Per tutta la durata della tappa speciale, il radiocomando ascolterà e registrerà tutte le comunicazioni con la tappa speciale.

È opportuno che gli altri funzionari senior presenti nella stanza possano ascoltare le conversazioni tramite auricolari.

Si dovrebbe prendere nota del numero totale di auto che sono entrate nella tappa, del numero totale di auto che sono uscite dalla tappa e di quelle che si sono fermate nella tappa.

Queste informazioni vengono quindi passate alla macchina spazzatrice e confermate dai fogli di controllo della tappa speciale al controllo del tempo, alla partenza della tappa e alla Stop Line.

WEBCAM E STREAMING LIVE

La tecnologia è in continuo sviluppo e questi nuovi traguardi possono essere utilizzati per migliorare le informazioni a disposizione degli equipaggi della Safety Car e del Rally Control. Le informazioni in tempo reale sulla preparazione della tappa speciale sono una parte cruciale della preparazione prima che la prima vettura inizi la tappa. A seconda della disponibilità di una forte connessione dati lungo il percorso del rally, è possibile collegare una web-

cam alla parte anteriore dell'auto 000 e / o dell'auto 00. Queste immagini possono essere inviate a Rally Control e visualizzate anche dal delegato alla sicurezza prima che entrino in scena.

Le immagini aiutano il Rally Control a coordinarsi con le Safety car, i comandanti di tappa e gli ufficiali di gara per orchestrare un piano per affrontare qualsiasi problema che possa sorgere e per affrontarlo prima della prima vettura.

Ci sono ulteriori vantaggi nell'aver immagini in tempo reale degli 000 che rientrano al Rally Control con immagini di eventuali problemi di traffico sulle sezioni di collegamento che potrebbero dover essere gestite prima dell'arrivo dei concorrenti.

Le immagini in diretta da una delle Safety Car non sono l'unico modo in cui la tecnologia può aiutare il Rally Control quando esse sono lontane dalle postazioni di controllo del tempo. Le web cam che monitorano i controlli del tempo possono aiutare a vedere cosa sta succedendo in qualsiasi luogo. Si tratta di informazioni che supportano le informazioni dalla tappa speciale e dal sistema di tracciamento/risultati.

Va sempre ricordato che questi elementi aggiuntivi potrebbero non essere disponibili in tutti gli eventi ma nei rally dove è possibile utilizzare tali potenziamenti, sono presenti solo come ulteriore back-up al sistema primario di segnalazione radio proveniente dagli equipaggi della Safety car e commissari nelle tappe speciali.

Dovranno essere verificate le normative GDPR locali per garantire la conformità in ogni momento quando si prevede di utilizzare immagini dal vivo da una delle safety car.

VICE DELEGATO SICUREZZA RALLY WRC

Negli eventi WRC del 2019 è stato introdotto il ruolo di un vice delegato alla sicurezza della FIA, che si trova nel Rally Control per monitorare i filmati a bordo dal vivo disponibili dalle prime 15 vetture in ogni tappa speciale. Questo filmato grezzo consente al delegato di monitorare qualsiasi spettatore in luoghi non sicuri.



Spettatori scorretti nascosti fino alla prima auto da competizione in tappa

Queste prime corse hanno permesso al delegato di monitorare qualsiasi movimento dello spettatore.

È noto che con l'ottimo lavoro dei delegati alla sicurezza FIA/ASN nell'attraversare le tappe speciali prima della prima vettura, alcuni spettatori irresponsabili si "nascondono" dalla carovana di sicurezza e si spostano in luoghi potenzialmente pericolosi appena prima della prima vettura in gara.

Se quest'area non è controllata, l'unico modo per individuare queste persone è attraverso il filmato a bordo dell'auto in competizione.



Postazione di lavoro del vice delegato alla sicurezza sui raduni WRC

Date le ampie risorse del team di produzione WRC-TV, è possibile visualizzare i filmati a bordo di tre o quattro vetture contemporaneamente in qualsiasi tappa speciale.

Ciò consente al Vice Delegato per la Sicurezza di mettersi in contatto con il Direttore di Gara su eventuali spettatori che devono essere spostati.

Utilizzando il piano di sicurezza e la rete di comunicazione dell'evento, il direttore può vedere se è in grado di spostare eventuali commissari da una posizione vicina alle aree evidenziate dai filmati a bordo in tempo reale.

Prima che venga preso qualsiasi ordine di spostare i commissari, è necessario valutare se, mentre è in corso la tappa speciale, essi possono spostarsi in sicurezza da dove si trovano attualmente alla nuova posizione.

Se non possono, si deve ipotizzare di interrompere la tappa speciale fino a quando i commissari e gli spettatori irresponsabili non possono essere spostati.

