



TOSFED

RALLİ

GÜVENLİK

ESASLARI

KILAVUZU







Eren ÜÇLEROPRAĞI
TOSFED Başkanı

Sevgili Arkadaşlar,

TOSFED Ralli Güvenlik Esasları Kılavuzu, ülke çapındaki TOSFED Ulusal Ralli etkinliklerinin güvenli bir şekilde yürütülmesine ilişkin yapılan çalışmalardan örnekler içeren bir kılavuzdur.

Ulusal ve Mahalli düzeydeki rallilerde TOSFED Ulusal Ralli Şampiyonası'ndaki güncel uygulamaları yakalamak için TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından yakın işbirliği içinde çalışılıp hazırlanmıştır.

Güvenlik önemli bir mesele olmaya devam ediyor. Ancak TOSFED; motor sporları seyircilerini, yarışmacılarını, gözetmenlerini ve medya mensuplarını korumak için mümkün olan her şeyi yapmaya kararlı. Dikkatli planlama ve doğru uygulama, sevdiğimiz sporun sürekli başarısı için çok önemlidir.

Bunu akılda tutarak, tüm kulüplerimizi, ralli organizatörlerini, yetkilileri ve gönüllüleri bu yönergeleri özümsemeye ve ralli etkinliklerinin düzenlenmesinde size yardımcı olacak değerli bir kaynak olarak görmeye davet ediyorum.

Saygılarımla

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ

1. GÖREVLİLERİN ROLLERİ VE SORUMLULUKLAR

- 1.1 Komiserler Kurulu Başkanı
- 1.2 TOSFED Güvenlik Delegesi
- 1.3 Yarışma Direktörü
- 1.4 TOSFED Medikal Delege
- 1.5 Yarışma Doktoru/Medikal Sorumlu
- 1.6 Güvenlik Sorumlusu
- 1.7 Güvenlik Sorumlusu Yardımcısı
- 1.8 Özel Etap Sorumlusu
- 1.9 Özel Etap Sorumlusu Yardımcısı
- 1.10 Özel Etap Güvenlik Sorumlusu
- 1.11 Etap Gözetmeni Gereklerinin
- 1.12 Tabardlar/Yelekler

2. GÜVENLİK ARAÇLARI VE GÖREVLERİ

- 2.1 Ralli Zaman Çizelgesi
- 2.2 Güvenlik Aracı Altın Kuralları
- 2.3 Seyirci Güvenlik Aracı veya S1
- 2.4 Güvenlik Araçları 000/00
- 2.5 Tek Sıfır(0)
- 2.6 Süpürücü Araç
- 2.7 Geçici Güvenlik Araçları
- 2.8 İlave Güvenlik Araçları
- 2.9 Güvenlik Araçlarının Zamanlaması
- 2.10 Vip Araçlar
- 2.11 Ek Araçlar (Görevli Araçları)

3. GÜVENLİK DOSYASI

- 3.1 Güvenlik Dosyası
- 3.2 Ayrıntılı Güvenlik Dosyası
- 3.3 Olay Yönetim Planı
- 3.4 Medikal Noktalar
- 3.5 Özel Etap Telsiz Haberleşmeleri
- 3.6 Zorunlu Telsiz Noktaları
- 3.7 İlave Telsiz Noktaları
- 3.8 Araç Takip Sistemleri
- 3.9 Şikânetler
- 3.10 Viraj Kesme
- 3.11 Servis Alanı
- 3.12 Yarış Araçları için Yangın İkmal alanı
- 3.13 Özel Test İçin Öneriler
- 3.14 Çevre Politikaları
- 3.15 Engellilik ve Erişilebilirlik

4. ÖZEL ETAP SEÇİMİ

- 4.1 Özel Etap Seçimi
- 4.2 Start, Finish & Stop Çizgileri
- 4.3 Risklerin Belirlenmesi
- 4.4 Metal Bariyerler ve Diğer Tehlikeler

5. SEYİRCİ GÜVENLİĞİ

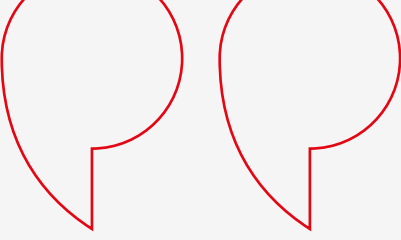
- 5.1 Risk Alanları
- 5.2 Kurulum Şemaları
- 5.3 Bant Renkleri
- 5.4 Seyircilerle İletişim
- 5.5 Gözetmen İletişimi
- 5.6 Yardımcı Araçlar
- 5.7 Medya Güvenliği ve Tanımlama

6. DRONE

- 6.1 Drone Kullanımı

7. ÖZEL DURUMLARIN İDARESİ

- 7.1 Ralli Merkezi
- 7.2 Olay Yeri Müdahalesi
- 7.3 Yarışmacılar İle Güvenlik Brifingi
- 7.4 Kritik Kazaların Yönetimi
- 7.5 Kaza Verilerinin Toplanması



Ralli Sporü insan ve makinenin araziye ve zamana karşı en büyük sınavlarından biridir. Bu, öyle bir takım sporudur ki, bu takımlar sadece özel etaplarda yarışan Pilot ve co-pilotan oluşmaz, onları destekleyen, gece gündüz demeden çalışan uzman teknik adamları da kapsar. Aynı zamanda da bölgenin kasabalarından ve köylerinden geçtiğı için yerel birçok coşku seyirci ve genel halk için erişilebilir bir spordur.

Güçlü güvenlik geçmişine sahip ve katı kurallar altında organize edilen bir spor olarak tanınır. Bu güvenlikten herhangi bir sapma, sevdiğimiz bu sporun geleceğini tehdit edebilir.

Organizatörlerin; yarışmacılar, gönüllüler, görevliler, gözetmenler, medya ya da seyirciler olmak üzere herkes için emniyet risklerini etkili bir biçimde yönetebilmesi sporumuz için hayati önem taşımaktadır.

Ralli sporunun en büyük zorluklarından biri halkın güvenliğini sağlamaktır.

Unutmayın, bir görevli, bir gözetmen ya da yarışmacı dışındaki herkes seyirci olarak kabul edilir ve genel halktan biri sayılır.

Tüm motor sporları etkinlikleri öncelikle büyük kamu etkinlikleri, ikinci olarak spor yarışı olarak dikkate alınmalıdır

Ne yazık ki, birçok seyirci potansiyel tehlikeleri anlamıyor ve otomobillerin hızlarını idrak edemiyor. Sonuç olarak da sürücülerin becerilerine ve otomobillerin dayanıklılıklarına güvenerek kendilerini tehlikeye atacak yerlerde durmaları, basit emniyet kuralları hakkında bilgili olmadıklarını gösteriyor.

Tüm seyircilerin makul bir yerde bulunduğundan ve kontrolden çıkan bir otomobilin yaratacağı tehlikenin farkında olduğundan emin olmak herkesin sorumluluğundadır. Güvenlik her ralli etkinliğinin merkezinde olmalıdır.

Bu yaşayan bir belgedir ve en iyi uygulamayı yansıtacak şekilde güncellenecektir. Etkinlik organizatörlerinden ve görevlilerden alacağı destekle deneyimlerimizin pekişmesini sağlayıp, en iyi uygulamaları ve öğrendiklerimizi paylaşarak geliştirecektir.

