


ΟΜΑΕ
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ



**ΟΔΗΓΟΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΓΩΝΩΝ
ΡΑΛΛΥ - ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ 3 & 4**

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ ΕΠΑ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΟΔΗΓΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ & Ρ. ΣΠΡΙΝΤ

Το παρατιθέμενο κείμενο αποτελεί ΟΔΗΓΙΑ της ΕΠΑ ΟΜΑΕ προς τα Σωματεία που οργανώνουν Αγώνες Ραλλυ και Ραλλυ Σπριντ με σκοπό την βελτίωση των διοργανώσεων και την επίτευξη της κατά το δυνατόν μεγαλύτερης Ασφάλειας στους Αγώνες του Μηχανοκίνητου Αθλητισμού. Περιγράφει τις διαδικασίες και ενέργειες για τον σχεδιασμό, την οργάνωση, την διεξαγωγή και την επιτήρηση Αγώνων Ραλλυ και Ραλλυ Σπριντ και προέρχεται από αντίστοιχες συστάσεις της FIA για διοργάνωση αγώνων υψηλού επιπέδου. Κάθε οργανωτής ενθαρρύνεται να ακολουθήσει την ΟΔΗΓΙΑ, που θα βελτιώσει την ασφάλεια των Ε.Δ, των αγωνιζομένων, των στελεχών του αγώνα, των θεατών και των εκπροσώπων του τύπου.

1. ΓΕΝΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1.1 Σχέδιο ασφαλείας

Πρέπει να συντάσσεται ένα σχέδιο ασφαλείας που θα περιλαμβάνει:

1.1.1 Την τοποθεσία του Αρχηγείου του αγώνα.

1.1.2 Τα ονόματα και τα τηλέφωνα των κάτωθι υπευθύνων:

- Αλυτάρχη
- Βοηθού (ων) Αλυτάρχη
- Επικεφαλής Γιατρού Αγώνα
- Επικεφαλής Ασφαλείας Αγώνα
- Υπευθύνων Ασφαλείας κάθε Ε.Δ.
- Οδηγών αυτοκινήτων αμέσου επεμβάσεως
- Πλοηγών - Ουραγού - Αμοιβών Πλοηγών
- Κριτών γεγονότων- μοτοσυκλετιστών

1.1.3 Τις διευθύνσεις και τα τηλέφωνα των κάτωθι υπηρεσιών ασφαλείας:

- Αστυνομικών Τμημάτων – Σταθμών
- Τμημάτων Τροχαίας Κινήσεως
- Νοσοκομείων - ΕΚΑΒ - Κέντρων Υγείας
- Πυροσβεστικών Υπηρεσιών και Σταθμών
- Οδικής Βοήθειας
- Ερυθρού Σταυρού- Διασωστών κλπ.

1.1.4 Την ακριβή διαδρομή με διάφορες πληροφορίες για όλα τα τμήματα της.

1.1.5 Το σχέδιο ασφαλείας κάθε Ε.Δ. πρέπει να αναφέρει αναλυτικά:

- α. Το ακριβές σημείο που θα βρίσκεται κάθε ενδιαμέσος, φύλακας, όχημα αμέσου βοήθειας, δρόμοι διαφυγής. Όλες οι συντεταγμένες που χρησιμοποιούνται στον αγώνα πρέπει να αναφέρονται σε μοίρες, λεπτά και δέκατα λεπτού όπως π.χ. 39° 36.379'
- β. Τις περιοχές, όπου οι Οργανωτές επιτρέπουν την παρουσία θεατών, θεωρώντας όλες τις υπόλοιπες ως απαγορευμένες.
- γ. Τα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί για τα πληρώματα
- δ. Τα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί για τα άτομα της οργάνωσης
- ε. Την διαδικασία ελέγχου των αγωνιστικών αυτοκινήτων
- ζ. Τις ενέργειες που θα γίνουν σε περίπτωση που χαθεί πλήρωμα ή τα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί για τους θεατές
- η. Ωράριο πλοηγών αυτοκινήτων
- θ. Πληροφορίες για τον εξοπλισμό των ασθενοφόρων ελικοπτήρων (αν υπάρχουν)

1.1.6 Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει χωριστά κεφάλαια για κάθε μία από τις παρακάτω περιπτώσεις:

- α. Ασφάλεια των Ε.Δ.
- β. Ασφάλεια των θεατών
- γ. Ασφάλεια των πληρωμάτων

- δ. Ασφάλεια των υπευθύνων του αγώνα
- ε. Ασφάλεια των εκπροσώπων του τύπου

1.2 Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα

Ανήκει στην οργάνωση και έχει λάβει μέρος στον σχεδιασμό του όλου σχεδίου ασφαλείας. Κατά την διάρκεια του αγώνα, θα βρίσκεται στο αρχηγείο του αγώνα και θα είναι σε συνεχή επαφή με τις Δημόσιες Υπηρεσίες, τον Αλυτάρχη, τον Ιατρό του αγώνα και τους Υπευθύνους ασφαλείας κάθε Ε.Δ. Είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας.

1.3 Υπεύθυνος Ασφαλείας της Ε.Δ.

Κάθε Ε.Δ πρέπει να έχει έναν Υπεύθυνο Ασφαλείας, που θα υπάγεται και θα βοηθά τον Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα. Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Ε.Δ ελέγχει τους κριτές, ενδιαμέσους, φύλακες, τα υλικά, τα ληφθέντα μέτρα ασφαλείας και βεβαιώνει στο αρχηγείο του αγώνα, ότι όλα είναι έτοιμα να ξεκινήσει η Ε.Δ., πριν τη διέλευση του πλοηγού αυτοκινήτου «0».

1.4 Έλεγχος

Ο έλεγχος των υποχρεωτικών μέτρων ασφαλείας θα βρίσκεται κάτω από την ευθύνη του Αλυτάρχη. Ο Πρόεδρος Αγωνοδικών και ο Παρατηρητής του Αγώνα ΥΠΟΧΡΕΟΥΝΤΑΙ να ελέγξουν την/τις Ε.Δ προ του Αγώνα.

2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

2.1 Υπηρεσίες ασφαλείας

Στην αφετηρία κάθε Ε.Δ. θα πρέπει υποχρεωτικά να υπάρχουν:

Γιατρός (ειδικός σε ανάνηψη ή σε επείγοντα περιστατικά) που πρέπει να φέρει την άσπρη μπλούζα ή το γιλέκο.
 F.I.V ή Αμοιβό Πλοηγό (όχημα αμέσου επεμβάσεως με εξοπλισμό απεγκλωβισμού όταν το Πυροσβεστικό όχημα δεν διαθέτει τέτοιο εξοπλισμό)
 Ασθενοφόρο όχημα (πλήρως εξοπλισμένο και αμέσου βοήθειας)
 Πυροσβεστικό όχημα (με εξοπλισμό απεγκλωβισμού άλλως)
 Γερανοφόρο όχημα.
 2 πυροσβεστήρες 6 kg με εκπαιδευμένο χειριστή στην ΑΦΕΤΗΡΙΑ.
 2 πυροσβεστήρες 6 kg με εκπαιδευμένο χειριστή στο ΣΤΟΠ.
 Ομάδα διάσωσης (σε Ε.Δ που υπάρχουν κρημνοί)

Όταν η Ε.Δ. είναι μεγαλύτερη των 15 χλμ. πρέπει περίπου στο μέσον της Ε.Δ. να υπάρχουν επιπλέον:

Γιατρός (ειδικός σε ανάνηψη ή σε επείγοντα περιστατικά) που πρέπει να φέρει την άσπρη μπλούζα ή το γιλέκο.
 Rescue εφ όσον είναι δυνατή η διάθεση του (όχημα αμέσου βοήθειας κατάλληλο σε κακές καιρικές συνθήκες, για την άμεση μετακίνηση του γιατρού με τον εξοπλισμό του)
 Ασθενοφόρο όχημα (πλήρως εξοπλισμένο και αμέσου βοήθειας)
 Πυροσβεστικό όχημα (με εξοπλισμό απεγκλωβισμού)
 Γερανοφόρο όχημα.

2.2 Οδηγίες για τις ΕΔ

Στον σχεδιασμό κάθε αγώνα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές ασφαλείς θέσεις για τους θεατές. Οι Ε.Δ πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένες ώστε να αποθαρρύνουν τη μετακίνηση των θεατών κατά την εξέλιξη τους, από την μία Ε.Δ στην άλλη. Αν κάποια Ε.Δ καθυστερήσει ή ακυρωθεί για λόγους ασφαλείας, αυτό δεν θα επιφέρει κακή βαθμολογία από τον Παρατηρητή -εκτός αν τα προβλήματα δημιουργηθήκαν, ή δεν αντιμετωπίστηκαν σωστά- από τους οργανωτές.

2.3 Φύλαξη των Ε.Δ.

Η φύλαξη των Ε.Δ. πρέπει να γίνεται ως εξής:

- Στον ΣΕΧ και στο ΣΤΟΠ κάθε Ε.Δ. πρέπει να υπάρχει αστυνομία. Επίσης αστυνομία πρέπει να υπάρχει σε δρόμους με κυκλοφορία, όπου έχουν πρόσβαση στην Ε.Δ.
- Κατά μήκος της Ε.Δ θα τοποθετούνται ενδιάμεσοι και φύλακες όπου χρειάζεται (οικισμοί, αγροτοκατοικίες, διασταυρώσεις κλπ.) και μετά από συνεννόηση με τον Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα και τον Αλυτάρχη.
- Οι ενδιάμεσοι και οι φύλακες, θα φορούν σαλιάρες, θα φέρουν την ταυτότητα τους στο στήθος, θα έχουν σφυρίχτρα, θα παρακολουθούν τις αναχωρήσεις που θα εκφωνεί ο Υπεύθυνος Ασφαλείας από την αφετηρία και θα καταγράφουν τις διελύσεις σε καταστάσεις (μπακλαβά), θα έχουν VHF και θα επικοινωνούν μόνο για σοβαρό λόγο, με τον υπεύθυνο

ασφαλείας της Ε.Δ. και τον Αλυτάρχη.

- Θα φέρουν κορδέλες για το κλείσιμο των διασταυρώσεων, θα τακτοποιούν τους θεατές στις σωστές θέσεις και θα κρατούν τους δρόμους διαφυγής ανοικτούς.
- 100 μ. πριν την θέση των Ενδιαμέσων πρέπει να υπάρχει προειδοποιητική πινακίδα σε κίτρινο φόντο με κεραυνό μαύρου χρώματος. **Στην θέση των Ενδιαμέσων θα υπάρχει πινακίδα "μαύρος κεραυνός σε γαλάζιο φόντο"**. Μεγάλη σημασία πρέπει να δίνεται στην αρίθμηση των ενδιαμέσων και των φυλάκων.
- **Η αρίθμηση των ενδιαμέσων και των φυλάκων πρέπει να είναι ενιαία. (Π.χ. E1-E2-Φ3-E4 κλπ)**
- Οι ενδιάμεσοι θα φέρουν μόνο κίτρινη σημαία, την οποία θα χρησιμοποιήσουν μόνο κατόπιν εντολής του Αλυτάρχη.