Questa decisione va ipotizzata se, fermando la tappa per 10 - 20 minuti, si provocherà lo spostamento di altri spettatori in altri luoghi.

La tecnologia disponibile per il nostro sport si sta sviluppando molto rapidamente e dobbiamo sfruttare tutti questi nuovi strumenti per garantire un rally sicuro, competitivo e divertente a spettatori, concorrenti e funzionari.

7.2 PRIMO SULLA SCENA

SE IL CONCORRENTE È ANCORA NEL VEICOLO, RISPONDE E NON C'È RISCHIO DI INCENDIO:

- Mettiti di fronte, guardali negli occhi
- Sembrano consapevoli di ciò che li circonda?
- Parla con loro, chiedi il loro nome - rispondono?
- Qualsiasi dolore, perdita di sensibilità - se sì, tienili dove sono!
- Mantenerli calmi e farli parlare.

Non spostarli fino all'arrivo di un aiuto professionale.

- Non fare nient'altro
- Fermare l'emorragia pericolosa per la vita applicando una pressione diretta / tappando la ferita
- Garantire una via aerea aperta
- Immobilizzare la testa e la colonna vertebrale (collo)
- Verificare se stanno respirando

Si consiglia vivamente, durante gli eventi, di includere in TUTTI i road book un semplice elenco di azioni First on Scene, il testo suggerito è di seguito, nonché di rendere disponibile un video First on Scene sui propri siti web.

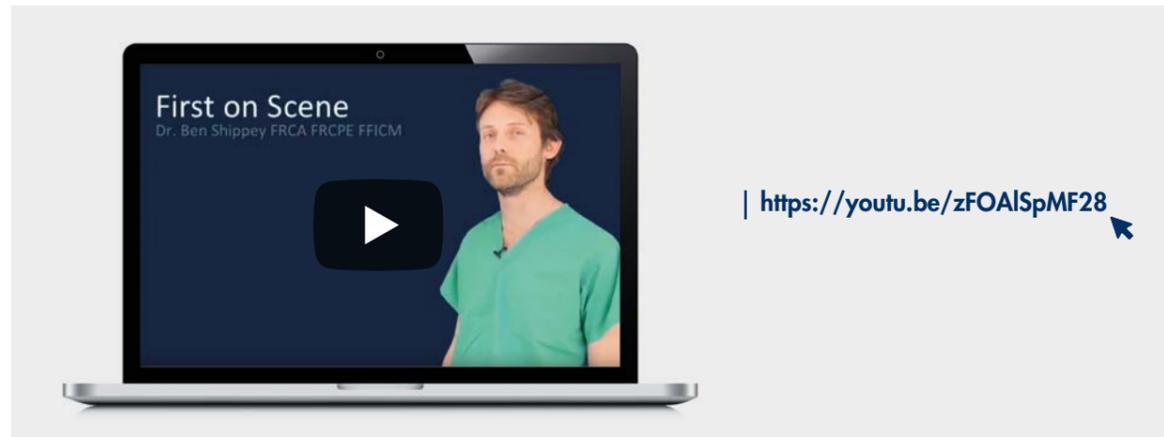
Potresti aggiungere una sezione al road book, ricordando ai concorrenti il regolamento e la loro azione richiesta nel caso in cui fosse mostrata loro una bandiera rossa.

Se il concorrente è ancora nel veicolo e il veicolo è in fiamme, TIRARLO FUORI IMMEDIATAMENTE.

Non rimuovere il loro casco a meno che non ci sia altro modo per garantire una via aerea aperta.

SE IL CONCORRENTE È FUORI DAL VEICOLO:

- Non afferrarli: potrebbero non essere consapevoli di ciò che sta accadendo e reagire con violenza.
- Guidarli in un luogo sicuro lontano dall'incidente e da altri concorrenti.
- Parla con loro, chiedi se stanno bene?
- Tieni qualcuno con loro.
- Una volta in un luogo sicuro, visitali per eventuali ferite:
- Sono consapevoli di ciò che li circonda?
- Qualche segno di ferita / stanno provando dolore?



Non Lasciarli Vagare, Ma Tienili Sotto Osservazione

Successivamente si prega di scrivere un breve rapporto per gli organizzatori e di consegnarlo al primo ufficiale di controllo che si raggiunge o al responsabile delle relazioni con i concorrenti.

Questo rapporto dovrebbe raccontare i fatti così come li conosci e includere l'ora in cui è iniziato l'incidente e quella in cui hai lasciato la scena; includi sempre i tuoi dati in modo che gli organizzatori possano, se necessario, contattarti.

7.3 PROCEDURE HELI-MED

Se un incidente richiede cure mediche urgenti, gli eventi dovrebbero avere a disposizione un elicottero di trasporto medico dedicato.