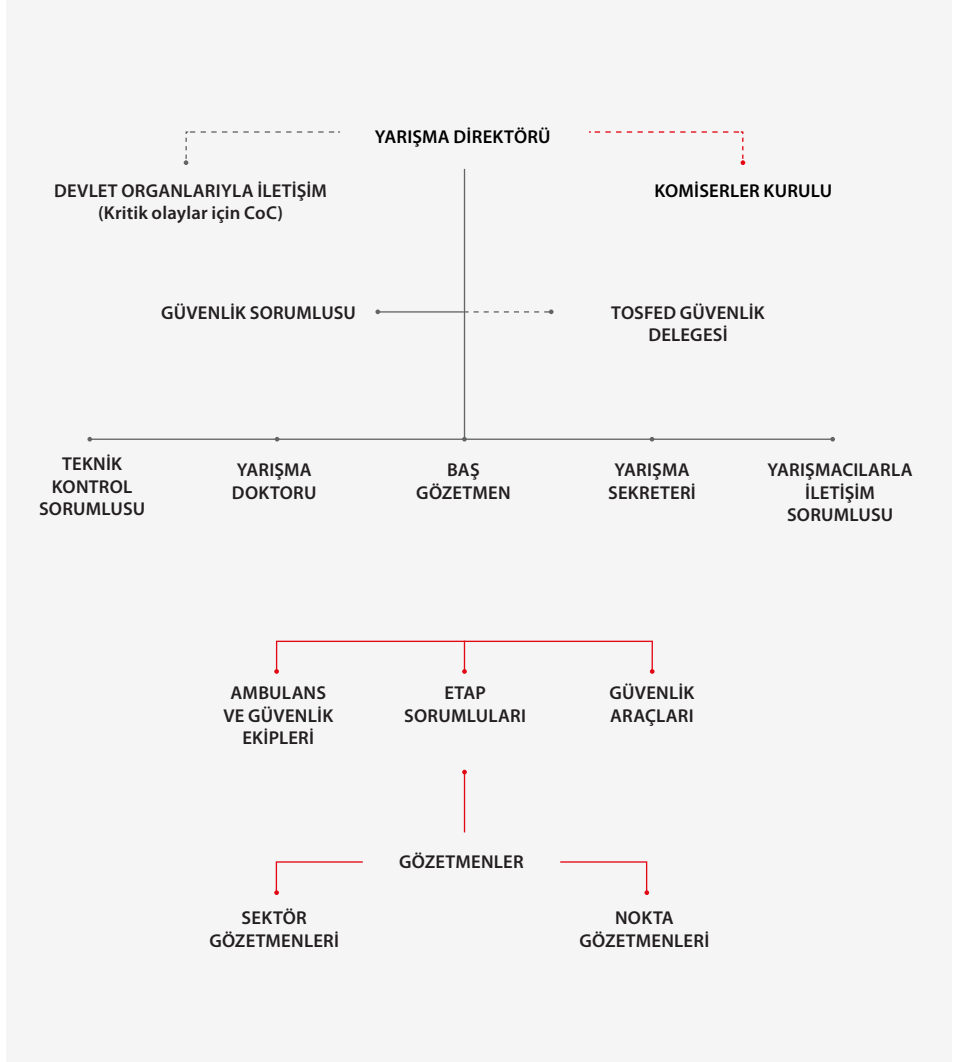


1. GÖREVLİLERİN ROLLERİ VE SORUMLULUKLAR

- 1.1 Komiserler Kurulu Başkanı
- 1.2 TOSFED Güvenlik Delegatesi
- 1.3 Yarışma Direktörü
- 1.4 TOSFED Medikal Delege
- 1.5 Yarışma Doktoru/Medikal Sorumlu
- 1.6 Güvenlik Sorumlusu
- 1.7 Güvenlik Sorumlusu Yardımcısı
- 1.8 Özel Etap Sorumlusu
- 1.9 Özel Etap Sorumlusu Yardımcısı
- 1.10 Özel Etap Güvenlik Sorumlusu
- 1.11 Etap Gözetmeni Gereksinimleri
- 1.12 Tabardlar/Yelekler

1. GÖREVLİLERİN ROLLERİ VE SORUMLULUKLARI

RALLİ ETAP YAPISI



1.1 KOMİSERLER KURULU BAŞKANI

Komiserler Kurulu Başkanı üç kişilik kurulun en kıdemli üyesidir. Komiserler etkinliğin organizasyonundan sorumlu değildir ve söz konusu faaliyetlerle ilgili olarak herhangi bir yürütme görevleri bulunmamaktadır. Bu nedenle görevlerini yerine getirirken TOSFED ve yönetmeliklerine göre hareket ederler ve TOSFED haricinde kimseye karşı sorumlulukları yoktur.

Komiserler yarışmacıları cezalandırma, ek yönetmelikleri değiştirme, diskalifiyeleri devreye alma, mücbir sebep ve ciddi güvenlik problemi yaşanması durumunda bir yarışmayı erteleme yetkisine sahiptirler. Herhangi bir yarışmayı geçici ya da kalıcı olarak durdurma kararı dahi alabilirler.

Uluslararası Spor Kodu, Ek V, Madde 3.1.1 ve Ek yarışma Komuta ve Kontrol 1.1

Komiserler bir yarışma sırasında yönetmeliklerin uygulanmasından sorumludur.

a) Rolü

–Komiserler yarışma üzerinde üst seviyede yetkiye sahiptir. Ayrıca kurallar kitabının, ulusal ve ek yönetmelikler ile resmi programların uygulanması ve uygulanması için yetkisine sahiptir. Bir etkinlik esnasında ortaya çıkabilecek herhangi bir konuyu, kurallar kitabında belirtilen temyiz hakkına tabi olarak çözebilirler.

b) Sorumlulukları

–Lütfen Uluslararası Spor Kuralları – Madde 11.8 ve 11.9'na bakınız.

TOSFED Ulusal Ralli Kuralları

FIA Bölgesel Şampiyona Spor Kuralları

1.1.1 Komiserler

Komiserler kurulu her zaman üç üyeden oluşur. Başkan ve bir üye TOSFED tarafından atanır.

Üçüncü üye, ralliyi organize eden ülkenin ASN'si tarafından atanır. Komiserler ve Yarışma direktörü arasında daimi bir iletişim bağlantısı olması gerekir. Rallinin koşulması esnasında en az bir komiser Ralli Merkezi'nin yakınında bulunmalıdır.

1.2 TOSFED GÜVENLİK DELEGESİ

Güvenlik Delegesi, güvenlik konularında bilgili ve deneyime sahip biridir. Organizatörü destekleyecek ve yarışmanın güvenli bir şekilde yürütülmesi ve yönetilmesine yardımcı olmak için tavsiyelerden bulunacaktır.

Güvenlik Delegesinin rolü şu şekilde olacaktır:

•Halkı, gözletmenleri ve yarışmacıları güvende tutmayı hedefleyen unsurların etkinliğini değerlendirecek.

•Güvenlik dosyası ve diğer ilgili planları gözden geçirmek, erken bir aşamada yarışma planlamasına katkıda bulunmak.





•Yarışma sırasında uygun bir güvenlik aracıyla (Bkz. Bölüm II, mutabık kalınan bir programa bağlı olarak ilk yarışmacı otomobilinin startına mümkün olduğunca yakın zamanda özel etapları dolaşmak.

•Doğrudan Güvenlik Sorumlusu ile çalışacak, güvenlik araçları ve ralli merkezi ile telsiz temasında olacak.

•Etkinlik sonrası bilgilendirme toplantısında yer alacak.

•Etkinlikten sonra organizatöre sunulacak bir Güvenlik Sorumlusu Raporu yazacaktır.

Güvenlik Delegatesi de mücbir sebep veya güvenlik sorunundan dolayı yarışma direktörüne bir özel etabın başlangıcını en fazla 30 dakika öteleme ya da bir özel etabın iptal edilmesini tavsiye etme yetkisine sahiptir.

TOSFED Güvenlik Delegatesinin olmadığı yarışmalarda, atanmış TOSFED Gözlemcisiinden –genellikle ikinci komiser- raporlarında güvenliği de değerlendirmesi istenir.

Güvenlik Delegatesi ya da gözlemciden sürekli olarak düşük not alan yarışmalarda değişiklikler yapılması, potansiyel olarak gelecek yılki yarışmaya izin verilmemesi beklenir.

Güvenlik Delegatesi ve/veya Gözlemci raporu, Yarışma Doktoru, Komiserler Raporu ve yarışmacılardan toplanan raporlar ile birlikte değerlendirilmelidir.

TOSFED yarışmaları için bu raporlar derlenir ve inceleme için TOSFED Güvenlik Delegatesine ve TOSFED Sportif Direktörlüğüne gönderilir.

Bir güvenlik endişesinin vurgulandığı herhangi bir TOSFED Gözlemci veya Güvenlik Sorumlusu raporunu gözden geçirecek ve gerekli gördüğü takdirde ilgili etkinlik için bir “Sarı Kart” verilmesini tavsiye edecektir. Herhangi bir ciddi güvenlik ihlali, doğrudan Dünya Motor Sporları Konseyi’ne bildirilecektir.

SARI KART

Rallilerde ciddi bir güvenlik eksikliği gözlemlenmesi durumunda ve TOSFED Sportif Direktörlüğünün teklifi üzerine TOSFED Yönetim Kurulu tarafından bir etkinlik organizatörüne sarı kart verilebilir.

TOSFED Yönetim Kurulu, sarı kart gören bir etkinliğin bir sonraki yılın takvimine alınmamasına karar verebilir.

MAVİ KART

Yönetmeliklere ve taahhüt edilen şartlara (güzergah, organizasyon yapısı vb.) ciddi bir uyumsuzluk gözlemlenmesi durumunda, TOSFED Yönetim Kurulu tarafından bir etkinlik organizatörüne mavi kart verilebilir.

Organizatörün bir sonraki yılın takvimine dâhil olabilmesi için TOSFED Yönetim Kurulu tarafından kararlaştırılan eylem listesini kabul etmesi ve uygulaması gerekmektedir.

Güvenlik Delegatesi, yarışmanın Güvenlik Görevlilerinin görevlerini yerine getirmelerine yardımcı olmak; kendi yetki alanları dahilinde, TOSFED Şampiyonasını düzenleyen tüm güvenlik düzenlemelerine uyulmasını sağlamak, gerekli gördüğü yorumları yapmak ve olayla ilgili gerekli raporları hazırlamakla görevlidir. Rallilerde, bir özel etabın başlamasını en fazla 30 dakika öteleme yetkisine sahiptir.

a) Rolü

–Güvenlik Delegatesinin rolü, yarışmadan önce Yarışma Güvenlik Planını gözden geçirmek ve yarışma esnasında bu planın uygulandığından emin olmak ve baştan sona Güvenlik Sorumlusunun çalışmalarını denetlemektir.

b) Sorumlulukları

–Yarışmayla ilgili güvenlik planlama ve değerlendirme toplantılarına katılmak

–Halk ve medya alanlarının güvenliğini incelemek

–TOSFED ve organizatör kulüpler arasında güvenlikle ilgili herhangi bir idari ögeyi koordine etmek

–Etkinlikte güvenlikle ilgili herhangi bir olayı değerlendirmek ve raporlamak

–TOSFED Ulusal Ralli Kuralları

–FIA Bölgesel Şampiyona Spor Düzenlemeleri

TOSFED Güvenlik Delegesi, halkın ve medyanın güvenliğini izlemekten özel olarak sorumludur. Güvenlik koşullarının yeterli olmadığını düşünürse, özel etabın başlamasını 30 dakikaya kadar geciktirme yetkisine sahiptir.