2.4 Ασφάλεια στα τμήματα των απλών διαδρομών

Στη σχεδίαση της διαδρομής και του ωραρίου του αγώνα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα κυκλοφοριακά προβλήματα και η διέλευση από κατοικημένες περιοχές.

2.5 Προληπτικά μέτρα (σήματα και πινακίδες δρόμου)

Οι δρόμοι και οι προσβάσεις που οδηγούν στις Ε.Δ. πρέπει να είναι κλειστές στην κυκλοφορία. Αυτό θα πρέπει να γίνεται με τον παρακάτω τρόπο:

α. Δρόμοι κύριοι ή διασταυρούμενοι, ή κατά μήκος οποιουδήποτε δρόμου που θα μπορούσε να παρουσιάσει κυκλοφορία, πρέπει να κλειστούν και να φυλάσσονται από έναν κριτή και εφόσον είναι δυνατόν από Αστυνομική ή άλλη Αρχή.

β. Δρόμοι μικροί ή αδιέξοδοι δρόμοι (π.χ. δρόμοι που οδηγούν σε αγροκτήματα κλπ.) πρέπει να κλείνονται με πλέγμα ή κορδέλα, στην οποία να τοποθετηθεί γραπτή ειδοποίηση ενημερώνοντας για τον αγώνα και για τον κίνδυνο από την είσοδο στον δρόμο.

Είναι ευθύνη των πλοηγών αυτοκινήτων να ελέγχουν ότι έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες για το κλείσιμο των δρόμων και να ενημερώνουν αμέσως το Αρχηγείο του αγώνα για οποιαδήποτε έλλειψη που θα πρέπει να διορθωθεί πριν την έναρξη της Ε.Δ.

2.6 Εποπτεία

Η εποπτεία της Ε.Δ. θα γίνεται με τα πλοηγά αυτοκίνητα της οργάνωσης:

Τα πλοηγά αυτοκίνητα πρέπει να είναι 4, **«Ασφάλεια», «000», «00» και «0»**

Τα πλοηγά αυτοκίνητα πρέπει να φέρουν στις μπροστινές πόρτες αυτοκόλλητα πάνω με την ιδιότητα κάθε αυτοκινήτου, καθώς επίσης και το ουραγό αυτοκίνητο να φέρει αυτοκόλλητο πάνω που να δείχνει την καρώ σημαία τερματισμού. Πρέπει να υπάρχει ωράριο όλων των πλοηγών αυτοκινήτων.

Το πλοηγό αυτοκίνητο **« Ασφάλεια (Safety) »** πρέπει να φέρει σειρήνα, φάρο, κορδέλες, πλέγμα κλπ. Και θα πρέπει να σταματάει να επιλύει κάθε πρόβλημα.

Το πλοηγό αυτοκίνητο **«000»** πρέπει να φέρει σειρήνα, φάρο, εφεδρικά υλικά (VHF, πινακίδες, ρολόγια κλπ.). Θα ελέγχει τους κριτές, τις θέσεις αυτών, τους ενδιαμέσους και τις πινακίδες τους, τους φύλακες καθώς επίσης τις μεθόδους χρονομέτρησης και την ακρίβεια των ρολογιών.

Το πλοηγό αυτοκίνητο **«00»** πρέπει να φέρει VHF, σειρήνα, αναβοσβήνοντα φώτα οροφής, τηλεβόα, καρνέ. Πρέπει να ελέγχει τις θέσεις των θεατών, και να χτυπάει χρόνους στους σταθμούς.

Το πλοηγό αυτοκίνητο **«0»** πρέπει να φέρει VHF, σειρήνα, αναβοσβήνοντα φώτα οροφής, καρνέ, θα κάνει τον τελικό έλεγχο της Ε.Δ, θα χτυπάει χρόνους στους σταθμούς και θα ενημερώνει τον Αλυτάρχη ότι η Ε.Δ. είναι έτοιμη να λειτουργήσει.

Οι οδηγοί και οι συνοδηγοί των πλοηγών αυτοκινήτων πρέπει να είναι αρκετά έμπειροι σε αγώνες ράλλυ, πρέπει να είναι γνώστες των αντίστοιχων κανονισμών και του σχεδίου ασφαλείας και πρέπει να είναι ικανοί και να δίνουν στον Αλυτάρχη σαφείς πληροφορίες και σχόλια που αφορούν στις συνθήκες κατά μήκος της Ε.Δ. Εάν το πλοηγό **«0»** είναι αγωνιστικό αυτοκίνητο, το πλήρωμα υποχρεωτικά θα είναι ενδεδυμένο με την απαιτούμενη αγωνιστική ένδυση. Η επιλογή των πληρωμάτων των πλοηγών αυτοκινήτων, θα γίνεται με μεγάλη προσοχή και σε συνεννόηση με την ΕΠΑ.

2.7 Επίβλεψη (Tracking Control)

Η διέλευση των αυτοκινήτων πρέπει να παρακολουθείται από το αρχηγείο του αγώνα και από τον Υπεύθυνο Ασφαλείας

της Ε.Δ. Στο αρχηγείο του αγώνα πρέπει να τηρείται κάποιος πίνακας (σεντόνι), όπου θα σημειώνονται οι διελεύσεις των αυτοκινήτων. **Κάθε Οργανωτής πρέπει να καταρτίζει και να παρουσιάζει μέσα στο βιβλίο ασφαλείας τη διαδικασία παρακολούθησης της διέλευσης των αυτοκινήτων και να αναφέρει επίσης τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί στην περίπτωση αγνοούμενου συμμετέχοντα.** Συνιστάται στους Οργανωτές να χρησιμοποιούν σύστημα παρακολούθησης (Tracking Control).

2.8 Διαφυγές

Για κάθε Ε.Δ πρέπει να υπάρχουν και να σχεδιαστούν οι δρόμοι διαφυγής. Πρέπει να εμφανίζονται επακριβώς στο σχέδιο ασφαλείας (με χάρτη ή σχεδιάγραμμα).

Υπηρεσίες άμεσου βοηθείας όλων των νοσοκομείων κατά μήκος της διαδρομής του αγώνα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα.

Κάθε ασθενοφόρο μέσα στην Ε.Δ πρέπει να τοποθετείται σε σημείο ενδιαμέσου. Μαζί με την πινακίδα του ενδιαμέσου πρέπει να τοποθετείται και η αντίστοιχη πινακίδα με το σήμα του σταυρού.

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Δεδομένου ότι η πρωταρχική ευθύνη των Οργανωτών είναι η ασφάλεια του κόσμου και των αγωνιζομένων, η ασφάλεια και των στελεχών είναι επίσης πολύ σημαντική. Οι Οργανωτές πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα στελέχη, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, δεν απαιτείται να θέσουν τον εαυτό τους σε κίνδυνο. Είναι ευθύνη των Οργανωτών να εξασφαλίζουν ότι τα στελέχη είναι επαρκώς εκπαιδευμένα σε αυτό το δεδομένο. Οι θέσεις των σταθμών (και ειδικότερα του τερματισμού) να επιλέγονται με πολλή προσοχή. Να υπάρχουν κάγκελα ή/και πλέγματα πέριξ των οργάνων χρονομέτρησης. Να προστατεύονται από τις κακές καιρικές συνθήκες (τέντες, κλπ.)

4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

4.1 Γενικά

Οι δρόμοι διαφυγής να είναι σημειωμένοι στο Road.Book και το Safety Book. Το παρκάρισμα των αυτοκινήτων των θεατών να γίνεται μόνο από τη μία πλευρά του δρόμου. Οι διασταυρώσεις να είναι καλά κλεισμένες, με ενδιαμέσους, φύλακες, κορδέλες, πλέγματα, νεροπαγίδες κλπ. Οι θέσεις προσγείωσης του ελικοπτερου, αν υπάρχει, να είναι σημειωμένες στο R.B και S.B. Τα νοσοκομεία και τα κέντρα υγείας, να είναι σημειωμένα στο R.B και S.B.

4.2 Road Book

Σε περίπτωση ατυχήματος όπου απαιτείται άμεση ιατρική επέμβαση, πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να επιδειχθεί αμέσως το κόκκινο σήμα "SOS" στα επόμενα αυτοκίνητα και σε όποιο ελικόπτερο (αν υπάρχει) προσπαθεί να βοηθήσει.

Κάθε πλήρωμα που του επιδεικνύεται το κόκκινο SOS ή δει ένα αυτοκίνητο να έχει υποστεί σοβαρό ατύχημα όπου τα δύο μέλη του πληρώματος βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο, αλλά δεν επιδεικνύουν το κόκκινο SOS, θα σταματήσει αμέσως και χωρίς εξαίρεση να προσφέρει βοήθεια. Επίσης θα σταματήσουν όλα τα αυτοκίνητα που ακολουθούν.

Το δεύτερο αυτοκίνητο που θα φτάσει στο σημείο του ατυχήματος θα προχωρήσει για να ενημερώσει τον αμέσως επόμενο ενδιάμεσο κριτή. Τα επόμενα αυτοκίνητα θα ανοίξουν τον δρόμο για να πλησιάσουν τα αυτοκίνητα άμεσης βοήθειας. **Στην περίπτωση ατυχήματος που δεν απαιτείται άμεση ιατρική βοήθεια, ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να επιδείξει καθαρά το σήμα OK στα επόμενα αυτοκίνητα και σε οποιοδήποτε ελικόπτερο (αν υπάρχει) προσπαθεί να βοηθήσει.**

Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει το αυτοκίνητο πρέπει να τοποθετήσει το σήμα OK με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι εύκολα ορατό από τους άλλους αγωνιζόμενους. Το road book πρέπει να περιλαμβάνει μια σελίδα που να αναφέρει τη διαδικασία ατυχήματος.

Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει από τον αγώνα πρέπει να ενημερώσει για αυτή την εγκατάλειψη τους Οργανωτές το συντομότερο δυνατόν, εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Σε κάθε πλήρωμα που δεν συμμορφώνεται θα επιβάλλεται ποινή, κατά την κρίση των Αγωνοδικών. Κάθε πλήρωμα που δεν συμμορφώνεται με όλους τους παραπάνω κανόνες, θα αναφέρεται στους Αγωνοδικές. Που μπορεί να επιβάλουν οποιαδήποτε ποινή κρίνουν.

Διαδικασία Ατυχήματος

1. Όλοι οι αγωνιζόμενοι πρέπει να είναι γνώστες του άρθρου ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ του Γενικού Κανονισμού Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ και του παρόντος άρθρου Road Book.
2. Όταν επιδειχθεί το κόκκινο SOS εφαρμόζεται το παραπάνω άρθρο
3. Το δεύτερο αυτοκίνητο θα προχωρήσει για να δώσει τις παρακάτω πληροφορίες στον αμέσως επόμενο ενδιάμεσο που μπορεί να είναι και ο τερματισμός της Ε.Δ:

- Αριθμό συμμετοχής του πληρώματος που ενεπλάκη στο ατύχημα
- Εάν και πόσα μέλη του πληρώματος ή θεατές έχουν τραυματισθεί
- Εάν μέλος του πληρώματος ή θεατής έχει εγκλωβισθεί μέσα ή έξω από το αυτοκίνητο
- Τόπο του ατυχήματος, δηλ. την κοντινότερη διασταύρωση ή τουλίπα του road book ή χιλιόμετρο.
- Οποιαδήποτε άλλη πληροφορία ζωτικής σημασίας, π.χ. φωτιά κλπ.

