



ANEXO III

SEGURIDAD EN RALLIES FIA - CODASUR

Para todos los rallies que integran el Campeonato FIA - CODASUR, el Organizador se debe ajustar, en forma obligatoria a las regulaciones que se detallan en este Reglamento.

A al vez, debe prestar especial atención a los requerimientos del Anexo H del C.D.I., en especial los contenidos en el artículo 9.2.

Se alienta a los organizadores a introducir elementos o condiciones adicionales a las detalladas en este anexo, orientadas a mejorar la seguridad del público y de las tripulaciones.

1. SEGURIDAD GENERAL

1.1 Plan de Seguridad

El Plan debe incluir:

- Ubicación de los Cuarteles Generales del Rally
- Nombres y teléfonos a utilizar durante la prueba, de las personas que ocupen los siguientes cargos:
 - Director de la Prueba
 - Directores adjuntos
 - Responsable de Seguridad
 - Responsable Médico
- Direcciones y teléfonos de los siguientes servicios de seguridad de las áreas en que se desarrolla la prueba :
 - Policía
 - Hospitales
 - Centro de derivación de accidentados
 - Emergencias médicas
 - Bomberos

- Nombres de las personas a cargo y un detalle de las funciones a cumplir de los vehículos de seguridad, autos "cero" "doble cero" y de barrido.
- Mapa del itinerario de cada Prueba Especial donde se indique:
 - Responsable del tramo (nombre y teléfono).
 - Ubicación de los vehículos de emergencia y puntos de radio.
 - Caminos laterales de acceso o salida.
 - Caminos de salida de los vehículos de emergencia de acuerdo al lugar del accidente
 - Zonas prohibidas al público.
- Planilla de horarios de cierre de rutas y de salida de los autos de seguridad y autos "ceros" desde el inicio de cada Prueba Especial.
- El Plan de Seguridad deberá específicamente mencionar temas de las siguientes áreas:
 - Seguridad del público
 - Seguridad de los participantes
 - Seguridad de los Oficiales Deportivos

1.2 Responsable de Seguridad

Debe mencionarse en el Reglamento Particular de la Prueba y participará de la preparación del Plan de Seguridad.

Durante la competencia, el responsable de seguridad estará en permanente comunicación con el Director de la Prueba, con el Responsable Médico y con la largada de cada Prueba Especial.

El Encargado de Seguridad de cada Prueba Especial asistirá al Responsable de Seguridad de la misma.

1.3 Control

El Director de la Prueba será el responsable final de garantizar el cumplimiento del Plan de Seguridad.

El Delegado de Seguridad enviado por CODASUR prestará especial atención a la implementación de todos los procedimientos de seguridad.

2. SEGURIDAD DEL PÚBLICO

2.1 Recomendaciones para las Pruebas Especiales

- Tener en cuenta las costumbres propias de los espectadores de la región en que se realiza la prueba.

- Tratar de evitar el movimiento de espectadores durante el desarrollo de cada Prueba Especial.
- Disponer de algún vehículo de los que recorre previamente la prueba (aproximadamente una hora antes del paso del auto "0") equipado con sistema de altoparlantes como para dirigirse a los espectadores, advirtiéndolos si fuese necesario, a las personas ubicadas en lugares de riesgo, que cambien su posición a sectores más seguros.
- El reconocimiento por parte de las tripulaciones debe considerarse un factor de riesgo.

2.2 Control de los espectadores

- Un número suficiente entre Oficiales de la Prueba y autoridades de orden público, deben ser dispuestas por el Organizador, como para garantizar la seguridad de los espectadores durante la Prueba Especial.
- Se debe impedir el movimiento del público por la ruta mientras la prueba esté abierta para la competencia (luego del auto "00" y hasta el auto de barrido).
- Es conveniente distribuir instrucciones de seguridad al público en todos los puntos de acceso.
- En los Parques de Servicio, los organizadores deben preocuparse por mantener al público a distancia prudente de las actividades potencialmente peligrosas.

2.3 Reporte de accidentes

- Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en que un miembro del público resulta físicamente herido, deben reportarlo al siguiente puesto de radio especificado en el Libro de Ruta o en el punto de Stop. De no cumplir con esta regla los Comisarios podrán imponer a la tripulación responsable una penalidad de acuerdo al CDI, y deberán cumplir además las leyes del país en que se desarrolla la prueba, referido a los procedimientos de accidentes.

2.4 Autos de Seguridad (autos cero)

- Cada organizador debe disponer dos autos con la numeración "00" y "0" como mínimo.