1.3 YARIŞMA DİREKTÖRÜ

Yarışma Direktörü, organizasyon ekibine liderlik eder. Yarışmanın yönetmeliklere uygun olarak güvenli bir şekilde yürütülmesinden sorumlu yetkilidir. Kıdemli yetkililer, gözetmenler, ulusal yetkililer ve gönüllüler aracılığıyla ellerindeki tüm kaynakları kullanarak, sonuçlar kesinleşene kadar hazırlık aşamasından başlamak üzere yarışma boyunca etkin kararlar alarak yarışmaya komuta ederler.

Yarışma Direktörü nihai olarak komuta zincirinin başındadır ve bu nedenle özel etaplarla ilgili kararları Etap Sorumluları ile birlikte alacaktır. Bu karar verme sürecinde güvenlik, her zaman birinci öncelik olacak, yarışma güzergahı ikincil bir husus olarak ele alınacaktır.

Engelli bir yarışmacı (pilot veya co-pilot) bir ralliye katılıyorsa; Yarışma Direktörü, tüm gözetmenlerin bundan haberdar olduğundan emin olmalıdır. Kaza durumunda, yarışmacının otomobilinde evrensel engelli simgesi varsa söz konusu yarışmacıyı kurtarmak için farklı yardım teknikleri gerekeceğinin farkında olunmalıdır. Örneğin yürüyemeyen birinin bacakları ve gövdesini kurtarmayı engelleyen başka sistemler olabilir. Bundan kurtarma ekibinin de haberdar olmasını sağlamak için Yarışma Doktoru bilgilendirilmelidir.

Uluslararası Spor Kodu, Ek V, Madde 3.1.3 ve Ek Yarışma Komuta ve Kontrol 1.3

Yarışma Direktörü, özel etaplarda tüm yönleriyle güvenlikten, bir güvenlik kılavuzu hazırlamaktan ve yarışma sırasında buna uyulmasını sağlamaktan sorumludur.

a) Rolü

–Yarışma Direktörü, etkinliğin yürürlükteki yönetmeliklere uygun olarak yürütülmesinden sorumludur.

b) Sorumlulukları

–Lütfen Uluslararası Spor Kurallarına bakınız - Madde 11.11.

1.4 TOSFED MEDİKAL DELEGESİ

TOSFED Medikal Delegesi, medikal güvenlik planının mevzuata uygunluğunu kontrol etmeli ve buna göre hareket edilmesini sağlamalıdır.

•Medikal güvenlik planını, Yarışma Doktoru tarafından ralliden iki ay önce doldurulmuş ve gönderilmiş yarışma öncesi medikal anketi yardımıyla değerlendirecektir.

•Yarışma sırasında, servis alanının yanı sıra etaplardaki her medikal noktayı ziyaret ederek sağlık hizmetlerinin varlığını ve doğru çalıştığını kontrol eder. Personelin sahada uygun şekilde konuşlandırıldığını ve eğitilmiş olduğunu inceler. Araçları ve medikal kurtarma için kullanılan teçhizatı göreve uygunluk yönünden değerlendirecektir. Bu, Güvenlik Sorumlusu ve Yarışma Direktörü ile yakın işbirliği ve etkili iletişim içinde, ilk yarışmacıdan 60 ila 90 dakika önce her özel etapın geçilerek yapılacaktır.

•Tüm sağlık personeli ile birlikte kurtarma tatbikatı yapacak ve gerekirse eğitimlerine katkıda bulunacaktır.

•Herhangi bir kaza ve/veya medikal olay hakkında medikal Sorumlu tarafından bilgilendirilmelidir ve komiserlere gönderilmeden önce hazırlanan günlük raporu kontrol edecektir.

•Medikal Sorumlu ile ortak sorumluluk altında, kaza geçiren bir sürücünün ne zaman tekrar yarışa girebileceğine karar verecektir.

•Uygun olduğunda hastaneye kaldırılan yarışmacının takibini yapacaktır.

•Yarışmadan sonra TOSFED'e iletilecek olan medikal hizmetler hakkında bir rapor hazırlayacaktır. Referans: Ek H Ek 8 Madde 2

1.5 YARIŞMA DOKTORU/MEDİKAL SORUMLU

Yarışma Doktoru, güvenlik planının medikal kısmından ve uygulanmasından sorumludur. Sadece yarışma için doktorların ve sağlık ekibinin görevlendirilmesinden değil, aynı zamanda her birinin karşılaşması muhtemel yaralanmalarda gerekli bilgi ve beceriye sahip olmasından da sorumludur.

Yarışma Doktoru, bir özel etapla medikal tesis noktaları arasındaki mesafenin maksimum 10 dakika olmasını sağlayacaktır. Güvenlik planı ve zaman çizelgesi oluşturulurken bu yerlerin seçimi, güzergah üzerinde saatte 50-55 km hızla sürülen otomobilin zamanlamasına göre yapılacaktır.

Ayrıca, herhangi bir yaralanmayla başa çıkmak için uygun tesislerin hazırda bekletilmesi adına ralli esnasında hasta götürülecek travma merkezleri ve hastanelerle de iletişime geçecektir. Bu, yarışma günleriyle ilgili olarak görevli doktorlarla görüşmeyi de içerebilir.

Yarışma Doktoru, medikal müdahale araçlarının özel etabın bulunduğu arazide çalışacak standartta olmasını ve yönetmeliklerde vurgulanan zaman çizelgesine bağlı olarak gerektiğinde aksiyon alabilecek bir pozisyonda konumlandırılmasını sağlar. Yarışma Doktoru, yarışmada kullanılacak medikal helikopterle de irtibatla olacaktır. Etaba konuşlandırılma ve iniş yapma durumunda helikopterin mürettebatı ile görüşülmesi gerekecektir.

Yarışma günü tüm sağlık personelinin ilgili yerlerinde olmasını sağlayacaktır. Yarışma Direktörüne rapor edilen herhangi bir olay veya yaralanmanın ciddiyeti konusunda tavsiyede bulunacak, herhangi bir hastanın etaptan en iyi ve çabuk şekilde nasıl çıkarılacağı ve ambulans veya helikopterle hastaneye nasıl nakledileceği konusunda Yarışma Direktörü ve Güvenlik Sorumlusu ile birlikte çalışacaktır.

Engelli bir yarışmacı (pilot veya co-pilot) bir ralliye katıldığında; Yarışma Doktoru, kurtarma ekiplerinin tüm üyelerinin bilgilendirilmelerini sağlamalıdır. Bir kaza durumunda yarışmacının Aracında evrensel engelli sembolünü varsa kurtarma ekiplerinin tüm üyeleri, ayakta olmayan yolcunun özel yardım gerektiren durumları olduğunu ve ek bir emniyet sistemine sahip olabileceğini göz önünde bulundurmalıdır. Bacakları ve/veya gövdesi koltuğa bağlı olabilir ve bu durum kurtarmayı engelleyebilir. Kokpitte yapılan değişiklikler de kurtarmaya zorluk çıkartabilir. Kurtarma ekipleri, özelliklerini tanımak için ralli öncesinde mümkün olduğunca engelli yarışmacılarla ve modifiye edilmiş araçlarla buluşmalıdır.

Uluslararası Spor Kodu, Ek V, Madde 3.1.5 ve Ek Olay Komuta ve Kontrol 1.5

Bir tıp doktoru, Yarışma Doktoru, TOSFED veya bir organizatör kulüp tarafından düzenlenen bir yarışmadaki tüm faaliyetlerle bağlantılı medikal hizmetin organizasyonundan sorumludur. Kulüp tarafından belirlenir. TOSFED Ralli Şampiyonaları için TOSFED tarafından da atama yapılması gerekir.

a) Rolü

–Yarışma Doktoru, doğrudan Yarışma Direktörü ile bağlantılı olarak medikal hizmetlerin sağlanması üzerinde genel kontrole sahiptir.

b) Sorumlulukları

–Uygun şekilde eğitilmiş ve kalifiye sağlık personelinin görevlendirilmesini içeren etkinliklerde medikal hizmetlerin organizasyonunu ve idaresini yönetmek.

Yarışma için sağlık ekiplerini planlamak ve koordine etmek, yarışma yerinde dağıtımlarını denetlemek ve en üst düzeyde medikal karar verme sorumluluğunu üstlenmek.

Daha fazla ayrıntı için FIA Uluslararası Spor Kuralları, Ek H, Madde 2.7.2.1'den 2.7.2.2'ye ve Ek 2'ye bakın.

Uluslararası Spor Kuralları, Ek L, Madde 11.3 Engelli Sürücüler için Uluslararası Lisans sahipleri için motor sporları uygulaması

Yürüyemeyen engelli sürücüler, yalnızca duman veya yangın gibi acil durumlarda, etap koşuluysa durmuş bir araçtan kendilerini kurtaracaktır. Ayrıca, bir su kütlesine yakınsa ve batma riski altındaysa yine araçlarından kendileri çıkaracaktır. Duran bir aracın engelli sürücüsü, aracını aptan güvenli bir yere çıkaramıyorsa emniyet kemeri ve güvenlik ekipmanları ile bağlı, araçta kendi kafesi ile korunarak kurtarılmayı bekleyecektir.



Gözetmenler, kaza yapıp kalan bir yarışmacının otomobiliinde evrensel engelli sembolünü gördüklerinde, acil bir durum (duman, yangın veya suya batma) yoksa; yürüyemeyen sürücünün Aracında kalmasının istendiğini dikkate almaları gerektiği konusunda bilgilendirilmelidir.

Ayrıca bazı durumlarda sürücünün bacaklarının da bağlı olabileceğinin farkında olmaları önemlidir.