4. Τα επόμενα αυτοκίνητα πρέπει να σταματήσουν, αφήνοντας δίοδο για τα αυτοκίνητα άμεσης επέμβασης, εάν έχει επιδειχθεί το κόκκινο “SOS”

Διαδικασία Ασφάλειας

1. Κάθε αγωνιζόμενος που θα σταματήσει σε μία Ε.Δ πρέπει να τοποθετήσει το κόκκινο τρίγωνο του τουλάχιστον 50μ. πριν από το αυτοκίνητό του ακόμα και αν αυτό είναι εκτός δρόμου.
2. Το τηλέφωνο άμεσης ανάγκης της οργάνωσης είναι γνωστό σε όλα τα πληρώματα. Σε πιθανή εγκατάλειψη πρέπει να ειδοποιηθεί η οργάνωση στο τηλέφωνο του Υπευθύνου Ασφαλείας του Αγώνα. Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει στον αγώνα πρέπει να παραδώσει το καρνέ του στον πλησιέστερο ΣΕΧ ή τον ουραγό, το δυνατόν συντομότερα.

4.3 Χρήση Κόκκινης Σημαίας

1. Περνώντας μπροστά από μία επιδεικνυόμενη κόκκινη σημαία ο οδηγός πρέπει να μειώσει αμέσως ταχύτητα, να κρατήσει αυτή τη μειωμένη ταχύτητα μέχρι το τέλος της Ε.Δ και να ακολουθήσει τις οδηγίες των κριτών ή των οδηγών των οχημάτων άμεσης επέμβασης. Οι σημαίες θα επιδεικνύονται σε όλα τα σημεία που προηγούνται του ατυχήματος. Μη συμμόρφωση με αυτόν τον κανόνα θα επιφέρει ποινή στην κρίση των Αγωνοδικών.
2. Το πλήρωμα στο οποίο επιδείχθηκε η κόκκινη σημαία θα λάβει ένα θεωρητικό χρόνο για την Ε.Δ, σύμφωνα με τις διαδικασίες.
3. Η κόκκινη σημαία θα επιδεικνύεται στα πληρώματα μόνο μετά από εντολή του Αλυτάρχη. Η κόκκινη σημαία μπορεί να επιδεικνύεται μόνο από κριτή που φορά το διακριτικό γιλέκο επάνω στο οποίο φαίνεται το σήμα του ενδιάμεσου (κεραυνός). Ο χρόνος επίδειξης της σημαίας θα καταγράφεται και θα γνωστοποιείται στους Αγωνοδίκες από τον Αλυτάρχη.
4. Εκτός από την κόκκινη σημαία καμία άλλη σημαία δεν επιτρέπεται να επιδεικνύεται σε οποιοδήποτε σημείο της Ε.Δ.
5. Η κόκκινη σημαία πρέπει να είναι διαθέσιμη σε κάθε σημείο με ενδιάμεσο κριτή.
6. Σε μία Υπεριδική επιτρέπεται η χρήση διαφορετικού συστήματος σηματοδότησης (πχ αναβοσβήνοντα φώτα). Πλήρεις λεπτομέρειες πρέπει να αναφέρονται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

4.4 Αναφορά Ατυχήματος

Αν ένα πλήρωμα αναμειχθεί σε ατύχημα όπου τραυματίστηκε κάποιος θεατής, ο συγκεκριμένος οδηγός ή ο συνοδηγός πρέπει να παραμείνει στο σημείο του ατυχήματος και να σταματήσει το επόμενο αυτοκίνητο το οποίο πρέπει να αναφέρει το γεγονός στον επόμενο ενδιάμεσο. Οι νόμοι της χώρας στην οποία γίνεται ο αγώνας πρέπει να ληφθούν υπόψη σε σχέση με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσουν σχετικά με τα ατυχήματα. Σε όλα τα αυτοκίνητα που θα σταματήσουν από αυτή τη διαδικασία, θα δοθεί χρόνος σύμφωνα με το άρθρο 34 του Γενικού Κανονισμού αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ.

4.5 Επικοινωνία πληρώματος - οργάνωσης

Στη δήλωση συμμετοχής οι αγωνιζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να γνωστοποιούν στην οργάνωση τους αριθμούς των κινητών τους τηλεφώνων. **Στη διάρκεια του αγώνα οι αγωνιζόμενοι οφείλουν να έχουν ανοιχτά τα κινητά τους για να είναι δυνατή η επικοινωνία με την οργάνωση.**

5. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΘΕΑΤΩΝ

5.1 Εισαγωγή

Είναι ευθύνη των Οργανωτών να βεβαιώνονται ότι οι θεατές έχουν τοποθετηθεί σε ασφαλή σημεία και είναι σωστά ενημερωμένοι για τον κίνδυνο που υπάρχει αν κάποιο αυτοκίνητο χάσει τον έλεγχο. Αν δεν επιτευχθεί η ασφάλεια των θεατών και προκύψει ένα μεγάλο ατύχημα, τότε όλο το μέλλον των αγώνων ράλλυ τίθεται σε κίνδυνο.

5.2 Ετοιμασία του Σχεδίου Ασφαλείας των θεατών

Το σχέδιο ασφαλείας των θεατών πρέπει να ετοιμασθεί ανεξάρτητα από το σχέδιο ασφαλείας του αγώνα. Κάθε Ε.Δ πρέπει να εκληφθεί σαν μία χωριστή δραστηριότητα και πρέπει να ορίζεται ένας Υπεύθυνος Ασφαλείας της Ε.Δ επιφορτισμένος με το γενικό στήσιμο και την «διεύθυνση» της. Αυτό το άτομο πρέπει να είναι υπεύθυνο για την ετοιμασία του σχεδίου ασφαλείας των θεατών για την συγκεκριμένη Ε.Δ σε συνεργασία με τον Αλυτάρχη και τον Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα. Το σχέδιο πρέπει να περιλαμβάνει:

- Την προετοιμασία όλων των σχεδιαγραμμάτων και των χαρτών των Ε.Δ.
- Την επισήμανση των επικίνδυνων σημείων και πως πρέπει αυτά να φυλαχτούν.
- Τον κατάλογο των απαιτούμενων υλικών.

- Τον προσδιορισμό ενός Επικεφαλής Υπεύθυνου Κριτή για την ασφάλεια των θεατών, σε κάθε σημείο.
- Τον τελικό έλεγχο την ημέρα του αγώνα ότι η Ε.Δ. είναι έτοιμη και το σχέδιο ασφαλείας έχει εφαρμοστεί σωστά
- Την εγγραφή (βιντεοσκόπηση) του τελικού στησίματος, αν είναι δυνατόν.
- Την εκπαίδευση των κριτών ασφαλείας.

Από πολύ νωρίς ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Ε.Δ θα την έχει ελέγξει και θα έχει ορίσει όλα τα σημεία που χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα ασφαλείας. Φυσικά θα υπάρχουν πολλά τμήματα της διαδρομής που δεν είναι προσβάσιμα στους θεατές, οπότε δεν είναι απαραίτητη κάποια ιδιαίτερη προσοχή, επιπλέον θα υπάρχουν πολλά τμήματα όπου τα σημεία με καλή θέα είναι γενικώς ασφαλή και δεν χρειάζεται να ληφθεί ιδιαίτερη προσοχή, παρόλα αυτά χρειάζεται ένα απλό σχέδιο. Τέλος είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν εκείνα τα σημεία των Ε.Δ. όπου αναμένεται μεγάλος αριθμός θεατών και ειδικά εκείνα που κρίνονται σαν επικίνδυνα.

5.3 Προσδιορισμός των επικίνδυνων σημείων

Ελέγχοντας μία Ε.Δ. είναι απαραίτητο να προσδιοριστούν εκείνα τα τμήματα της διαδρομής που μπορεί να κρύβουν επικίνδυνα σημεία. Αυτά τα σημεία μπορεί να είναι:

- Αμέσως μετά από μία κορυφή ή πηδημα
- Μία οξεία ή πολύ κλειστή στροφή
- Μία διασταύρωση
- Ένα “S”

Αναμφίβολα υπάρχουν και άλλες επικίνδυνες περιοχές που πεπειραμένα άτομα μπορούν εύκολα να αναγνωρίσουν όταν ελέγχουν την Ε.Δ. Προσδιορίζοντας αυτές τις περιοχές είναι πλέον απαραίτητο να διευκρινιστούν τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν:

- Τον καθορισμό διαφυγών
- Τον προσδιορισμό υψωμάτων όπου μπορούν να σταθούν με ασφάλεια οι θεατές
- Τον προσδιορισμό των σημείων που είναι επικίνδυνο να σταθούν θεατές
- Την λήψη κατά νου των αναγκών των διαπιστευμένων μέσων

5.4 Εφαρμογή του σχεδίου

Εφαρμόζοντας το σχέδιο, τα σημεία που πρέπει να προσεχθούν είναι δύο:

- Ο προσδιορισμός και η διαβάθμιση του κινδύνου στα επικίνδυνα σημεία
- Η εκπαίδευση των υπευθύνων κριτών για τους θεατές

Έχοντας ελέγξει όλη την Ε.Δ. και προσδιορίζοντας τους τομείς που χρειάζονται προσοχή και ασφάλεια για τους θεατές, είναι απαραίτητο να ενταχθούν αυτά τα σημεία σε μία διαβάθμιση από το 1-3, με το 1 να είναι οι γενικοί κανόνες ασφαλείας, μέχρι το 3 που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής.

1^η Κατηγορία

Μικρής επικινδυνότητας τομείς, μπορεί απλώς να καλυφθούν με την τοποθέτηση κατάλληλα ενημερωμένων και εύκολα αναγνωρίσιμων κριτών, οι οποίοι θα σηματοδοτούν με κορδέλες και άλλα σημάδια, τα σημεία πέρα από τα οποία δεν θα μπορούν να περάσουν οι θεατές.

2^η Κατηγορία

Μεσαίας επικινδυνότητας τομείς, μπορεί απλώς να απαιτούν επιπλέον κριτές για την ασφάλεια των θεατών. Θα υπάρχουν πινακίδες κινδύνου και απαγορευμένα σημεία που θα ορίζονται από πλέγμα, καθώς και παρουσία αστυνομικής δύναμης ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι θεατές υπακούουν στους υπευθύνους. Τέτοια σημεία επίσης είναι οι διαφυγές που απαιτούνται για τα αγωνιστικά αυτοκίνητα.