L'utilizzo di questa struttura sarà coordinato dal Rally Control attraverso il CMO e i servizi di emergenza.

Le richieste di spazio aereo limitato sulle tappe per la durata dell'evento dovrebbero essere fatte prima della manifestazione, in modo che possa essere mantenuto il controllo sicuro degli aeromobili.

Una persona esperta è responsabile di tutti i movimenti dell'elicottero.

COMPITI DELL'AEROMOBILE

L'aereo sarà incaricato dal Direttore medico o responsabile della sicurezza del quartier generale del Rally dopo aver informato il Direttore di Gara.

L'aereo sarà impegnato nell'incrocio sulla tappa speciale prima dell'incidente.

Verranno forniti riferimenti del numero di post per il sistema di navigazione GPS dell'aeromobile.

L'aereo vola verso l'incidente, segnala l'arrivo al Controllo, **NON ATTERRA SULLA TAPPA.**

Se necessario e fattibile, l'aereo atterrerà vicino all'incidente, **FUORI DALLA TAPPA.**

L'UNICA eccezione a questa regola è; se richiesto dal Rally Control.

La tappa è chiaramente bloccata dall'unità di soccorso e da altri veicoli sul luogo dell'incidente. In queste circostanze l'aereo **DEVE** atterrare alla vista dell'Unità di Soccorso.

Ciò impedirà che un concorrente entri in collisione con l'aereo.

Se non è in grado di atterrare sul luogo dell'incidente, l'aereo volerà lungo la tappa fino al punto di atterraggio disponibile più vicino.

In queste circostanze il ferito sarà portato sull'aereo dall'unità di soccorso che si muoverà in direzione del percorso del rally.

A seconda della gravità delle lesioni e del numero di vittime, il paziente verrà quindi trasportato in ospedale o in un punto dove un'ambulanza può soccorrerli.

PROCEDURE DI SICUREZZA

NON AVVICINARSI ALL'AEROMOBILE - a meno che non sia espressamente indicato da un membro dell'equipaggio dell'aeromobile.

Tenere te stesso e **TUTTE** le altre persone ad almeno 100 metri dall'aereo.

NON PERMETTERE MAI A NESSUNO DI AVVICINARSI ALLA PARTE POSTERIORE DELL'AEREO - il rotore di coda che se gira non si vede - **UCCIDE.**

L'imbarco della vittima sarà effettuato dall'equipaggio dell'aeromobile - se hanno bisogno di assistenza da parte dell'equipaggio di soccorso o dei commissari te lo diranno.

IN OGNI MOMENTO L'EQUIPAGGIO DELL'AEREO È RESPONSABILE DELLA SITUAZIONE.

Durante l'atterraggio e il decollo, l'aereo provoca un vento forte: prepararsi a proteggere eventuali capi di abbigliamento, cappelli, ecc.

RICORDA - TIENITI AL SICURO - TIENI TE STESSO E GLI ALTRI LONTANI

7.4 INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA DEI CONCORRENTI

I concorrenti, per loro stessa natura, sono sempre alla ricerca di un vantaggio nella gara, quell'ultima modifica alla loro vettura che aumenterà la loro velocità.

Potrebbero non essere altrettanto aggiornati con le ultime normative di sicurezza o con la disponibilità di attrezzature di sicurezza. Il corretto montaggio di cinture, caschi e cinture FHR può ridurre il livello di eventuali lesioni subite in un incidente.

Sapere come funziona il sistema di tracciamento in auto e cosa cercano gli organizzatori di eventi può ridurre i falsi allarmi e aumentare i tempi di risposta agli incidenti.

Dovrebbero essere presentati a ciascun concorrente, almeno una volta all'anno in occasione di eventi autorizzati dalla FIA, l'equipaggiamento di sicurezza e il suo scopo.

Il commissario FIA esaminerà tutti gli elenchi di iscritti per verificare chi ha partecipato a un briefing in precedenza entro quel periodo, prendendo informazioni disponibili dagli eventi precedenti.

È opportuno che il Direttore di Gara e il delegato alla sicurezza conducano un breve briefing sulla sicurezza (15 minuti) con i piloti e co-piloti prima di ogni evento.

Si raccomanda inoltre che l'OCM partecipi al briefing per alcuni consigli sul primo soccorso. Gli argomenti di questo incontro dovrebbero includere:

- Procedura bandiera rossa
- Prime azioni sulla scena
- Eventuali incidenti di eventi precedenti e gli insegnamenti acquisiti
- Qualsiasi caratteristica particolare di quell'evento di cui i concorrenti dovrebbero essere a conoscenza

La partecipazione al briefing sulla sicurezza dovrebbe essere obbligatoria, con una sanzione pecuniaria applicata per la mancata presenza.