1.6 GÜVENLİK SORUMLUSU

Güvenlik Sorumlusu, etkinlikle ilgili tüm güvenlik konularını koordine etmekten sorumludur ve organize komitesindeki diğer birkaç kişiden biridir. Bu kilit rolü üstlenecek kişinin rallilerde önemli bir güvenlik deneyimine sahip olması gerekir ve işi bir etkinliğin güvenli bir şekilde yürütülmesi için çok önemlidir.

Güvenlik dosyasını hazırlamaktan ve etkinliğin yürütülmesine dâhil olan herkesin dosyadan haberdar olmasını ve organizasyonun kurallara uygulan olarak

sürdürülmesini sağlamak için kişilerin uygun eğitimi almalarını sağlamaktan sorumludurlar. Güvenlik Sorumlusu, rota planlaması, yarışmanın koşulması ve yarışma sonrası brifinglere dahil edilmelidir.

Acil hizmetlerin ve yerel yetkililerin etkinlikten haberdar olmaları ve planlama süreci boyunca köprünün sağlanması için Medikal Sorumlu ile irtibat kuracaktır.

Yarışma için genel risk değerlendirmeleri yapacak ve güvenlik dosyasına ve kurulum planlarına eklemek üzere Yarışma Direktörü ile birlikte etaplara özgü risk değerlendirmeleri yapacaktır. Güvenlik Sorumlusu, yarışma koşullarına hala geçerli olduklarından emin olmak için risk değerlendirmelerini sürekli olarak gözden geçirecek ve bu tecrübeyi gelecekteki öneriler için kullanacaktır.

Güvenlik dosyasının bir kopyasının veya güvenlik planının ilgili bölümlerinin ihtiyacı olanlara dağıtılmasını sağlayacaktır. Yarışma esnasında; Güvenlik Sorumlusu, Yarışma Direktörü ile yakın temasta kalacak ve herhangi bir güvenlik ve kurtarma operasyonunun uygulanabilirliği hakkında tavsiyelerde bulunacaktır.

Uluslararası Spor Kuralları, Ek V, Madde 3.1.4 ve Ek Yarışma Komuta ve Kontrol 1.4

Güvenlik Sorumlusu, özel etaplarda tüm yönleriyle güvenlikten, bir güvenlik kılavuzu hazırlamaktan ve yarışma sırasında buna uyulmasını sağlamaktan sorumludur.

a) Rolü

Güvenlik Sorumlusu, yarışma öncesinde yarışma güvenlik planının geliştirilmesini ve etkinliğin bu plana uygun olarak yürütülmesini sağlar. Doğrudan Yarışma Direktörüne rapor verecek ve Baş medikal Sorumlu, Baş Gözetmen ve Kurtarma Baş Sorumlusu ile birlikte çalışacaktır.

b) Sorumlulukları

Etkinlikte, genel güvenlik ve iletişim kontrolünü sürdürmek.

İlgili tüm kamu güvenliği kuruluşlarıyla bağlantı kurmak.

Formülasyonu ile ilgili geleceğe yönelik önerilerde bulunmak üzere, etkinlik boyunca Güvenlik Dosyasının işleyişini takip etmek.

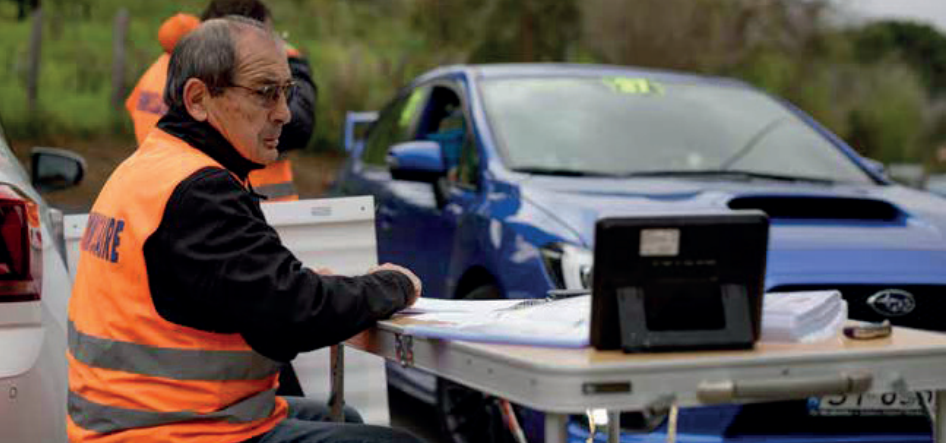
Beklenen seyirci sayısı için yeterli izleme alanının mevcut olduğundan emin olmak.

Etkinlik Güvenlik Planındaki ilgili ayrıntıların etkinlikten önce ilgili personele dağıtılmasını sağlamak.

1.7 GÜVENLİK SORUMLUSU YARDIMCISI

Rallilerde önemli güvenlik deneyimine sahip biri tarafından yerine getirilmesi gereken bir diğer kilit rol olan Güvenlik Sorumlusu Yardımcılığı, Güvenlik Sorumlusu veya Yarışma Direktörü Yardımcısı tarafından da yerine getirilebilir.

Güvenlik Sorumlusu Yardımcısı, önerilen rotanın kullanılması durumunda yeterince kontrol edilemeyen herhangi bir bölümdaki herhangi bir seyirci güvenliği endişesini işaretlemelidir. Güvenlik planına, özellikle her etap için seyirci güvenliği ve seyirci erişimi bölümlerine katkıda bulunmalıdır.



Yarışmada; Güvenlik Sorumlusu Yardımcısı, seyirci güvenliği konusunda kilit bir role sahiptir ve her bir özel etap 'canlı' hale gelmeden önce etapları mutabık kalınan bir programa göre geçecektir. Görevleri, etap boyunca ilerledikçe ortaya çıkabilecek sorunları tespit etmek ve bunlarla başa çıkmaktır.

Etkinliğin ardından, tasarlanan planların nasıl işlediğini ve gelecek için hangi derslerin çıkarılabileceğini görmek için yarışmacıların araç içi görüntülerinin veya internetten gelen seyirci görüntülerinin kullanımı üzerinde çalışılmalıdır.

1.8 ÖZEL ETAP SORUMLUSU

Özel Etap Sorumluları, etkinlikten mümkün olan en erken zamanda, kendilerine atanan özel etap(lar) hakkında tam bilgiye sahip olmalıdır. Kurulum şemaları, seyirci park yeri ve izleme alanları dahil olmak üzere etaplar için etkinlik güvenlik dosyasının uygun bölümlerinin kopyalarını alacaklardır. Özel etap güvenlik planı taslağının kopyalarına erkenden dahil edilmesi, etap sorumlusunu etkinlik planlaması hakkında bilgilendirir ve son özel etaba katkıda bulunmalarına olanak tanır. Kendi özel etaplarının kurulum planlarına uygun olarak koşturmayaya hazırlanmasını ve seyirci alanlarının bunlara tam olarak uymasını sağlamak Özel Etap Sorumlusunun sorumluluğundadır.

Gününde tüm gözetmenlerin özel etap güvenlik planına göre konumlandırılmasını ve Etap Sorumlusundan ya da ilgili sektör sorumlusundan briefing almalarını sağlamak onların sorumluluğundadır.

Her özel etap, seyirci gelmeden çok önce kurulmalı ve koşturmayaya hazır olmalıdır. Seyirciler bir yere yerleştikten sonra bir alan oluşturmaya çalışmak imkansızdır.

Etap Sorumlusu Yardımcısı, herhangi bir olay durumunda devreye girme ve Etap Sorumlusuna vekalet etme yeteneğine sahip olmalıdır. Bir olay meydana geldiğinde veya seyirci güvenliği ile ilgili sorunlar varsa yardımcının etaba girmesi de istenebilir.

a) Rolü

–Gönüllü Görevlilerin, yarışmacıların ve seyircilerin sağlık, güvenlik ve esenliklerini her zaman titizlik ve disiplinle sağlayarak yarışma alanını veya atanan sektörü yönetmek.

b) Sorumlulukları

– Tüm alan/sektör personeline etkin brifingler vermek.

Alan/sektördeki mevcut tüm ekipman ve insan kaynaklarını yönetmek.

Bir olay olması durumunda, olaya müdahil olacak görevlilerin emniyetlerini, koordinasyonunu gözlemleyerek yönetirken Ralli Merkezi'ni de durumdan haberdar etmek ve daha sonra mümkün olan en kısa sürede yeniden yarışmaya uygunluğun tatmin edici bir duruma dönüşünü yönetmek.

Tüm Etap Sorumlularının, güvenliği ilgilendiren herhangi bir konuda brifing almış olmaları gerekir. Bu, Yarışma Direktörü, Yarışma veya Seyirci Güvenlik Sorumlusu tarafından bir toplantı, video sunumu, çevrimiçi bilgisayar toplantısı, e-posta veya diğer makul olan doğrudan iletişim araçları aracılığıyla yapılabilir.

Bu oturum, tüm etap sorumlularının yarışma hakkında eksiksiz ve tutarlı bir brifing almasını sağlamak için bir fırsattır. Bu görüşmenin, aşağıdakileri kapsadığından emin olmalısınız:

•Tüm Etap Sorumluları güvenlik planını ve ilgili hareket planlarını görmüşlerdir.