3^η Κατηγορία

Υψηλής επικινδυνότητας τομείς. Αυτές οι θέσεις ορίζονται ως εξής:

- Μεγάλες αλλαγές πορείας
- Στροφές “S”
- Γύρω από πηδημάτα όπου τα αυτοκίνητα κατά την προσγείωση τους μπορεί να χάσουν τον έλεγχο και να βγουν από τον δρόμο

Οι τομείς και των 3 κατηγοριών πρέπει να ορισθούν σαν «απαγορευμένες περιοχές» εκτός αν υπάρχουν υψώματα πάνω από την Ε.Δ. Προφανώς όλα τα παραπάνω είναι σε συνάρτηση με τον αριθμό των προσερχόμενων θεατών. Σε πολλές περιπτώσεις οι θέσεις που αναφέρονται παραπάνω δεν είναι γενικώς προσβάσιμες από τους θεατές και συνεπώς δεν απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή. Η επιτυχία του σχεδίου είναι στο να διευθετηθούν και ελεγχθούν οι θεατές. Για να επιτευχθεί

αυτό θα πρέπει οι κριτές να είναι εκεί πολύ νωρίτερα από τους θεατές για να τους τοποθετήσουν σε ασφαλή σημεία.

5.5 Εκπαίδευση κριτών

Όλο το σχέδιο εξαρτάται από τις γνώσεις των κριτών που έχουν τοποθετηθεί στα σημεία των θεατών. Πρέπει να καταλάβουν καλά το έργο τους και την ανάγκη να τοποθετήσουν τους θεατές σε ασφαλή σημεία. Αυτό απαιτεί από τον Οργανωτή να ετοιμάσει ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα σχεδιασμένο έτσι ώστε να διδάξει στους κριτές τις απαιτήσεις για την διευθέτηση των θεατών, χρησιμοποιώντας σφυρίχτρες και υποδεικνύοντας ασφαλή σημεία για παρακολούθηση.

Αν οι κριτές είναι γνώστες και έμπειροι, είναι περισσότερο ικανοί να φέρουν εις πέρας το έργο τους αποτελεσματικά και με επιτυχία.

5.6 Έλεγχος των θεατών

Οι Οργανωτές, με τη βοήθεια των Αρχών, όπου χρειάζεται, πρέπει να προσπαθήσουν να περιορίσουν το κοινό ώστε να μείνει στις ειδικά επιτρεπτές περιοχές, θεωρώντας όλες τις υπόλοιπες σαν απαγορευμένες. Οι θεατές πρέπει να αποτρέπονται από το να μετακινούνται κατά μήκος της Ε.Δ. στη διάρκεια που η Ε.Δ. είναι κλειστή (μετά το «0» και πριν από το ουραγό αυτοκίνητο). Οδηγίες ασφαλείας πρέπει να διανέμονται στους θεατές σε όλα τα σημεία πρόσβασης. Οι κριτές ή οι Δημόσιες Αρχές (αστυνομία, κλπ) πρέπει να είναι παρόντες σε επαρκή αριθμό για να διαφυλάττουν την ασφάλεια του κόσμου κατά τη διάρκεια της Ε.Δ.

Οι κριτές πρέπει να εκπαιδευτούν για το έργο που καλούνται να κάνουν και πρέπει να φορούν ένα εύκολα αναγνωρίσιμο γιλέκο.

5.7 Πληροφορίες των θεατών

Οι πληροφορίες που θα απευθύνονται κυρίως στον κόσμο πρέπει να εκφράζονται με διαφορετικούς τρόπους:

- Γραπτά, ραδιοφωνικά και με τηλεοπτικά μέσα
- Αφίσες
- Διανομή εντύπων

5.8 Έλεγχος της Ε.Δ.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα σχετικά με το στήσιμο μίας Ε.Δ πριν από την λειτουργία της, είναι η εξασφάλιση της οργάνωσής της, πολύ πριν την προσέλευση των θεατών. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να οργανώσει κανείς την Ε.Δ μετά την έλευση των θεατών, δεδομένου ότι θα είναι δύσκολο να τους μετακινήσει στις σωστές θέσεις. Ο προγραμματισμός για την λειτουργία της Ε.Δ πρέπει να ορίζει έναν χρόνο στον οποίο ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της διαδρομής θα περάσει μέσα από την Ε.Δ για να ελέγξει ότι είναι σωστά κλεισμένη. Ο χρόνος αυτός πρέπει να σταματά σε κάθε σημείο και να επιβεβαιώνει πως είναι στημένο και αν χρειάζεται να δίνει επιπλέον οδηγίες στον υπεύθυνο του σημείου.

Σε πολύ μεγάλες Ε.Δ. είναι δυνατό, ένας βοηθός να ελέγχει ένα μέρος της διαδρομής, έτσι ώστε ο ένας υπεύθυνος να ελέγχει το πρώτο μισό και ο δεύτερος, την ίδια ώρα, να ελέγχει το δεύτερο μισό. Αυτό θα επιτρέψει να γίνει ο έλεγχος πιο αργά, ώστε να έχουν έλθει περισσότεροι θεατές.

Διασχίζοντας την Ε.Δ. διασφαλίζεται ότι όλοι οι τομείς έχουν οργανωθεί σύμφωνα με το σχέδιο ασφαλείας. Οι Οργανωτές οφείλουν να γνωρίζουν ότι αυτό το σχέδιο έχει ετοιμασθεί μετά από προσεκτική μελέτη και δεν πρέπει να παρακαμφθεί εύκολα. Την ώρα του ελέγχου της Ε.Δ. είναι πιθανό να έχουν φθάσει πολλοί θεατές και αυτό θα δώσει την ευκαιρία για επανεξέταση και βεβαίωση ότι το σχέδιο που έχει εφαρμοστεί είναι ικανοποιητικό. Ένα αυτοκίνητο εκτός ελέγχου μπορεί να ταξιδεύει για μεγάλη απόσταση. Σε αυτή την περίπτωση οι θεατές πρέπει να κρατούνται πολύ πίσω από τα επικίνδυνα σημεία. Προφανώς τα υψώματα είναι τα καλύτερα.

5.9 Σχέδιο σε περίπτωση ατυχήματος

Παρόλο που κανένας δεν θέλει να πιστεύει ότι μπορεί να υπάρξει ατύχημα που θα εμπλέκονται θεατές ή αγωνιζόμενοι, είναι φρόνιμο το να έχει κανείς σχέδιο για τέτοιο ενδεχόμενο. Αυτό το σχέδιο θα περιλαμβάνει:

- Τον έλεγχο των σημείων απ' όπου θα παρακολουθούν οι θεατές
- Τον προσδιορισμό των προσβάσεων από θέσεις εκτός της Ε.Δ για την προσέγγιση αυτών των σημείων
- Τον προσδιορισμό του κοντινότερου Κέντρου Υγείας/ Νοσοκομείου

Πρέπει να καθοριστούν οι ενέργειες που θα γίνουν σε περίπτωση ατυχήματος, σε κάθε σημείο παρακολούθησης χωριστά. Είναι πιθανόν το σχέδιο να διαφέρει από σημείο σε σημείο μίας Ε.Δ. και σε μερικές περιπτώσεις το σχέδιο μπορεί να απαιτεί το

κλείσιμο της Ε.Δ. και την αποστολή άμεσου βοηθείας κατά μήκος της Ε.Δ. επειδή αυτός θα είναι ο πιο γρήγορος και αποτελεσματικός τρόπος. Ετοιμάζοντας το σχέδιο για την περίπτωση ατυχήματος, κάθε σημείο παρακολούθησης πρέπει να ορίζεται με γράμμα ή αριθμό, έτσι ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να μπορεί να επισημανθεί γρήγορα από τους υπεύθυνους. Ένα επιπλέον θέμα που πρέπει να τηρηθεί είναι το να μείνουν οι προσβάσεις ελεύθερες ώστε να είναι βέβαιο ότι η

ιατρική βοήθεια θα μπορεί να φτάσει εύκολα στο σημείο παρακολούθησης. Αυτό μπορεί να χρειάζεται επιπλέον κριτές και ακόμα ένα χωριστό σχέδιο για τις προσβάσεις.

6. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΚΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ

6.1 Οι ανάγκες των ΜΜΕ

Οι δημοσιογράφοι/φωτογράφοι είναι εφοδιασμένοι με επίσημες κάρτες ή πάσα που τους επιτρέπουν να κινούνται εκτός από τις περιοχές που έχουν οριστεί για την παρακολούθηση της Ε.Δ. Αυτό βεβαίως γίνεται για να μπορούν να βγάζουν φωτογραφίες σε πλήρη κίνηση. Παρόλα αυτά οι φωτογράφοι δεν μπορούν να τοποθετούνται σε θέση που είναι επικίνδυνη για τους ίδιους ή για τους αγωνιζόμενους. Δεν απαιτούνται ειδικές θέσεις παρακολούθησης για τους δημοσιογράφους.

Αν ο κριτής κρίνει ότι ο φωτογράφος κάθεται σε επικίνδυνο σημείο τότε πρέπει να του ζητήσει να μετακινηθεί σε ασφαλές σημείο. Πρέπει να είναι αυστηρός και ήρεμος και να μην μπαίνει σε αντιπαράθεσης. Ο φωτογράφος πρέπει να είναι εύκολα αναγνωρίσιμος από τους θεατές, έτσι ώστε να καταλάβουν γιατί και υπό ποια ιδιότητα στέκεται σε περιοχή που δεν επιτρέπεται σε εκείνους να πάνε.

Ο υπεύθυνος της Ε.Δ. και κυρίως ο κριτής κάθε θέσης πρέπει να είναι πλήρως ενημερωμένοι για τα διάφορα διαπιστευτήρια που έχουν εκδοθεί και για το τι είναι επιφορτισμένος ο φέρων να κάνει. Η έκδοση ενός εντύπου όπου θα φαίνονται όλες οι διαπιστεύσεις εξυπηρετεί στο να επιτυγχάνεται η βοήθεια των υπευθύνων στα ΜΜΕ όπου αυτό χρειάζεται. Σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να χρειασθεί να δημοσιευτεί ένα ειδικό σχέδιο που να δείχνει τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τα ΜΜΕ.

6.2 Η ασφάλεια και η ταυτότητα των ΜΜΕ

Είναι γνωστό ότι τα ΜΜΕ παίζουν ένα σοβαρό ρόλο στο Ελληνικό Πρωτάθλημα και πρέπει να επιτρέπεται σε κάθε εργαζόμενο σε αυτά, να διεκπεριώνει την δουλειά του με τις καλύτερες δυνατές συνθήκες. Παρόλα αυτά, τα ΜΜΕ δεν εξαιρούνται από το να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς ασφαλείας. Γενικώς αυτό δεν πρέπει να είναι εμπόδιο στη δυνατότητα να εκτελούν τα καθήκοντα τους. Εντούτοις, αν πρέπει να επιλεγεί, μεταξύ του να εκτελούν την εργασία τους και του να εκτίθενται σε έναν απαράδεκτο βαθμό κινδύνου, η ασφάλεια πρέπει πάντα να προηγείται.