- Los autos deben ser identificados con paneles sobre el capó y sus puertas con la palabra “Seguridad” o “Segurança”, en el caso de Brasil.
- Los pilotos y copilotos de los “autos cero” deberán tener considerable experiencia en rally, conocimientos de los reglamentos, del Plan de Seguridad, y transitar a velocidades acordes a su labor.
- Deben ir informando al Director de la Prueba de las condiciones referidas a seguridad a lo largo de la ruta.
- Las recomendaciones de los tripulantes de los “autos cero” deberían ser tomadas en cuenta por el Director de la Prueba para una posible demora en la largada o cancelación de una Prueba Especial.
- El auto “00” debe controlar el equipamiento en las largadas y precisión de los relojes con la hora oficial.
- A manera de preparación de los Oficiales Deportivos y control del equipamiento, las tripulaciones de los “autos cero”, deben llenar correctamente sus carnets horarios.
- Cada Organizador debe disponer un auto de apertura del tramo (auto de barrido) que recorra cada Prueba Especial luego del último competidor. Debe informar de los autos detenidos y retirarles su carnet horario en caso de abandono. Su identificación es un panel que muestra una bandera a cuadros.
- Los autos de seguridad deben ser autos de producción de serie, equipados con elementos de seguridad como para realizar su función específica.

2.5 Información

La información dirigida a los espectadores puede ser divulgada o difundida por distintos medios.

- Gráficos, orales, televisivos
- Posters
- Folletos
- Vehículos de paso previo equipados con alto-parlantes, etc.

3. SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES

3.1 Equipos – Personal

3.1.1 En la largada de cada Prueba Especial

- 1 Ambulancia de primera intervención
- 1 Médico capacitado en resucitación
- 1 Camioneta o guinche
- Matafuegos de 4 Kg. con un operador entrenado
- Equipo de comunicaciones en contacto permanente con la Dirección de la Prueba
- Cada 3 km tener puntos de comunicación con el director de la prueba, con pancarta azul de punto de radiocomunicaciones.

3.1.2 Puntos intermedios si la Prueba Especial es de más de 15 Km.

- 1 Vehículo de intervención médica (ambulancia)
- 1 Médico

Equipo de comunicaciones en contacto con la Dirección de la Prueba y con la largada de la Prueba Especial. 100 metros antes del lugar en que se encuentra la ambulancia y el puesto de radio debe colocarse una pancarta (cruz blanca con fondo azul)

3.1.3 Punto final de Prueba Especial

- Matafuegos de 4 kg. con un operador entrenado

3.1.4 Ya sea en el Parque de Servicio o en un emplazamiento especial ubicado en el lugar más cercano a las distintas largadas de Pruebas Especiales.

- Una ambulancia equipada para resucitación, si no hay hospital en alerta en las cercanías
- Un vehículo de rescate con equipamiento como para liberar a un tripulante atrapado en el interior de su vehículo, hidráulico (o similar), capaz de cortar los tubos de la estructura de seguridad.
- Equipamiento de comunicaciones para mantenerse en contacto con la Dirección de la Prueba.

3.1.5 Parque de Servicio

Si la ambulancia mencionada en el punto 3.4 no se encuentra en el Parque de Servicio, debería disponerse de una unidad equipada como para asistir a personas accidentadas en ese recinto

Además:

- Un equipo de bomberos con equipamiento como para combatir cualquier siniestro que se pueda producir en el área.

3.1.6 El vehículo de primera intervención (ambulancia) debe ingresar a la Prueba Especial cuando le ordene el Oficial Deportivo a cargo, quien recibirá la orden del Director de la Prueba.

Debe estar equipado como mínimo:

- Personal médico capacitado
- Kit básico de rescate que definirá el responsable Médico de la Organización.
- Ver la posibilidad de trasladar al bombero con su equipo si es requerido.
- Equipamiento de comunicaciones.
- Sirena de alerta

3.2 Medidas de prevención (Señalización)

Las rutas y caminos de acceso que llevan a Pruebas Especiales, deben estar cortadas al Tránsito en su cruce con la ruta de la carrera de la siguiente manera:

- a) Rutas principales o de paso: Deben ser bloqueadas y controladas por una persona de la organización, policía u otra autoridad.
 - b) Rutas o acceso que no sean de paso (ej. entrada a campos, casas) deben ser bloqueadas o encintadas, notificándose previamente a los moradores del riesgo de ingreso, especificando el día y el horario en que se realizarán los reconocimientos y disputa del rally.
- Disponer de un vehículo de seguridad que recorrerá con anterioridad la Prueba Especial el día de la carrera, para revisar los cortes o cierres y/o rehacerlos si es necesario, verificando que estén en los lugares previamente establecidos.
 - El auto "00" debe controlar que todo el operativo se ajuste a lo dispuesto en el Plan, y avisar inmediatamente al Director de la Prueba, acerca de cualquier corrección que deba realizarse Previo al inicio de la Prueba Especial.
 - En las áreas o sectores que se prevé que concurrirá una mayor cantidad de espectadores, se debe disponer de personas de la organización, o policías debidamente instruidos para controlar la seguridad y ubicación del público.

3.3 Seguimiento y supervisión

Contar en el recorrido de cada Prueba Especial con una persona ubicada, aproximadamente cada 3 km., debidamente comunicada, como para permitir el seguimiento y desarrollo del rally, con comunicación directa con jefe de tramo o director de la prueba.

3.4 Libro de Ruta

Cada Libro de Ruta debe contener, como contratapa en tamaño A4 (plegada), una señal de SOS roja y en el reverso una señal OK en verde. En caso de ocurrir un accidente donde no hubiera heridos que requieran intervención médica inmediata, la señal de OK debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes tres vehículos y a cualquier helicóptero que intentara intervenir.

Todos los competidores están obligados a cumplir con lo previsto en el artículo 19.19 Seguridad del Concurrente de las Prescripciones Generales.

Toda tripulación que se encuentre en condiciones de cumplir con esta regla, y no lo haga, podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos de acuerdo al C.D.I.

3.5 Evacuación

La Organización debe planear la utilización de los caminos de salida mas convenientes para la evacuación en caso de accidentes para cada Prueba Especial. Deben estar claramente determinados en el Plan de Seguridad mediante un mapa o diagrama.

Los servicios de emergencia de los hospitales cercanos, previamente instruidos, deben estar en estado de alerta.

La disponibilidad de un helicóptero equipado, es altamente recomendable en estos casos.

4. SEGURIDAD DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

Si bien la responsabilidad primaria de los organizadores es garantizar la seguridad del público y de los participantes, la seguridad de los Oficiales Deportivos debe también considerarse.

Los organizadores deben asegurar que no se requiera a los Oficiales de la prueba poner en riesgo su persona para el desempeño de sus actividades y que a la vez estén debidamente entrenados para desarrollar las mismas.

5. OTRAS CONSIDERACIONES

Si bien lo requerido en este anexo se relaciona específicamente a las pruebas que conforman el Campeonato FIA - CODASUR, es recomendable su aplicación en los rallies de los respectivos Campeonatos Nacionales.

El evento de cada país tiene sus propias características especiales y el organizador debe adaptar sus medidas de seguridad al terreno y las características de los espectadores.

5.1 Disputa de las Pruebas Especiales

- El Director de la Prueba es responsable en todo momento del desarrollo del evento.
- No obstante, el Director de la Prueba deberá tener en cuenta las recomendaciones del Delegado de Seguridad que represente a CODASUR, de los observadores y del Responsable de Seguridad de su organización, así como también de la tripulación los autos “cero”, para tomar una decisión sobre la cancelación de una Prueba Especial.
- Los Organizadores y el Director de la Prueba deberán realizar previsiones para contar con una ruta alternativa en cada Prueba Especial, para utilizar en caso de una eventual cancelación.
- Si el Director de la Prueba se rehusara a cancelar una Prueba Especial considerada peligrosa, podrá ser llamado a comparecer ante la Comisión de Rally, a efectos de evaluar la situación valiéndose de elementos (veedores, filmaciones tomadas desde autos de competición etc.)
- CODASUR designará a un Delegado de Seguridad para los rallies que conformen el Campeonato Sudamericano. Tendrá autoridad para hacer recomendaciones respecto a la disputa de una Prueba Especial que, en su opinión, podría comprometer la seguridad del público y los participantes.
- Deberá existir una comunicación adecuada entre el Delegado de Seguridad designado por CODASUR y el Director de la Prueba.

La Comisión de Rally de CODASUR continuará desarrollando otras acciones dirigidas a encontrar soluciones a los problemas de seguridad.

Ricardo Alfredo Gorbarán.
Pte. Comisión de Rally CODASUR.

Andrés Castelo.
Secretario Rally CODASUR