•Aşağıdakiler dahil olmak üzere güvenlik planındaki kilit noktalar ele alınmalıdır:

•Beklenen seyirci sayıları ve erişim / seyirci izleme düzenlemeleri;

•TOSFED Güvenlik Sorumlusu, Güvenlik Aracı zaman çizelgesi ve Güvenlik Aracı düzenlemeleri;

•Olay yönetim planı;

•Önceki yıllardan değişiklikler;

•Etap başına tahmini gözetmen sayıları, elde edilen sayılar ve sayılara henüz yeterli olmadığı durumlarda gerekli eylemler

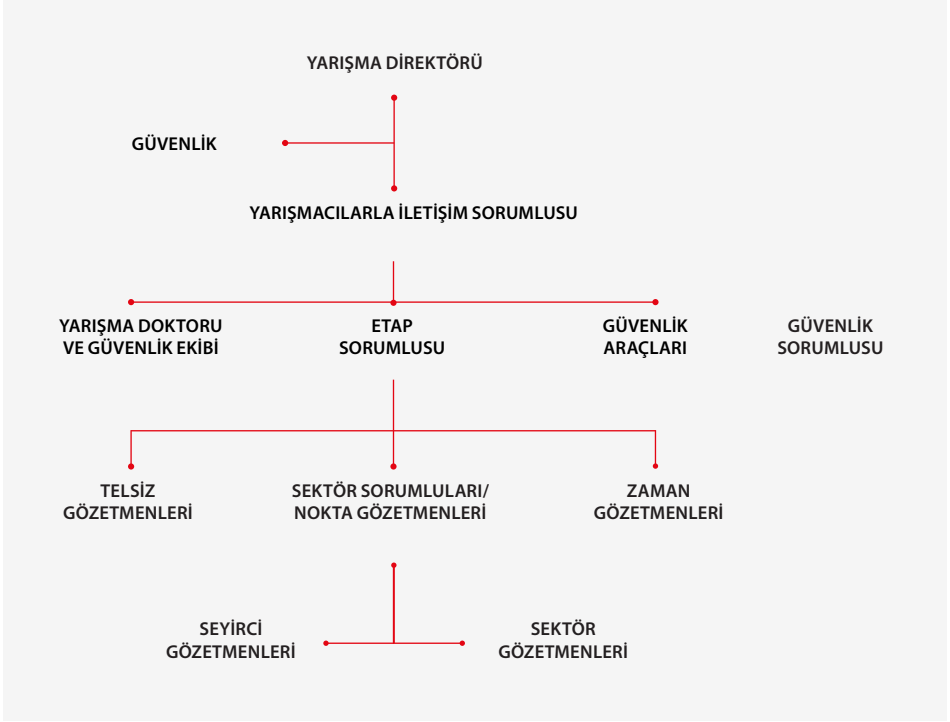
• Seyirciye özel alanlar için tahmini sayılar;

•Medya düzenlemeleri;

•Rol Hatırlatıcısı;

•Eapta gözetmenlere brifing verilmesi;

RALLİ ETAP YAPISI



•Yeni veya deneyimsiz gözetmenlerin yeri / eşleştirilmesi / brifing için düzenlemeler.

•Düşük seviyeli olaylar ve büyük olaylar için komuta zinciri.

Özel Etap Sorumlusunun, etap başlamadan önce tüm güvenlik ekipmanlarının yerinde olmasını sağlamaları gerektiğini hatırlatmak için start çizgisinde yarışmacılara göstermek üzere bir işaret hazırlaması iyi bir uygulamadır.

Hatırlatma şunları içermelidir:

- Balaklava
- Kask kayışının sıkılması
- Hansın kask bağlantılarının ve emniyet kemeri yerleşiminin kontrolü
- Emniyet kemerinin sıkılması
- Otomatik yangın söndürme sisteminin devreye alınması
- El tipi yangın söndürücünün güvenlik piminin çıkarılmış olmasına dikkat edin.

Tabela, start çizgisine yerleştirilmiş direğe bağlantılı basit bir corex parçası veya start gözetmeninin taşıdığı ve yarışmacıların ön camının önüne yerleştirerek gösterebileceği bir şey olabilir.



1.9 ÖZEL ETAP SORUMLUSU YARDIMCISI

Özel etabın güvenlik planına ve seyirci alanları şemalarına uygun olarak zamanında, ideal olarak etabın yarışmada kullanılmasından bir gün önce kurulmasını sağlamalıdır.

Etap Sorumlusu Yardımcısı, her bir yarışmacının özel etaba girerken kaydedilmesini sağlayacak ve her bir aracın stop noktasına gidişini izlemek için telsiz ağını kullanacaktır.

Bu, her bir telsiz noktasının geçen araç numaralarını not etmesi ve ilgili noktadan geçip geçmediğini bildirmek için telsiz ağını kullanmakla başarılabılır.

HER ŞEY YOLUNDA



DURUN YARDIM GEREKİYOR



Yarışmacıların bu şekilde telsiz üzerinden manuel izlenmesi, otomobil takip sistemi çalışıyor olsa bile yapılmalıdır.

1.10 ÖZEL ETAP GÜVENLİK SORUMLUSU

Her özel etapta bir Etap Güvenlik Sorumlusu ve Etap Sorumlusu Yardımcısı olmalıdır.

Özel Etap Güvenlik Görevlisi, kendi özel etabıyla ilgili olduğu için güvenlik planı hakkında tam bir bilgiye ve anlayışa sahip olmalıdır.

Ayrıca etaplarında bulunan personel ve ekipman hakkında tam bilgiye sahip olmalıdırlar.

Özel etabın start noktasından itibaren, etabın kurulumunda son bir kontrol yapmak için öncü araçlardan biriyle etabı geçecektir. Özel Etap Güvenlik Sorumlusu, bu tam etap kontrolünü gerçekleştirdikten sonra özel etabın sonunda üst düzey rolü üstlenecektir.

Gözetmenler

Tüm gözetmenler, güvenlikle ilgili her konuyla alakalı briefing almış olmalıdır. Bu, Yarışma Direktörü, Yarışma veya Seyirci Güvenlik Sorumlusu ya da Etap Sorumlusu tarafından bir toplantı, video sunumu, çevrimiçi bilgisayar toplantısı, e-posta veya diğer makul doğrudan iletişim araçları vasıtasıyla yapılabilir.

Etap Sorumlusu veya görevlendirdiği temsilcisinden bir briefing, gözetmenler etaba geldiklerinde yapılmalıdır (ve insanların etaba ne zaman geldiğine bağlı olarak birden fazla kez yapılması gerekebilir). Bazı durumlarda bu, etkinlikten önce bilgili ve deneyimli ekip liderleriyle telefonla da yapılabilir, ancak gerçekleştirilmesi gerekir. Bu briefing şunları içermelidir:

- Kişisel güvenlik bilgileri;
- Lokasyona özel risk değerlendirme bilgileri;

Gözetmenler her zaman güvenli/seyirciye ayrılmış alan içinde bulunmalıdır. Özel etap koşulurken yasaklanmış bir alanda durmamalıdırlar. Gözetmenler sorunlarla başa çıkmak için yolda yürüyebilirler ancak bunu yaparken her zaman kendi güvenliklerini göz önünde bulundurmak zorundadırlar.

- Konumları için komuta zinciri ve iletişim süreci;
- En yakın kırmızı bayrak konumu ve en yakın telsiz noktası;
- Seyirci alanlarını (GO: serbest) ve Girilmez (NO-GO: yasak) alanları gösteren bir diyagram;
- Uygunsa Etap işaretleri;
- Yarışma öncesi ve sonrası öncü araçlarının yanı sıra ilk aracın start zamanını belirten program;
- Etap Güvenlik Sorumlusu veya atanan yardımcısı / Etap Sorumlusu / Baş Gözetmen için cep telefonu numarası;
- Yasak alanlarla ilgili olarak seyirciler ve medya ile ilgilenirken veya kurallara aykırı hareket eden seyirciler nedeniyle tüm gözetmenlerin aynı yaklaşımı izleyeceğinin teyidi.
- Yaklaşmakta olan bir güvenlik veya ralli Aracı dolayısıyla gözetmenleri ve seyircileri uyarmak için düdük kullanmanın önemidir.

•Gözetmenler çalışırken oturmamalıdır. Bu, izleyicilere ralli Araçlarını izlerken oturmamaları mesajını güçlendirir.

•Güvenlik araçları özel etapta ilerlerken tanımlanan el işaretleri gözetmenlere hatırlatılacaktır.

Etap Sorumlusu, ekibinin bilgi ve becerilerine güvenmelidir.

1.11 ETAP GÖZETMENİ GEREKSİNİMLERİ

Planlama aşamasında, ralli organizatörleri,

etkinliklerinde her etabın güvenli bir şekilde yürütülmesini sağlamak için ihtiyaç duyacakları gözetmen sayısını dikkate almalıdır.

Yerel arazi bilgisi ve seyircilerle ilgili önceki yarışma deneyimleri, ihtiyaç duyabileceğiniz sayıları tahmin etmenize olanak sağlayacaktır.

Günün gerçek koşullarının birçok nedenden dolayı değişebileceğini ve başlangıçta planlanandan daha fazla gözetmen ile hazırlanmanın en iyisi olduğunu unutmayın.