Σε ότι έχει σχέση με θέματα που αφορούν στην ασφάλεια, τα ΜΜΕ πρέπει να χωριστούν σε δύο μέρη:

- Τηλεόραση, Κινηματογράφος και Φωτογραφία (συν βοηθητικά πχ εξοπλισμός κλπ)
- Δημοσιογράφοι, Ραδιοφωνικοί ανταποκριτές και άλλα μέσα

Κάθε κατηγορία πρέπει να αναγνωρίζεται ως εξής:

- Από τις αριθμημένες κάρτες που έχουν εκδοθεί από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
- Από τα πάσα για τα ΜΜΕ, αριθμημένα και με το όνομα του εντύπου

Μόνο στους εκπροσώπους των ΜΜΕ που φέρουν κάρτα θα επιτρέπεται η είσοδος σε αυτές τις περιοχές της Ε.Δ. στις οποίες κανονικά δεν επιτρέπεται η είσοδος θεατών. Όλα τα άλλα μέλη των ΜΜΕ πρέπει να συμμορφώνονται με τα ισχύοντα για τους θεατές, εκτός από τα σημεία που προβλέπονται για συνεντεύξεις, γραφεία τύπου κλπ. Κάθε άτομο που φέρει καρτελάκι, πρέπει να βεβαιώνεται ότι είναι εύκολα ορατό κάθε στιγμή και δεν είναι καλυμμένο με κανένα άλλο ένδυμα.

Αν κατά την γνώμη του κριτή ή του υπευθύνου ασφαλείας της Ε.Δ αυτός που φέρει το καρτελάκι βρίσκεται σε επικίνδυνο σημείο, θα του ζητηθεί να μετακινηθεί σε κάποιο ασφαλές. Αν αυτή η οδηγία δεν ακολουθηθεί, τότε ο Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα πρέπει να ζητήσει από το ενδιαφερόμενο άτομο να μετακινηθεί σε ασφαλές σημείο. Αν αυτή η οδηγία και πάλι αγνοηθεί, ο Επικεφαλής θα συντάξει αμέσως μία αναφορά προς τον Αλυτάρχη. Ένα αντίγραφο της αναφοράς πρέπει να σταλεί και στον εντεταλμένο των ΜΜΕ (εφ όσον υπάρχει).

Επισημαίνεται ότι τα ανωτέρω είναι η αποτύπωση των ιδανικών μέτρων που μπορούν οι Οργανωτές να εφαρμόζουν στους αγώνες που διοργανώνουν. Η τήρηση του Γενικού Κανονισμού Ασφαλείας Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ με την πιστή εφαρμογή των ανωτέρω θα εξασφαλίσουν έναν ασφαλή και επιτυχημένο αγώνα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΟΔΗΓΙΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ

Το παρατιθέμενο κείμενο αποτελεί ΟΔΗΓΙΑ της ΕΠΑ ΟΜΑΕ προς τα Σωματεία που οργανώνουν Αγώνες Ραλλυ και Ραλλυ Σπριντ με σκοπό την βελτίωση των διοργανώσεων και την επίτευξη της κατά το δυνατόν μεγαλύτερης Ασφάλειας στους Αγώνες του Μηχανοκίνητου Αθλητισμού. Περιγράφει τις διαδικασίες και ενέργειες για τον σχεδιασμό, την οργάνωση, την διεξαγωγή και την επιτήρηση Αγώνων Ραλλυ και Ραλλυ Σπριντ και προέρχεται από αντίστοιχες συστάσεις της FIA για διοργάνωση αγώνων υψηλού επιπέδου. Κάθε οργανωτής ενθαρρύνεται να ακολουθήσει την ΟΔΗΓΙΑ, που θα βελτιώσει την ασφάλεια των Ε.Δ, των αγωνιζομένων, των στελεχών του αγώνα, των θεατών και των εκπροσώπων του τύπου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Προτεραιότητες:

- Επιλογή της περιοχής με τις κατάλληλες Ε.Δ
- Επιλογή στην περιοχή του αγώνα των χώρων για το αρχηγείο του αγώνα, τον αρχικό τεχνικό έλεγχο, την εκκίνηση, το Service Park, το Park Ferme κλπ.
- Εξασφάλιση υποδομών (ξενοδοχεία, πρατήρια, συνεργεία κλπ)
- Αναζήτηση οικονομικής στήριξης από την τοπική αυτοδιοίκηση, καθώς και από άλλους φορείς, χορηγούς (επιχειρήσεις, αντιπροσωπείες κλπ) της περιοχής.

2. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ - ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔ/ΣΗ

Αφού επιλεγεί η διαδρομή, γίνεται ενημέρωση των κατά τόπους υπηρεσιών (Δασαρχείο, Αστυνομία, Τοπική Αυτοδιοίκηση και όποια άλλη υπηρεσία και φορέα) και ζητούνται οι σχετικές άδειες διέλευσης, διεξαγωγής και διοργάνωσης του αγώνα.

3. ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Η σωστή σχεδίαση ενός αγώνα είναι ο πρώτος παράγοντας για ασφαλή και πετυχημένο αγώνα. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει στο μέτρο του δυνατού:

Να αποφεύγονται οι μεγάλες κατηφόρες, ανηφόρες και ευθείες.

Να αποφεύγονται οι επιβραδύνσεις. Αν όμως είναι αναγκαίες πρέπει να γίνονται βάσει του Γενικού Κανονισμού Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ (άρθρο 35)

Να αποφεύγονται οι Ε.Δ με γκρεμούς.

Να έχουν οδηγικό ενδιαφέρον.

Να υπάρχει πλήρης κάλυψη επικοινωνίας με τα VHF (χρησιμοποιώντας αν χρειάζεται και αναμεταδότη)

Να υπάρχει δίκτυο κινητής τηλεφωνίας κάνοντας έλεγχο κατά τη διάρκεια της εγγραφής του βιβλίου διαδρομής.

Οι δρόμοι να είναι επαρκώς φαρδείς για να αποφεύγεται πιθανό μπλοκάρισμα κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Οι Ε.Δ να είναι «παντός καιρού».

Να αποφεύγονται οι μεγάλες απλές διαδρομές και οι διελύσεις μέσα από χωριά (με στενούς δρόμους, μικρές πλατείες κλπ).

Οι τερματισμοί των Ε.Δ. να μην είναι πάνω σε στροφή, αλλά στην αρχή κάποιας ευθείας.

Η εκκίνηση και ο τερματισμός να γίνονται σε πόλεις (πλατείες, λεωφόροι κλπ) για την προβολή και διαφήμιση του αγώνα και του σπορ.

Ο αρχικός τεχνικός έλεγχος να γίνεται σε κλειστούς χώρους (ΚΤΕΟ κλπ) και να λαμβάνονται όλα τα μέτρα ασφαλείας και υγιεινής.

Το SERVICE PARK να γίνεται σε ευρύχωρους, ασφαλτοστρωμένους χώρους, λαμβάνοντας μέτρα ασφαλείας και υγιεινής (πυροσβεστικό όχημα, ασθενοφόρο, τουαλέτες, καθαριότητα κλπ)

Για χωμάτινους αγώνες, θα πρέπει τα χώματα να είναι βατά, σχετικά μαλακά, να μην λασπώνουν και να δουλεύονται με τα μηχανήματα όσο το δυνατόν καλύτερα.

4. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ Ε.Δ.

Σύμφωνα με την "ΟΔΗΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ" που περιγράφεται στο Παράρτημα 3, οι οργανωτές πρέπει να λαμβάνουν (και να στέλνουν έγκαιρα πριν τον αγώνα με το Βιβλίο Ασφαλείας) και τα κάτωθι μέτρα :

- Να προβλέπονται και να τοποθετούνται όσοι ενδιάμεσοι και φύλακες χρειάζονται, για να κλείσουν όλες οι διασταυρώσεις.
- Να οριοθετούνται οι απαγορευμένες θέσεις θεατών, με πινακίδες "ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΑΤΩΝ", πλέγματα και κορδέλες. Μπροστά θα μπαίνει η κορδέλα χιαστή με μετώπη και πλάτη και πίσω το πλέγμα. Το πλέγμα θα τοποθετείται 25μ μέσα από το δρόμο. Οι θεατές να κάθονται πίσω από το πλέγμα.
- Να φυλάσσονται οι δρόμοι πιθανής διαφυγής ασθενοφόρων και άλλων οχημάτων ασφαλείας, ανοικτοί.
- Να κλείνονται όλοι οι μικροί δρόμοι με κορδέλα ή πλέγμα.
- Να οριοθετούνται με πλέγμα ή κορδέλα τα επικίνδυνα χασίματα.
- Να σηματοδοτούνται με πλέγμα ή κορδέλα ή τόξα κάποιες στροφές που φοβίζουν ή κάποιες απότομες, κλειστές στροφές, όταν έρχεται από ευθεία με χιλιόμετρα.
- Να τοιχοκολλούνται σε ποιμνιοστάσια, αγροικίες κλπ ανακοινώσεις με το σωστό ωράριο απαγόρευσης της κυκλοφορίας.
- Να οριοθετείται η διαδρομή από τον ΣΕΧ μέχρι την αφετηρία με πλέγμα 80 ή 40 cm, αριστερά και δεξιά του δρόμου και να γίνεται διάδρομος, για τους θεατές, από όποια μεριά του δρόμου εξυπηρετεί (εφ όσον είναι δυνατόν).
- Να οριοθετείται η διαδρομή από τον Τερματισμό μέχρι το ΣΤΟΠ (εφ όσον είναι δυνατόν) με πλέγμα 40 cm, αριστερά και δεξιά του δρόμου, ΧΩΡΙΣ διάδρομο για τους θεατές, για λόγους ασφαλείας (υψηλές ταχύτητες).
- Να τοποθετούνται πινακίδες τουλάχιστον σε μέγεθος Α3, για την απαγόρευση κυκλοφορίας (με σωστά ωράρια) στους ΣΕΧ, στα ΣΤΟΠ και στις κεντρικές διασταυρώσεις το αργότερο το προηγούμενο Σ/Κ του αγώνα.
- Να κλείνονται οι "μπούκες" με πλέγμα ή κορδέλες χωρίς να εμποδίζει τις γραμμές των αυτοκινήτων.

Σε περίπτωση που χρειαστούν να γίνουν αναχώματα θα πρέπει:

- A. Για μεν τους ασφάλτινους αγώνες, να γίνονται με αμμόσακους, σε απόσταση 0.80 με 1 μέτρο μεταξύ τους (διαστάσεις αμμόσακου 1 x 1 x 0.80 M).**
- B. Για δε τους χωμάτινους αγώνες, με μαλακά - καθαρά χώματα ύψους έως 1,00 μ.**

Και στις δύο περιπτώσεις τα αναχώματα θα πρέπει να ξεκινούν πριν την είσοδο των στροφών που θα επισημαίνονται με πλέγματα, κορδέλες, τόξα, κάνοντας συγχρόνως «χωνί» εισόδου.