Esso dovrebbe essere organizzato durante i controlli amministrativi pre-evento o le attività promozionali quando c'è più probabilità che la maggior parte dei concorrenti si trovi nello stesso luogo nello stesso momento.





7.5 GESTIONE DEGLI INCIDENTI CRITICI

Un incidente critico, secondo queste linee guida, è quello che provoca:

- morte o lesioni gravi a un concorrente (pilota, copilota);
- morte o lesioni gravi a qualsiasi altra persona (funzionario, personale di squadra, servizi pubblici) o morte o lesioni a un membro del pubblico, derivanti direttamente dalla competizione;
- pregiudizio dell'immagine dell'automobilismo.

In tale situazione devono essere intraprese azioni coordinate ed efficienti.

Negli eventi FIA:

- Il Direttore di Gara dovrà contattare immediatamente i Delegati FIA presenti (Delegato Sportivo, Presidente dei Commissari Sportivi, Delegato alla Sicurezza, Delegato Medico, Delegato Tecnico, Delegato Media, Osservatore) e confermare e coordinare le azioni da intraprendere.
- Se presente, il Delegato ai Media FIA deve garantire, tramite l'organizzatore, che le comunicazioni con la squadra o i parenti di eventuali vittime e ai media siano gestite secondo le Linee guida FIA per i media, disponibili su richiesta presso il Dipartimento Comunicazioni della FIA.
- Nessun membro del personale della FIA farà alcuna dichiarazione se non su richiesta del Delegato ai Media FIA o del Responsabile della Comunicazione FIA per lo Sport.
- Il reparto sicurezza della FIA e il reparto rally della FIA devono essere messi in copia per tutte le comunicazioni.

In altri eventi dovrebbe essere seguita una procedura simile per garantire che le comunicazioni relative all'incidente siano gestite in modo professionale in ogni momento.

7.6 RACCOLTA DATI INCIDENTE

È fondamentale che tutte le informazioni e i dati relativi a qualsiasi incidente critico siano protetti per ulteriori analisi.

L'Incident Reporting Officer (IRO) coordinerà la raccolta dei dati per il FIA World Accident Database (WADB) in conformità con le linee guida per la raccolta dei dati WADB e in particolare:

- ritirerà qualsiasi equipaggiamento di sicurezza coinvolto e approvato dalla FIA, a meno che questo equipaggiamento non sia richiesto dalle autorità locali e accerti la destinazione dei veicoli (e delle apparecchiature) in caso di necessità di ulteriori indagini.
- raccoglierà eventuali dati ADR (Accident Data Recorder) o altri dati elettronici disponibili dai veicoli coinvolti.
- raccoglierà registrazioni video o foto dell'incidente, se disponibili.
- completerà i moduli WADB 0 e 1 e richiederà che il CMO compili il modulo 2 (medico)

L'IRO è normalmente l'Ufficiale Senior presente, come designato dal Genitore ASN o dal Direttore di Gara.

Negli eventi FIA, l'IRO è normalmente il Delegato Tecnico FIA se non diversamente indicato dalla FIA.

Il Dipartimento per la sicurezza della FIA, in collaborazione con i suoi responsabili del trattamento dei dati FIA WADB, è disponibile presentare i dati al WADB in seguito a qualsiasi incidente critico.

7.7 DATABASE GLOBALE DEGLI INCIDENTI

Ulteriori informazioni sul World Accident Database (WADB) e sulle linee guida per la raccolta dei dati WADB sono disponibili qui:

<https://www.fia.com/wadb-world-accident-database>

Il WADB è stato sviluppato per creare una banca dati per l'analisi dei problemi di sicurezza degli sport motoristici, utilizzando un portale online in cui gli ASN e gli Incident Reporting Officer (IRO) nominati dalla FIA possano inserire informazioni su incidenti gravi attraverso un'interfaccia semplice e sicura.

Gli obiettivi sono:

- facilitare il report di incidenti gravi in modo sufficientemente dettagliato;
- creare una fonte, scientificamente valida, di dati sui traumi negli incidenti automobilistici e sulle loro cause, consentendo analisi epidemiologiche;
- monitorare l'andamento dei sistemi di sicurezza normativa;
- fornire alla FIA una panoramica in tempo reale dei problemi di sicurezza nel motor sport, al fine di identificare le aree in cui è indicata la ricerca sulle misure di prevenzione degli infortuni;
- promuovere presso le ASN i vantaggi di un atteggiamento altamente responsabile nei confronti della denuncia di incidenti, ottenendo il riconoscimento e il supporto delle autorità pubbliche per la governance di tutte le forme di sport.

Un sentito ringraziamento va a chiunque segnali tutti gli incidenti gravi al WADB.