1.12 TABARDLAR / YELEKLER

Tüm etap personeli, görevlerini belirten tabard

	Gözetmen Turuncu & Metin		Yarışmacılarla İletişim Sorumlusu Kırmızı & Metin
	Sektör Koyu Turuncu & Metin		Medikal Beyaz & Metin
	Medya Yeşil & Metin		Radyo Sarı & Metin
	Etap Sorumlusu Kırmızı & Metin		Teknik Kontrol Siyah & Metin



2. GÜVENLİK ARAÇLARI VE GÖREVLERİ

- 2.1 Ralli Zaman Çizelgesi
- 2.2 Güvenlik Aracı Altın Kuralları
- 2.3 Seyirci Güvenlik Aracı veya S1
- 2.4 Güvenlik Araçları 000/00
- 2.5 Tek Sıfır(0)
- 2.6 Süpürücü Araç
- 2.7 Geçici Güvenlik Araçları
- 2.8 İlave Güvenlik Araçları
- 2.9 Güvenlik Araçlarının Zamanlaması
- 2.10 Vip Araçlar
- 2.11 Ek Araçlar (Görevli Araçları)

2. GÜVENLİK ARAÇLARI VE GÖREVLERİ

GÜVENLİK ARAÇLARI

Sırasıyla



000 veya Üç Sıfır İlk araç startından 30-40 dakika önce



Güvenlik Sorumlusu veya S1 İlk araç startından 20-40 dakika önce

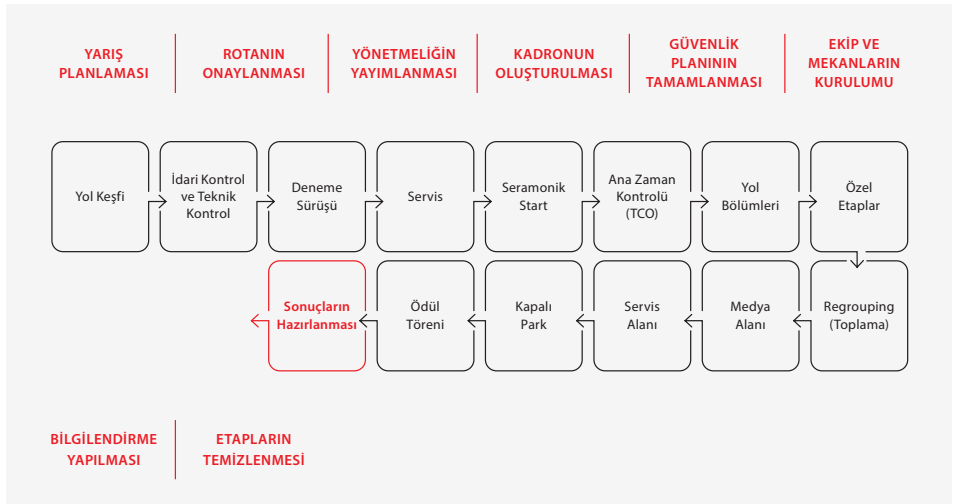


00 veya İki Sıfır İlk araç startından 10-20 dakika önce



0 veya Tek Sıfır İlk araç startından 5-10 dakika önce

2.1 RALLİ ZAMAN ÇİZELGESİ



Seyirci Güvenliği, Etap içi Güvenlik, Üç Sıfır (000), Çift Sıfır (00) veya Süpürücü Araç olsun; tüm araçlar, Güvenlik Araçları olarak anılacaktır. Sadece yanında; kapı numarası "0" olan araç Tek Sıfır olarak adlandırılacaktır. Diğer araçlar Görevli Araçları olarak anılacaktır.

Güvenlik araçlarının bir yarışmadaki birincil işlevi, güvenlik planına uygunluğu sağlamak için rotayı kontrol etmek ve bu bilgiyi Ralli Merkez'e iletmektir. Tüm güvenlik araçlarının her etabı kamerayla kayda alabilmesi ve bu videoların ileride kullanılmak üzere organizatöre verilmesi tavsiye edilir.

2.2 GÜVENLİK ARACI ALTIN KURALLARI

Her yarışma, etapların güvenlik dosyası ve farklı organizasyon ekipleri tarafından hazırlanan belgelerle sunulma şekli bakımından farklıdır. Her zaman tam olarak hazırlanmak için tüm evrakları gereken süre içinde aldığınızdan emin olun. Hazırlığınızın bir parçası olarak aşağıdakileri göz önünde bulundurmalısınız:

- Örneğin yarışma öncesi hazırlık
- Klipsli not dosyası (Sekreterlik)
- Zimba ve zimba teli
- Haritalar
- Yiyecek ve içecek dâhil kişisel hazırlık
- Kişisel İlk Yardım Çantası
- Kalem / Kurşun Kalem
- Cep telefonu ve şarj cihazı
- Megafon , Anons / Siren / Işıklar
- Video kamera, şarj cihazı ve sabitleme aparatı (hava yastığını engellemediğinden emin olun)
- Yarışma evrakları
- Uygun giysiler
- Telsiz - bağlı ve çalışıyor

Araç kameraları, tabletlar, kilometre sayaçları, cep telefonları vb. teçhizatları montajlarken bunların hava yastığını veya sürücünün görüşünü engellemediğinden emin olun.

Eğer bir takip sistemi kullanılıyorsa Güvenlik Araçları da bu takip sistemini kullanmalıdır.

Güvenlik Aracı ve Tek Sıfır ekipleri, yarışma başlamadan önce görevleri ve davranışları hakkında bir brifing alacaklardır.

İstisnasız olarak, Tek Sıfır dahil her Güvenlik Aracına / Ekibine aşağıdaki Altın Kurallar uygulanmalıdır;

1.Tüm Güvenlik Araçları ve tüm Güvenlik Aracı ekibi üyeleri araçlarından çıktıklarında da etkinlik görevlileri olarak açıkça tanımlanmış olmalıdır.

2.Tüm resmi Güvenlik Araçları ve Süpürücü, yol notuna göre tüm parkuru tamamlamalı ve eksiksiz zaman karnesi tutmalıdır.

3. Her ekip, diğer Güvenlik Araçları ve Ralli Merkez / Etap Sorumlusu ile ideal olarak özel bir kanala sahip telsizler ile bir iletişim aracına sahip olmalıdır.

4. Tüm Güvenlik Araçları, kullanılan araca ve mevcut etap durumuna uygun bir hızda özel etaplardan geçmelidir. Bir Güvenlik Aracı hiçbir zaman içindekileri, etap görevlilerini veya halkı riske atacak şekilde kullanılmamalıdır.

5.Güvenlik Araçları, sponsorları memnun etmek veya etkinliğin tanıtımını artırmak için ünlü kişilere co-drive yapmak suretiyle kullanılmamalıdır. Otomobilin ekibi orada çalışmak üzere bulunduğu gibi yarışma güvenliği için de hayatı derecede önemli bir göreve sahiptirler.

6.Güvenlik Aracı ekibi üyeleri, gözetmenlerin gönüllü olduğunu ve bu nedenle onlara karşı her zaman nazik olunması gerektiğini unutmamalıdır.

7.Güvenlik Araçları her zaman önceden belirlenmiş zaman çizelgesine uymalı ve yarışmanın yürütülmesindeki herhangi bir gecikmeyi telafi etmek için yeniden uyarlamaya hazır bulunmalıdır. Bir yarışma öncü araç zaman çizelgesine ne kadar yakın tutulursa, o kadar güvenli olur.

8.Güvenlik Araçları, sorunların teşhis edilmesine izin veren uygun bir hızda sürülmeli ve gerektiğinde sorunları durdurmaya ve ortadan kaldırmaya hazır olmalıdır. Tüm ekiplerin, ralliyle ilgili gördükleri her şey için bir "gör, hallet" tavrına sahip olmaları esastır.

9.Tüm Güvenlik Araçlarında (Tek Sıfır hariç) tepe lambası, siren ve megafon/anons sistemi bulunmalıdır. Tek Sıfır'da bu veya uyarı lambaları araç uygun ise olabilir ancak siren şiddetle tavsiye edilir.

10.Güvenlik Araçları normalde yalnızca etkinlik organizatörleri tarafından sağlanan yol notlarını ve diğer basılı bilgileri kullanmalıdır.

Yarışma sonrası, tüm Güvenlik Araçları ve Tek Sıfır, yarışma sonu brifinginde kullanılmak üzere Yarışma Güvenlik Sorumlusu ve Yarışma Direktörüne bir rapor sunmalıdır.

Gerek duyulmayan Görevli Araçları kullanılmamalıdır; eğer üst düzey yetkililerin araçlarının etapları geçmeleri gerekiyorsa, Güvenlik Aracı DEĞİL Görevli Araç olarak adlandırılmalıdır.

Tutarlılık için, etkinliklerde kapı panellerinde aşağıdaki Güvenlik Aracı tanımlayıcıları kullanılmalıdır: Seyirci Güvenliği, 000, 00, 0, Süpürücü ve TOSFED Güvenlik Sorumlusu. Diğer güvenlik araçlarını kullanmak isterseniz, kapılarında işlevlerinin net bir açıklaması olmalıdır.

Güvenlik Sorumlusu, Çift Sıfır (00) aracı ekibinin gerekli ek eylemleri üstlenmesini sağlamak için 00'dan önce etaba çıkmalıdır. Güvenlik araçlarının ekipleri, ilk otomobilin start zamanındaki herhangi bir gecikmeden haberdar olmaları için Ralli Merkez ile telsiz aracılığıyla iletişimde olmalıdır. Böylece programı çok sıkıtmadan ayarlayabilirler ya da etaba geç girerek yarışmanın gecikmesinin önüne geçmiş olurlar.

c)Tek Sıfır, herhangi bir TOSFED (Eski/Yeni Lisanslı Pilot) öncelikli sürücü veya ralliden yetişmiş bir sürücü tarafından kullanılmamalıdır.

d)Tek Sıfır pilotu ve co-pilotu, uygun hızlarda tam güvenlik içinde sürmelerini sağlayacak şekilde önemli ralli deneyimine sahip olmalı ve Yarışma Direktörüne rota boyunca koşullarla ilgili tüm bilgileri ve yorumları verebilmelidir. Tek Sıfır ayrıca zaman saatlerini ve gözetmenlerin zaman karnesi prosedürlerine aşinalıklarını da kontrol etmelidir

2.3 SEYİRCİ GÜVENLİK ARACI VEYA S1

Seyirci Güvenlik Aracında her zaman uygun bir tanımlamanın yanı sıra bir anons sistemi ve uyarı lambaları bulunmalıdır. Güzergâh hakkında derinlemesine bilgi sahibi olan yetkin bir kişi tarafından sürülmelidir. Seyirci Güvenlik Görevlisi bu araçta bulunacaktır.