- Για τους χωμάτινους αγώνες θα πρέπει να χρησιμοποιούνται τα κατάλληλα μηχανήματα, με τον καλό χειριστή και υπό την επίβλεψη ανθρώπου του Σωματείου γνώστη του αντικειμένου.
- Μετά τις αναγνωρίσεις απαγορεύονται οι χωματοργικές εργασίες για την αποκατάσταση του οδοστρώματος. Αν όμως κριθεί απόλυτα απαραίτητο, οι όποιες εργασίες θα γίνουν χειρονακτικά.
- Μετά τις αναγνωρίσεις να πετιούνται οι πέτρες. Καλόν θα είναι να γίνεται και στον αγώνα μετά το 1^ο ή 2^ο πέραςμα.
- Τα μέτρα που θα στέλλονται πρέπει να γράφονται ως εξής : *πχ 1.25 χλμ σε δεξιά στροφή, πλέγματα αριστερά, 2.30 χλμ στη διασταύρωση φύλακας κλπ.*
- Ο οργανωτής μπορεί να λαμβάνει και άλλα μέτρα ασφαλείας, κάνοντας τις Ε.Δ ασφαλέστερες.

5. ΑΥΤΟΨΙΕΣ - ΕΠΙΣΚΕΨΕΙΣ - ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΗΜ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Μετά τη σχεδίαση του αγώνα και αφού εξασφαλιστούν οι σχετικές άδειες θα πρέπει:

5.1 ΔΑΣΑΡΧΕΙΟ

Να γίνουν επισκέψεις στα κατά τόπους Δασαρχεία, όπου διέρχεται ο αγώνας, δίνοντας ωράρια, χάρτες και κάνοντας σφαιρική ενημέρωση. Στη συνέχεια να γίνει αυτοψία σε όλες τις Ε.Δ., τονίζοντας ιδιαίτερος τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνει η οργάνωση.

5.2 ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ

Να γίνουν επισκέψεις στα κατά τόπους Αστυνομικά Τμήματα, όπου διέρχεται ο αγώνας, δίνοντας ωράρια, χάρτες και κάνοντας σφαιρική ενημέρωση. Στην συνέχεια να γίνει αυτοψία σε όλες τις Ε.Δ. Να ζητηθούν αστυνομικά όργανα στους ΣΕΧ, στα ΣΤΟΠ, στις κεντρικές διασταυρώσεις, μέσα στις Ε.Δ, καθώς επίσης και σε δύσκολα σημεία στην απλή διαδρομή (πλατείες, στενοί δρόμοι μέσα σε χωριά κλπ).

5.3 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Να γίνουν επισκέψεις στις κατά τόπους Πυροσβεστικές Υπηρεσίες, δίνοντας ωράρια, χάρτες και εξηγώντας το αναλυτικό δρομολόγιο μετάβασης των οχημάτων στις Ε.Δ λαμβάνοντας συγχρόνως ονόματα και τηλέφωνα Αξιωματικών και ανδρών των οχημάτων.

5.4 ΕΚΑΒ

Να γίνουν επισκέψεις στα κατά τόπους ΕΚΑΒ (γραφείο κίνησης οχημάτων) της περιοχής δίνοντας ωράρια, χάρτες, και εξηγώντας το αναλυτικό δρομολόγιο μετάβασης των οχημάτων στις Ε.Δ. λαμβάνοντας συγχρόνως ονόματα οδηγών και ιατρών.

5.5 ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Στις επισκέψεις να δίνονται προσκλήσεις για την απονομή. Στην διάρκεια του αγώνα να δίνονται σάντουιτς, νερά κλπ. Στην απονομή να δίνονται τιμητικές πλακέτες.

6. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Βασικός παράγοντας, για την ασφαλή και πετυχημένη διεξαγωγή του αγώνα, είναι και οι ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ. Πριν τον αγώνα θα πρέπει να γίνεται δοκιμή, μεταξύ του αρχηγείου του αγώνα με όλες τις θέσεις των κριτών - χρονομετρών, ενδιαμέσων και φυλάκων. Για πολύ καθαρές και απόλυτες επικοινωνίες, θα πρέπει να χρησιμοποιείται αναμεταδότης σε υψηλό επιλεγμένο σημείο.

Επίσης καλό θα είναι να υπάρχει εφεδρικός αναμεταδότης σε περίπτωση τοποθέτησης και σε δεύτερο σημείο, αλλά και για την περίπτωση βλάβης. Στο αρχηγείο του αγώνα, θα πρέπει να υπάρχουν δύο (2) VHF βάσης, για την ασφάλεια και τα αποτελέσματα, ενώ επιθυμητό είναι, κάθε Ε.Δ να έχει το δικό της κανάλι επικοινωνίας. Τα κανάλια επικοινωνίας για κάθε Ε.Δ είναι αρμοδιότητα του Υπεύθυνου Επικοινωνιών.

Οι οργανωτές στο σεμινάριο των κριτών, θα πρέπει να τονίζουν στους κριτές, ενδιαμέσους και φύλακες, την σωστή τοποθέτηση του VHF, την καλή χρήση του και την σύντομη και εμπειριστατωμένη συνομιλία με τον Αλυτάρχη ή τον Υπεύθυνο Ασφαλείας του Αγώνα.

7. ΕΠΟΠΤΕΙΑ Ε.Δ. (ΠΛΟΗΓΟΙ - ΟΥΡΑΓΟΣ)

Η εποπτεία των Ε.Δ. θα γίνεται από τους πλοηγούς όπως σαφώς περιγράφεται στο "ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΑΓΩΝΕΣ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ" στο άρθρο 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II : ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

Συνιστάται στους οργανωτές να γράφουν και να φτιάχνουν τα πρότυπα έγγραφα του αγώνα, βάσει των οδηγιών που παρέχονται παρακάτω ανά έγγραφο.

1. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Οι Συμπληρωματικοί Κανονισμοί είναι περιληπτικοί του Γενικού Κανονισμού και πρέπει να περιλαμβάνουν τις βασικές πληροφορίες του εκάστοτε αγώνα. Οι Οργανωτές κατεβάζουν ηλεκτρονικά από το site της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ <http://www.omaep-epa.gr/> στο πεδίο «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ - Υποδείγματα» το αρχείο του αγώνα που τους ενδιαφέρει, συμπληρώνουν τις απαραίτητες πληροφορίες για τον αγώνα τους και τον αποστέλλουν ηλεκτρονικά 2 μήνες πριν την ημερομηνία του αγώνα στην ΕΠΑ info@omaep-epa.gr για έγκριση με την ένδειξη «Προσωρινός Συμπληρωματικός Κανονισμός Ράλλυ ή Ράλλυ Σπριντ.....». Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός συνοδεύεται απαραίτητα από το ωράριο, την **αναλυτική διαδρομή** και από χάρτη του αγώνα. Η διαδικασία που ακολουθείται είναι η παρακάτω:

- Ο προσωρινός Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να προωθείται στην Επιτροπή Ράλλυ και στον Παρατηρητή του αγώνα για έλεγχο ώστε το αργότερο σε μία (1) βδομάδα να σταλεί στον Οργανωτή απάντηση με όποια/ες αλλαγές διορθώσεις πρέπει να γίνουν.
- Μόλις ο Οργανωτής στείλει τον Συμπληρωματικό Κανονισμό με τις διορθώσεις, η ΕΠΑ θα στείλει τον **Αριθμό Έγκρισης ΕΠΑ** ο οποίος θα αναγράφεται στο αντίστοιχο πεδίο στο εξώφυλλο του Συμπληρωματικού Κανονισμού.
- Μόνο μετά από την έκδοση του αριθμού έγκρισης θα μπορεί ο Οργανωτής να δημοσιεύσει τον Συμπληρωματικό Κανονισμό.
- Με την δημοσίευση του Συμπληρωματικού Κανονισμού και αν είναι δυνατόν νωρίτερα, ο Οργανωτής θα πρέπει να αποστείλει το Βιβλίο Ασφαλείας του αγώνα με όλες τις πληροφορίες για τα μέτρα που θα ληφθούν κατά τη διάρκεια του.

2. ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ (ROAD BOOK)

2.1 ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΩΣΤΟ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ :

- Οι χιλιομετρικές αποστάσεις να γράφονται με ΟΔΟΜΕΤΡΟ (TRIPMASTER).
- Οι κατευθύνσεις να σχεδιάζονται ακριβώς, όπως αποτυπώνονται στον δρόμο με τη κουκίδα στο κάτω μέρος του σχήματος να δείχνει τη θέση του αυτοκινήτου και το βέλος την πορεία που θα ακολουθήσει.
- Οι πληροφορίες (σήματα, πινακίδες κλπ) να γράφονται όπως υπάρχουν στον δρόμο (ας είναι και λάθος γραμμένες).
- Τα ολικά, μερικά και χλμ που υπολείπονται, να προσθαφαιρούνται χωρίς λάθη.
- Να έχει διαστάσεις 14-15 cm x 20-21 cm, δηλαδή σε **μέγεθος A5**.
- Να είναι δεμένο με συρμάτινο σπирάλ, ικανό για άνοιγμα 360°.
- Η Ε.Δ. πρέπει να έχει σκιαγράφιση (γκρι ή απαλό χρώμα) στη στήλη «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ» ώστε να ξεχωρίζει από την απλή διαδρομή. Η σκιαγράφιση αρχίζει από την Αφετηρία και σταματάει στον Τερματισμό. Το Στοπ είναι εκτός σκιαγράφισης.

- Η πρώτη σελίδα ενός τμήματος που περιλαμβάνει Ε.Δ. ξεκινάει πάντα από την αφετηρία, (έστω και αν η προηγούμενη σελίδα έχει μόνο ένα σχήμα) και συνεχίζει μέχρι τον ΣΕΧ της επόμενης Ε.Δ. ή μέχρι το Service Park ή τον Τερματισμό του αγώνα.
- Πριν τυπωθεί να ελέγχεται επιμελώς, για σωστή σελιδοποίηση, έλλειψη κάποιου φύλλου και γενικώς τυχόν λάθους.
- Στην κρίση του Οργανωτή είναι και η έγχρωμη εκτύπωση (πινακίδες, φωτογραφίες σταθμών κλπ).

2.2 ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΡΕΠΕΙ ΥΠΟΧΡΩΤΙΚΑ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΤΑ ΚΑΤΩΘΙ:

- Εμπρός εξώφυλλο με τις απαραίτητες πληροφορίες (ωράριο, Ε.Δ. κλπ) σχεδιασμένο κατά την κρίση του Οργανωτή
- Παράρτημα κανονισμού με τις απαραίτητες επεξηγήσεις (ΣΕΧ, ΜΩΤ κλπ)
- Σύμβολα που χρησιμοποιούνται στην διαδρομή (γέφυρες, εκκλησίες κλπ)
- ΡΥΘΜΙΣΗ ΟΔΟΜΕΤΡΟΥ (για καλιμπράρισμα των TRIPMASTERS των αγωνιστικών αυτοκινήτων)
- ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ)
- Χάρτη του αγώνα
- Ωράρια του αγώνα - Κάτοψη Service Park
- Απλή διαδρομή από την εκκίνηση μέχρι την 1^η Ε.Δ. (εφόσον η εκκίνηση του αγώνα είναι διαφορετική από τον ΣΕΧ 1)
- Κατόψεις ΣΕΧ – Αφετηρία και Τερματισμός – ΣΤΟΠ ή φωτογραφίες ΣΕΧ – Αφετηρία και Τερματισμός – ΣΤΟΠ
- Ειδική Διαδρομή
- Επόμενη απλή διαδρομή μέχρι το Service Park, την Ανασυγκρότηση, την 2^η Ε.Δ. κλπ μέχρι τον Τερματισμό του αγώνα

Μετά την τελευταία σελίδα του Road Book θα πρέπει να περιλαμβάνονται επίσης τα εξής:

- Ειδοποίηση εγκατάλειψης από τον αγώνα
- Αναφορά συμβάντος
- Πρόθεση ένστασης
- Έντυπο αναφοράς
- Αίτηση για Rally 2 (όπου προβλέπεται)
- Πίνακας για σημειώσεις χρόνων από τον συνοδηγό
- Πίσω εξώφυλλο με το ΠΡΑΣΙΝΟ ΟΚ και ΚΟΚΚΙΝΟ SOS

4. ΚΑΡΝΕ (ΚΑΡΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ)

Καρνέ είναι η κάρτα που προορίζεται για τις σφραγίδες και την καταγραφή των χρόνων στους Σ.Ε.Χ. και στις Ε.Δ., που έχουν προβλεφθεί στον αγώνα.