Yarışma öncesi - mümkünse, yarışmadan önce etaplara giderek veya önceki araç içi görüntüleri izleyerek rotayı ve seyirci alanlarını tanımları gerekir.

Seyirci Güvenlik Aracı her etabı ziyaret etmeli ve bu zaman kontrol noktalarında zaman kartesi doldurulmalıdır, mümkünse turları servis alanları ve diğer seyirci alanları başta olmak üzere tüm güzergâhı da kapsamalıdır.

Tüm güvenlik araçlarının ve tek sıfırın Ralli Merkez ile ayrı bir iletişim kanalı olmalıdır.

Seyirci Güvenlik Aracı, her etap start noktasına vardığında, etap sorumlusu ile irtibat kurmalı ve gözetmen sayılarında bir değişiklik de dahil olmak üzere etapta herhangi bir seyirci güvenlik sorunu olup olmadığını öğrenmelidir.

Ralli Merkez ile iletişime geçmeli ve her etaba giriş zamanlarını teyit etmelidirler. (Ralli Merkez, güzergahın başka bir bölümünde bir gecikme olması durumunda Seyirci Güvenlik Aracının etaba giriş için beklemesini isteyebilir.)

İzin verildiğinde Seyirci Güvenlik Aracı, tüm seyircilerin, gözetmenlerin ve görevlilerin etap kurulum planlarına göre uygun bir konumda olduğundan emin olarak etap boyunca ilerleyecektir. Eğer seyirci ya da görevli yerleşimlerinde sorun varsa, gerekirse uygun yerleri onlara tavsiye ederek yerlerini değiştirecek ve bu durumları sonraki güvenlik araçlarına bildirecek; etabın tabela, bantlama vb. hususlarda özel etap güvenlik planına uyup uymadığını kontrol edecektir (gerekliği takdirde kullanmak üzere yedek ekipman taşımalıdır).

Seyirci alanlarının her birinde doğru sayıda görevlinin bulunduğunu teyit etmeli veya etap koşulmaya başlanmadan önce durumu düzeltmek için Etap Sorumlusu ile birlikte çalışmalıdır.

Seyirci Güvenlik Aracı, seyircilerin sorunlu olduğu herhangi bir alanda durmaya ve ellerindeki tüm kaynakları

kullanarak "gör, hallet" politikasını benimsemiş olmalıdır.

Seyirci Güvenlik Aracı, Ralli Merkez ve Etap Sorumlusunu herhangi bir sorundan ve bu sorunun ilk yarış araç başlangıç zamanını geciktirme potansiyelinden haberdar etmeli ve uygunsa yardım talep etmelidir.

Seyirci Güvenlik Aracı, mümkün olan her yerde, ilk yarış aracının beklenen start zamanını anons etmek ve başka bilgiler sağlamak için anons sistemini kullanacaktır.

Seyirci Güvenlik Aracı, tüm izleyicilere makul ve güvenli yerlerde kalmalarını sağlayacak tutarlı bir mesaj verilmesini için 000, 00 ve Güvenlik Sorumlusu ile yakın bir şekilde çalışacaktır.

Her etabın sonuna ulaştıklarında, Etap Sorumlusu (veya mevcutsa Etap Sorumlusu Yardımcısı) ile irtibat kurmalı ve tüm seyircilerin güvenlik planına göre kurulmuş uygun bir alanda olduğundan ve ilgili alanda yeterli sayıda gözetmen olduğundan memnun olduklarını rapor etmelidirler.

Araç	Ralli Merkezi ve TOSFED Gözlemcisi ile Telsiz İletişimi	Siren	Anons Sistemi	Tavan Uyarı Lambası	Zaman Kartesi	Tulum ve Kask
SSC	←	EVET	→			HAYIR

Bu araç diğer Güvenlik Araçlarına çok yakın olarak etaba çıkmasına rağmen, yedek etap ekipmanlarının yanı sıra seyirci alanlarını kordon altına almak için de ekipman taşımalıdır.

Seyirci Güvenlik Aracının önceden belirlenmiş zaman çizelgesini sürdürmesi çok önemli olmakla birlikte, etabın güvenli bir durumda olduğundan emin olmaları ayrıca önemlidir. Etabın güvenli olmasını sağlamak gecikmeler anlamına gelse bile, bundan kaçınılamaz.

2.4 Güvenlik Araçları 000/00

İdeal olarak (toprak zeminli yarışmalarda) 000 ve 00, her koşuldaki görevi yerine getirmeye uygun olmak için 4x4 araçlar olmalıdır. Bu araçlar ayrıca izleyicilere en iyi görünürlüğü ve ayırt ediciliği sağlamak durumundadır.

Asfalt zeminli yarışmalar için mekan ve gereksinimlere göre uygun araç belirlenmelidir.

Sadece deneyimli ekipler görev almalıdır.





Bu araçlarda her zaman uygun tanımlamanın yanı sıra bir anons sistemi, siren ve uyarı lambaları bulunmalıdır.

Yarışma öncesinde güzergahı, beklenen seyirci sayılarını ve diğer ilgili belgeleri içeren güvenlik planını ve ayrıca zaman çizelgesini öğrenmeli, nihai sorumlulukları konusunda yarışma görevlileriyle irtibat kurmalıdır.

Yarışma esnasında, herhangi bir güzergah değişikliği için resmi duyuru panosunu kontrol etmelidir.

000 veya 00, tam güzergahı izlemeli ve ziyaret ettikleri her kontrol noktasında işlenmiş bir zaman karnesine sahip olduklarından emin olmalıdır. Zaman çizelgesinin doğru şekilde tamamlanması konusunda zaman tutma görevlilerine koçluk yapmak gerekebilir.

000 ve 00'ın, yarışmanın zamanında yürütülmesini sağlamak için önceden belirlenmiş zaman çizelgesine uyması önemlidir, ancak yarışmanın gecikmesi durumunda zaman çizelgesini yeni şekle uyarlamaya da hazır olmalıdır.

Diğer tüm Güvenlik Araçları ve Ralli Merkez ile bir iletişim kanalına sahip olmalı ve seyirci hareketi ve konumlarıyla ilgili tüm talepleri yerine getirmek için bir ekip olarak çalışmalıdır.

Her özel etabın zaman kontrol noktasında, etaba girmeden önce Etap Sorumlusu ile irtibat kurmalıdır. Yarışma Direktörü veya Güvenlik Sorumlusu, güvenlik aracının güzergahını buna izin verecek şekilde yapılandırılmalıdır. Bu, 000 ve 00'ın herhangi bir servis / re-grouping alanında yarışmacılardan daha kısa bir süreyle sahip olduğu anlamına gelebilir.

000 ve 00 ekipleri; etap gereçleri, güvenlik sorunları, gözetmen ve seyirci güvenliği konusunda son bir kontrol yapmalıdır. Tamir edilmesi gereken bölümler için yedek etap gereçleri ve ekipmanı ve tamir malzemeleri de taşıması gerekebilir.

Karşılaşılan herhangi bir sorunda, Etap Sorumlusu / Ralli Merkez ile irtibata geçilmelidir.

Geçici Güvenlik noktalarının yanı sıra Zorunlu Telsiz Noktası işaretleri ve Kırmızı Bayraklar da bu ekip tarafından kontrol edilmelidir.

Flying Finish (FF) ve Stop konumlarının yol kitabına

uygun olduğunu ve yangın söndürücülerin de yerinde olduğunu kontrol eder.

Her etabın sonunda, Etap Sorumlusuna ve atanmış ise Etap Sorumlusu Yardımcısına; etabın koşulmak için kabul edilebilir şartlarda olduğunu teyit etmelidirler. Ayrıca bu mesajın Ralli Merkez'e de iletilmesini sağlamalıdır.

Güvenlik Sorumlusuna veya Yarışma Direktörüne yarışma sonrası bilgi vermeli / rapor sunmalıdır.

Otomobil	Ralli Merkez ve TOSFED Gözlemcisi ile Telsiz İletişimi	Siren	Megafon	Araç Tavan Lambası	Zaman Karnesi	Tulum ve Kask
00/000	← EVET →					HAYIR

Teknoloji sürekli olarak gelişmektedir ve bu yeni gelişmeler, Güvenlik Aracı ekipleri ve Ralli Merkez için mevcut olan bilgileri geliştirmek için kullanılabilir. Özel etabın hazır olup olmadığına ilişkin gerçek zamanlı bilgi, ilk yarış otomobilinin startından önceki hazırlığın çok önemli bir parçasıdır. Ralli güzergahı boyunca güçlü bir veri bağlantısının mevcudiyetine bağlı olarak, 000 ve/veya 00'ın önüne bir web kamerası bağlamak mümkündür. Bu görüntüler Ralli Merkez'e gönderilebilir, ayrıca etaba girmeden önce Güvenlik Sorumlusu tarafından görüntülenebilir, böylece etap startından ayrılmadan önce etap durumu hakkında bir izlenim edinebilirler.

Güvenlik araçlarından birinden canlı görüntüler kullanmayı düşünürken her zaman uyumluluğun sağlanması için yerel Genel Veri Koruma Yönetmeliği düzenlemelerinin kontrol edilmesi gerekecektir.