- ΤΟ ΚΑΡΝΕ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΦΩΝΟ ΜΕ ΤΟ ΣΤΑΝΤΑΡΤ ΚΑΡΝΕ ΤΗΣ ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
- Να είναι διαστάσεων 21 x 10 cm
- Να είναι σε έγχρωμη εκτύπωση
- Να είναι αδιαβροχοποιημένο, κατάλληλο για εγγραφή με στυλό διαρκείας (όχι μαρκαδόρο)
- Να είναι χαρτόνι τουλάχιστον 300 γρ.
- Να αναγράφονται τα δέκατα του δευτερολέπτου
- Να χρησιμοποιείται και η πίσω σελίδα, ανάλογα με τον αγώνα
- Να είναι τυπωμένο με έντονα τα γράμματα και τους αριθμούς

Συνιστάται στον κάθε Οργανωτή να έρχεται σε επαφή με την Επιτροπή Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ, για την σύνταξη ή έλεγχο του καρνέ. Υπενθυμίζεται ότι αλλαγή καρνέ αν χρειαστεί, γίνεται μόνον στον ΣΕΧ "Ανασυγκρότηση έξοδος".

4. ΒΙΒΛΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το Βιβλίο Ασφαλείας θα πρέπει να συντάσσεται και να στέλνεται 1 μήνα πριν, μαζί με τα μέτρα ασφαλείας που θα ληφθούν στον αγώνα.

Το βιβλίο Ασφαλείας θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- 4.1 Το Σχέδιο Ασφαλείας το οποίο και επισυνάπτεται (σκοπός του σχεδίου, στάδια, αρμοδιότητες, επάνδρωση, εξοπλισμός, διαδικασία σε περίπτωση συμβάντος, οχήματα ασφαλείας)
- 4.2 Το πρόγραμμα του αγώνα
- 4.3 Τα ωράρια, τον χάρτη του αγώνα και τους χάρτες ανά Ε.Δ.
- 4.4 Τους «ΥΠΕΥΘΥΝΟΥΣ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ» με τα τηλέφωνα τους (Αλυτάρχης, Επικεφαλής Ασφαλείας, Ιατρός αγώνα, Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος, Υπεύθυνος Επικοινωνιών)
- 4.5 Τους "ΥΠΕΥΘΥΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΝΑ Ε.Δ." με τα τηλέφωνα τους (Υπεύθυνος Ασφαλείας ΣΕΧ, Υπεύθυνος Ασφαλείας ΣΤΟΠ)
- 4.6 Τις Υπηρεσίες Άμεσης Επέμβασης με τα τηλέφωνα τους (ΕΚΑΒ, Αστυνομία, Π.Υ., Οδική Βοήθεια, Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας)

- 4.7 Επάνδρωση Ε.Δ. (θέσεις ενδιαμέσων – φυλάκων, οχήματα ασφαλείας, VHF, Αστυνομία κλπ)
- 4.8 Το πρόγραμμα – ωράριο κλεισίματος ανά Ε.Δ. πλοηγών, οχημάτων ασφαλείας, δημοσιογράφων, Παρατηρητή/Αγωνοδίκων, Συνδέσμου Οδηγών Αγώνων
- 4.9 Την σύνθεση του συνεργείου κριτών ανά Ε.Δ. με τα τηλέφωνα τους (ΣΕΧ, ΑΦΕΤ., Τέλος, Στοπ, Ενδιάμεσοι - Φύλακες).
- 4.10 Την Ασφάλεια ανά Ε.Δ. (κλείσιμο Ε.Δ., ωράριο 1^{ου} αυτοκινητού, διαφυγές ασθενοφόρων από την Ε.Δ.)

5. ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Θα περιλαμβάνει τα πλήρη στοιχεία καθώς και την ΔΗΛΩΣΗ, ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑ και τις υπογραφές του διαγωνιζόμενου και του πληρώματος.

6. ΕΝΤΥΠΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Μετά τον διοικητικό έλεγχο το έντυπο αυτό, θα δίνεται από το πλήρωμα στους τεχνικούς εφόρους για τον έλεγχο του αυτοκινήτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ : ΕΝΤΥΠΑ - ΥΛΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΩΝ - ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ

Η οργάνωση πρέπει να δίνει στα στελέχη , αγωνιζόμενους και ΜΜΕ τα κάτωθι έντυπα και υλικά:

1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

- 1.1 Ντοσιέ ή τσάντα
- 1.2 Άδεια αγώνα
- 1.3 Κανονισμό – Road Book – Βιβλίο ασφαλείας – Μέτρα ασφαλείας
- 1.4 Συμμετοχές – χάρτες – ωράρια
- 1.5 Κόλλες λευκές (με το λογότυπο του αγώνα) – Στυλό
- 1.6 Εναλλακτικές διαδρομές
- 1.7 Δελτία πληροφοριών – Ανακοινώσεις
- 1.8 Καρτελάκι στήθους (γραμμένο το ονοματεπώνυμο και την ιδιότητα)
- 1.9 Έντυπο έκθεσης παρατηρητή
- 1.10 Υλικό προβολής, διαφήμισης αγώνα
- 1.11 Διαφημιστικό υλικό αν υπάρχει (καπέλο, μπλουζάκι κλπ)
- 1.12 Αυτοκίνητο με αυτοκόλλητα (Παρατηρητής)

5 ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ

Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10 και 1.12

3. ΑΓΩΝΟΔΙΚΕΣ

Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10 και 1.12

4. ΑΛΥΤΑΡΧΗΣ

- 4.1 Έντυπο έκθεσης Αλυτάρχη.
- 4.2 Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10 και 1.12

5. ΒΟΗΘΟΣ ΑΛΥΤΑΡΧΗ

Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10, 1.12 και 4.1

6. ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλήν των 1.9, 1.10, 1.12 και επιπροσθέτως:

- 6.1 Διευθύνσεις – τηλ – FAX – email, ονόματα αρμοδίων των Δημοσίων Υπηρεσιών.
- 6.2 Τηλέφωνα Αγωνιζομένων.
- 6.3 Τηλέφωνα κριτών – ενδιαμέσων – φυλάκων.

7. ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΦΟΡΩΝ

Όλα τα ανωτέρω (της παρ.1) πλήν των 1.9, 1.10, 1.12 και επιπροσθέτως:

- 7.1 Διεύθυνση – Τηλέφωνα, ονοματεπώνυμο συνεργείου για τον Τελικό Τεχνικό Έλεγχο.
- 7.2 Έντυπα τεχνικού ελέγχου – αυτοκόλλητα ΟΚ.
- 7.3 Ζυγαριά – υλικά σφραγίσματος – εργαλεία.

8. ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΦΟΡΟΙ

Τα ίδια με την παρ. 7 του ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΦΟΡΩΝ

9. ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

Όλα τα ανωτέρω (της παρ.1) πλήν των 1.9, 1.10, 1.12 και επιπροσθέτως:

- 9.1 Τηλέφωνα των αγωνιζομένων.
9.2 Το διακριτικό γιλέκο ή πουκάμισο.
9.3 Υποχρεώσεις - Πρόγραμμα

10. ΙΑΤΡΟΣ ΑΓΩΝΑ

Όλα τα ανωτέρω (της παρ.1) πλήν των 1.6, 1.7, 1.9, 1.10, 1.12 και επιπροσθέτως:

- 10.1 Ιατρική τσάντα (πλήν της δικής του) με τα απαραίτητα.
10.2 Ιατρική μπλούζα ή γιλέκο.
10.3 Κατάσταση τηλεφώνων των οδηγών και τραυματιοφορέων, των ασθενοφόρων, των ιατρών ανά Ε.Δ, των Νοσοκομείων και των Κ.Υ. που εφημερεύουν.

11. ΙΑΤΡΟΙ ΑΝΑ Ε.Δ.

Τα ίδια με την παρ. 10 του ΙΑΤΡΟΥ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.

12. ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΕΣ

12.1	ΕΝΤΥΠΑ	Σ.Ε.Χ	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΤΕΡΜ/ΣΜΟΣ	ΣΤΟΠ
	Φάκελος ή Ντοσιέ ή Τσάντα	X	X	X	X
	Road Book – Κανονισμό – Βιβλίο Ασφαλείας	X	--	--	X
	Πίνακας – ωράριο εκκινούντων	X	X	X	X
	Συμμετοχές	X	X	X	X
	Καταστάσεις διελεύσεων	X	X	X	X
	Κόλλες λευκές – στυλό	X	X	X	X
	Καρτελάκι στήθους	3	2	2	3
	Πάσο αυτοκινήτου	X	--	--	X
	Φάκελα μεσαία	X	X	X	X
	Καρνέ για ΣΠΡΙΝΤ και μόνο στο ΣΕΧ 1	X	--	--	--
	Διαφημιστικό υλικό	X	X	X	X

12.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΡΙΤΩΝ

Οι κριτές πρέπει να φέρουν κατάλληλη ένδυση και ΑΣΦΑΛΗ ΥΠΟΔΥΣΗ, νερό, καφέ, πρόχειρο φαγητό, φαρμακείο και ότι άλλο κρίνουν απαραίτητο. Επίσης να φέρουν κάποια εργαλεία και υλικά όπως σφυρί, πένσα, κατσαβίδα, κλειδιά, δεματικά, ασφάλεια VHF και ότι άλλο κρίνουν απαραίτητο.

12.3	ΥΛΙΚΑ ΚΡΙΤΩΝ	Σ.Ε.Χ	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ	ΣΤΟΠ
	Πινακίδες σταθμών	X	X	X	X
	Τραπεζάκια– καρεκλάκια	X	X	X	X
	VHF σταθερά	X	X	--	X
	VHF φορητά	X	X	X	X
	Ρολόγια ΣΕΧ	X	--	--	--
	Ρολόγια αφετηρίας	--	X	X	--
	Κοντάρι εκκίνησης	--	X	--	--
	Πυροσβεστήρες	X	X	--	X
	Ομπρέλες	X	X	X	X
	Τέντες	--	X	--	--
	Γιλέκα	3	2	2	3
	Σφυρίχτρες	X	--	--	X
	Πράσινη σημαία	--	X	--	--
	Φώτα ΣΤΟΠ – μπαταρία	--	--	--	X
	Ταμπλό – μαρκαδόρο	--	--	--	X
	Ρακέτα ΣΤΟΠ	--	--	--	X

13. ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ - ΦΥΛΑΚΕΣ

13.1	ΕΝΤΥΠΑ	ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ	ΦΥΛΑΚΑΣ
	Road Book μέχρι την θέση του (φωτοτυπία)	X	X
	Συμμετοχές	X	X
	Καρτελάκι στήθους	X	X
	Καταστάσεις διελεύσεων – στυλό	X	X
	Οδηγίες και διαδικασία ελέγχου διελεύσεων	X	X

13.2	ΥΛΙΚΑ	ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ	ΦΥΛΑΚΑΣ
	Πινακίδες	X	--
	VHF σταθερό	X	--
	VHF φορητό	--	X
	Γιλέκο	X	X
	Σφυρίχτρα	X	X
	Κορδέλες	X	X

13.3 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΩΝ – ΦΥΛΑΚΩΝ

Ισχύουν τα των κριτών (βλέπε παρ.12.2.1 και 12.2.2) αλλά με περισσότερη ΠΡΟΣΟΧΗ, καθ' ότι θα είναι μόνος του.

13.4 ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ

13.4.1 Μην πιάνετε ποτέ τις πέτρες με γυμνά χέρια.

13.4.2 Μην κάθεστε ποτέ πάνω σε πέτρες, πριν τις ελέγξετε

13.4.3 Κατά τους θερινούς μήνες, καλό θα είναι να έχετε μαζί σας θειάφι, να ρίχνετε γύρω από την θέση σας (το θειάφι διώχνει τα φίδια).

13.4.4 Να έχετε μαζί σας αντισταμινικό ή κάποιο σπρέι για τσίμπημα από σφήκα κλπ.

13.4.5 Οι αλλεργικοί να φέρετε μαζί σας τις σχετικές ενέσεις.

14. ΠΛΗΓΟΙ - ΟΥΡΑΓΟΣ

14.1	ΕΝΤΥΠΑ	S	000	00	0	ΟΥΡΑΓΟ
	Φάκελος ή ντοσιέ ή τσάντα	X	X	X	X	X
	Άδεια αγώνα	X	X	X	X	X
	Road Book - Βιβλίο ασφαλείας	X	X	X	X	X
	Μέτρα ασφαλείας	X	X	X	--	--
	Συμμετοχές – χάρτες	X	X	X	X	X
	Πίνακας – ωράρια εκκινούντων	X	X	X	X	X
	Καρτελάκι στήθους (2)	X	X	X	X	X
	Κόλλες λευκές – στυλό	X	X	X	X	X
	Εναλλακτικές διαδρομές	X	X	X	X	X
	Καρνέ	--	--	X	X	--
	Φάκελα μεσαία	--	--	--	--	X
	Πάσο αυτοκινήτου	X	X	X	X	X
	Αυτοκόλλητα πανώ πορτών	X	X	X	X	X

14.2	ΥΛΙΚΑ	S	000	00	0	ΟΥΡΑΓΟ
	Διαφημιστικό υλικό (μπλουζάκια κλπ)	X	X	X	X	X
	Κορδέλες	X	X	X	--	--
	Πλέγματα – πασσάλια – εργαλεία	X	X	--	--	--
	Εφεδρικά VHF – κεραίες – ασφάλειες	--	X	X	--	--
	Εφεδρικά ρολόγια	--	X	X	--	--
	Εφεδρικά υλικά κριτών	--	X	X	--	--
	Φάρος	X	X	X	X	X
	Σειρήνα	X	--	X	X	X
	Ιμάντες – συρματοσχοίνα	X	X	--	--	X
	Τηλεβόα	--	--	X	--	X

15. ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΙ

Φάκελος ή τσάντα
 Άδεια αγώνα
 Road Book – Κανονισμός
 Συμμετοχές – Χάρτες
 Τυχόν προσφορές
 Δελτία πληροφοριών με υπογραφή
 Αυτοκόλλητα πανώ (νούμερα) πορτών
 Αυτοκόλλητα νούμερα πίσω παραθύρων
 Προαιρετική διαφήμιση φτερών
 Πινακίδες SERVICE
 Καρτελάκια στήθους 3 (μηχανικοί)

16. ΜΜΕ

Φάκελος ή ντοσιέ ή τσάντα
 Συμμετοχές – χάρτες
 Road Book
 Πάσο αυτοκινήτου
 Καρτελάκι στήθους
 Δελτίο πληροφοριών (για τυχόν αλλαγή διαδρομής κλπ)

ΠΡΟΣΟΧΗ : Πρέπει να ζητείται η διαπίστευση ενός εκάστου και να επισημαίνεται **ΑΥΣΤΗΡΑ** το ωράριο εισόδου τους στις Ε.Δ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV : ΥΠΟΔΟΜΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Βασικός παράγοντας για ένα πετυχημένο αγώνα, είναι η υποδομή που πρέπει να διαθέτει και η Οργάνωση, που πρέπει να κάνει το σωματείο. Κατωτέρω αναφέρονται οι υποχρεώσεις των οργανωτών σε όλα τα τμήματα του αγώνα

1. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ - ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

1.1 Χώρος κλειστός επαρκής, καθαρός και οριοθετημένος (κάγκελα, πλέγματα) Χώρος ανοιχτός επιπλέον δύο (2) τέντες και ομπρέλες Τραπέζια, καρέκλες, πυροσβεστήρες, ζυγαριά, Πανώ Σωματείου - ΟΜΑΕ - Χορηγών - Σημαίες Σωματείου - ΟΜΑΕ - Χορηγών Τουαλέτες, κυλικείο.

1.2 Φάκελο ή τσάντες ή ντοσιέ στελεχών, αγωνιζομένων, ΜΜΕ, Δηλώσεις συμμετοχής, Φύλλα τεχνικού ελέγχου - αυτοκόλλητα ΟΚ, μπλοκ αποδείξεων – σφραγίδα σωματείου - Νούμερα αυτοκινήτων – αυτοκόλλητα χορηγών - Γενικός κανονισμός Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ, Δελτία Πληροφοριών – γραφική ύλη

2. ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

2.1 Χώρος επαρκής (πλατείες, λεωφόροι κλπ), ράμπα ή αψίδα ή μπαλόκι, Πολύ καλός φωτισμός, Μικροφωνική εγκατάσταση, Κάγκελα, πλέγματα, κορδέλες, τραπέζια, καρέκλες, τέντες, ομπρέλες, Κριτές για φύλαξη και ασφάλεια.

2.2 Σημαίες σωματείου – ΟΜΑΕ – Χορηγών Πανώ σωματείου - ΟΜΑΕ – χορηγών, Πίνακας εκκινούντων – Ωράρια, Δελτία πληροφοριών ενυπόγραφα, συμμετοχές – έντυπο διαφημιστικό υλικό.

3. ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

3.1 Αίθουσα ευρύχωρη με παράθυρα (κεραία VHF) Φωτισμός επαρκής – πρίζες – μπαλαντέζες Τραπέζια, καρέκλες, τουαλέτες

3.2 Λόγω της σοβαρότητας της εργασίας, στο αρχηγείο θα βρίσκονται ΜΟΝΟ:

Ο Αλυτάρχης και ο βοηθός του, ο Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα, ο Υπεύθυνος Επικοινωνιών, ο Υπεύθυνος Αποτελεσμάτων (με τους συνεργάτες του), ο Αστυνομικός Σύνδεσμος (για αγώνες Ευρωπαϊκού ή Παγκόσμιου Πρωταθλήματος), ο Παρατηρητής, οι Αγωνοδίκες και ο Ιατρός του αγώνα.

4. ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

- 4.1 Αίθουσα ευρύχωρη, φωτισμός επαρκής, τραπέζια, καρέκλες, τουαλέτες
- 4.2 Φωτοτυπικό Γραφίτης – χαρτί Ταμπλό ανακοινώσεων - Ταμπλό αποτελεσμάτων - Θήκες αποτελεσμάτων - Γραφική ύλη
- 4.3 Υπολογιστής, Συμμετοχές – διαφημιστικό υλικό

5. ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Τα ανωτέρω ως εις παρ. 4

6. ΑΙΘΟΥΣΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΝ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ

- 6.1 Αίθουσα ευρύχωρη, φωτισμός επαρκής, τραπέζια – καρέκλες, τουαλέτες.
- 6.2 Αποτελέσματα, κόλλες, στυλό.

7. ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΠΑΘΛΩΝ

- 7.1 Αίθουσα ευρύχωρη, Φωτισμός επαρκής, Μικροφωνική εγκατάσταση, καρέκλες, μπουφές, τουαλέτες.
- 7.2 Βάθρο Κύπελλα Μετάλλια Σαμπάνιες
- 7.3 Αποτελέσματα

Πανώ Σωματείου – ΟΜΑΕ – χορηγών

Σημείες Σωματείου – ΟΜΑΕ – χορηγών

8. ΑΙΘΟΥΣΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ ΝΙΚΗΤΩΝ (Εφ όσον προβλέπεται)

Τα ανωτέρω 7.1 και 7.3 με την απονομή των επάθλων και ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ μια «ΠΛΑΤΗ» πίσω από τους νικητές, με τα λογότυπα του Σωματείου, του αγώνα, της ΟΜΑΕ και των χορηγών.

9. ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ο Τελικός Τεχνικός Έλεγχος θα πρέπει να γίνεται :

- 9.1 Στο PARC FERME, σε απόμερο χώρο, φυλασσόμενο από κριτές παρουσία μόνο του πληρώματος, των μηχανικών του, των Τεχνικών Εφόρων
- 9.2 Σε περίπτωση ένστασης ο έλεγχος θα γίνεται απαραίτητα σε ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ αυτοκινήτων, κλεισμένων των θυρών και με την παρουσία του πληρώματος, των μηχανικών του, των Τεχνικών Εφόρων και ενός Αγωνοδίκη. Το συνεργείο αυτό θα έχει αναφερθεί στον Συμπληρωματικό Κανονισμό ή σε Δελτίο Πληροφοριών.

10. ΦΥΛΑΞΗ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΧΩΡΩΝ

Καλό θα είναι ορισμένοι χώροι κατά την διεξαγωγή του αγώνα να φυλάσσονται. Οι χώροι αυτοί είναι :

Διοικητικός έλεγχος – Αρχικός τεχνικός έλεγχος,

Πανηγυρική Εκκίνηση, (μέτρα τροχαίας),

Αρχηγείο του Αγώνα,

Αίθουσα Συνεδριάσεων Αγωνοδικών και

Τελικός Τεχνικός Έλεγχος.

Οι χώροι αυτοί, θα πρέπει να επανδρώνονται και να φυλάσσονται, από άτομα – μέλη του Σωματείου ή εθελοντές ή εφόσον υπάρχει οικονομική δυνατότητα από εταιρεία φύλαξης. Τα άτομα αυτά θα πρέπει (αν είναι δυνατόν) να έχουν κάποια γνώση του αγώνα και των κανονισμών, να δίνουν πληροφορίες, να έχουν άποψη συμπεριφορά και ευπρεπή εμφάνιση.