2.5 TEK SIFIR (0)

Tek Sıfır'ın (0) görevi, güvenlik araçlarından etaba giren en son araç olması ve yarışın ilk araçtan önce etaba girmesi dolayısıyla çok önemlidir. Diğer güvenlik araçlarına göre etabı daha hızlı geçiş bunu bir yarış aracı hızında yapmaları çok ciddi ve önemli bir iştir. Ekip, önceki güvenlik araçlarının yaptığı işi, etap telsiz iletişimini izlemeli ve karşılaşılabilecekleri sorunları çözmek için etapta durmaya hazır olmalıdır.



Görev Tanımı, rallinin işleyişine uygunluğu ile birlikte aşağıda belirtildiği gibi olabilir.

GÖREV TANIMI

- İlk yarış aracından önce özel etabın son kontrolü
- Etapları %70-%80 rekabet hızında geçmek
- Gözetmenlerin start ışıkları, zaman karneleri, seyirci bölgeleri için hazır olduğunun teyidi
- Güvenlik aracı kafilisinin çalışmalarının tamamlandığını teyit etmek
- Etabın kurulum ve güvenlik planına uygun olmasını sağlamak

- Bir sorun olduğunda durmaya hazır olmak
- Herhangi bir endişeyi derhal Ralli Merkezi'ne iletmek

GÜVENLİK

- Güvenlik Sorumlusu ve 00 geçtikten sonra herhangi bir seyirci hareketini kontrol etmek,
- Gözetmenlerin el işaretlerini kontrol etmek
- Herhangi bir sorunu çözmek için durmak,

GÜZERGAH

- Spor Yönetmelikleri, direktörün görevinin Zaman Çizelgesi'ne uymak olduğunu belirtir,
- Herhangi bir gecikme seyirci hareketine neden olur,
- Bazı yarışmalarda promotörün baskısı olabilir
- Zamanında başlamak, gözetmenleri tetikte tutar,
- Yarışmacılar, gecikmelerden yorulmadan, zamanında başlayan etaplara karşı tetiktedir,

RALLİ MERKEZİ

- Ralli konvoyunu kontrol etmek
- Güvenlik ve Zaman Çizelgesi arasındaki dengeyi sağlamak
- Güvenlik aracı katile iletişimlerinin, eylemlerinin ve endişelerinin kabulü
- Özel etap boyunca Tek Sıfır (0)'ın konumunu takip etmek
- Herhangi bir sorunu çözmek için eylemi koordine etmek veya etabın koşulmaya hazır olduğunu teyit etmek için Etap Sorumlusu ile iletişim kurmak

- Tek Sıfır (0) bir sorun nedeniyle etapta durursa, etap startlarını durdurmak ya da etap içinde yarış otomobili varsa kırmızı bayrak ile uyarmak

Tek Sıfır, ralli için hazırlanmış bir araç olması gerektiğinden diğer herhangi bir yarış aracı gibi teknik kontrole sokulmalı ve ekip her zaman diğer tüm yarışmacılarla aynı kurallara tabi olmalıdır. Yani kemer takmalı, HANS kullanmalı ve onaylı tulumlar ve kasklar giymelidirler.

Tek Sıfır, izleyicilere ilk yarışma otomobilinin hızı hakkında uyarı verir. Özel etapta herhangi bir son dakika sorununu belirleyebilmesi için ralli hızının maksimum %70 - 80'inde koşmalıdır.

Her zaman yedek bir Tek Sıfır otomobili mevcut olmalıdır.

Yarışma Direktörü, ilk yarış aracının önünde etaptan çıkabileceğinden emin olduğu süreç; ilk yarış aracının start alması için Tek Sıfır'ın etaptan çıkmış olması gerekmez.

Tek Sıfır, yol notuna göre tam güzergâhı takip etmeli ve geçtiği her kontrol noktası tarafında işlenmiş bir zaman karnesine sahip olduğundan emin olmalıdır.

Tek Sıfır ekibinin bir üyesi, ana ralli organizasyon ekibinden olmalıdır. Bu görev, direktör, yarışma veya seyirci güvenlik sorumlusu tarafından üstlenilemez. Fakat o gün tek sorumluluğu Tek Sıfır ekibinin bir parçası olmak olan bir kişi olabilir. Bu, ekibin tüm yarışma için genel plan ve güvenlik planı hakkında bilgi sahibi olmasının yanı sıra ralli boyunca üst düzey yetkilileri ve etap sorumlularını tanımasını sağlayacaktır.

Ekibin bir üyesinin hem güvenlik hem de güvenlik aracı deneyimine, sürücünün de bir yarışma lisansına sahip olması gerekir.

Tek Sıfır ekibinin ralli öncesinde özel etaplarda keşif yapması tavsiye edilir. Bu onların güvenlik planına, özel etaplara ve yol notuna aşina olmalarını sağlayacaktır. Ekip ayrıca nokta numaraları, izleyici alanları ve telsiz konumlarıyla işaretlemeleri gereken bir dizi açıklayıcı yol notu da kullanabilir.

Tek Sıfır'ın, temel bir standart yol notunu kullanıyorsa; ralli hızının %70-80'inde etabı geçmesinin güvenli olduğu kabul edilmektedir. Bunlar ayrıca co-pilotun görülebilecek herhangi bir soruna karşı tetikte olmasını ve özel etapla



ilgili yaptığı herhangi bir gözlemlerde pilottan talimat almasını sağlayacaktır.

Tek Sıfır'ın birincil işlevi; 000, Güvenlik Sorumlusu ve 00 aracının çalışmalarını izlemek, bu araçlar geçtikten sonra seyircilerin hareket edip etmediğini kontrol etmek ve herhangi bir işlem yapmaları gerektiğinde DURMA'ya hazır olmaktır.

Ekip, her zaman özel etap telsiz iletişimini takip etmeli ve ayrıca herhangi bir endişe veya eylemi haber vermeye hazır olmalıdır.

Yarışmanın zamanında gerçekleşmesi için Tek Sıfır'ın önceden belirlenmiş zaman çizelgesine uyması önemlidir.

Tek Sıfır ve diğer tüm Güvenlik araçları ve Ralli Merkez ile özel bir iletişim kanalına sahip olmalıdır.

Araç	Ralli Merkezi ve TOSFED Gözlemcisi ile Telsiz İletişimi	Megafon	Anons Sistemi	Tavan Uyarı Lambası	Zaman Karnesi	Tulum ve Kask
	EVET		HAYIR		EVET	

Her özel etap startında, Etap Sorumlusu ile irtibat kurmalı ve uygun olan etaba zamanında girmelidirler.

Özel etabın uzunluğu 30 km'den fazla ise, biri starttan diğeri orta noktadan Stope kadar uygun zamanlama ile iki Tek Sıfır'ın koşturulması şiddetle tavsiye edilir.

Güzergâhın güvenlik planlarıyla uyumlu olduğundan emin olun ve gerekirse **durmaya** hazır olun. Gerekliyse, etap startının geciktirilmesini talep edip ve durumu açıklayarak derhal Ralli Merkez'e rapor verin. Sorunu çözmek mümkünse, bunu yapın. Değilse, Etap Sorumlusu ve Ralli Merkez'in etabı iptal etmesine hazır olun. Güvenlik planına uygun olarak kabul edilmeyen bir etabı koşturmak **kabul edilemez**.

Her etap sonunda, Etap Sorumlusuna ya da yardımcısına etabın koşulabilir durumda olduğunu teyit etmelidirler. Ayrıca bu mesajın Ralli Merkez'e iletilmesini sağlamalıdır.

Gerektiğinde Güvenlik Sorumlusu veya Yarışma

Direktörü'ne yarışma sonrasında rapor ya da bilgi verilmelidir.

2.6 SÜPÜRÜCÜ

Bazı etkinliklerde birden fazla Süpürücü olabilir; ancak bu durumda her etabı yalnızca bir Süpürücü geçmelidir. Süpürücü, normalde etabın bittiğini belirtmek için kapı panelindeki tek bir damalı bayrakla tanımlanmalıdır.

Süpürücü, yol bölümleri de dâhil olmak üzere tüm güzergâhı izlemelidir. Her etap startında, aşağıdaki bilgileri sağlayabilecek olan Etap Sorumlusuna rapor vermelidirler:

a.etaba giren araç sayısı,

b.etaptan çıkan araç sayısı,

c.etabı tamamlayamayan herhangi bir aracının kesin konumu,

d.son yarışmacının start noktasını terk etme zamanı,

Süpürücü, etaba giren yarışmacı sayısının, yol bölümünde kalanlar da dâhil olmak üzere son etabı terk eden yarışmacı sayısı ile eşleştiğini doğrulamalıdır.

Uğradığı noktalardaki tüm kontrol kayıt kartlarını ve karnelerini toplamalıdır.

Tamamlanmış tüm kontrol kayıt karnelerini, resmi raporları (ihlal raporları dâhil), her etaptan görevlilerin imza attığı föyleri ile birlikte toplamaları esastır. Bu sayfalar ilk fırsatta Ralli Merkez'e dönmelidir. Ralli Merkez veya Neticeler ekibinin gerektiğinde herhangi bir sorgu yapabilmeleri için onları erişilebilir durumda tutması önerilir. Herhangi bir kaza/olay raporu varsa, fotoğrafları çekilmeli ve ilk fırsatta Ralli Merkez'e iletilmelidir.

Süpürücü, sadece Ralli Merkez'in onayı ile etaba girecektir.

Süpürücü ekibi, yarışma zamanlama sisteminin nasıl çalıştığına dair derinlemesine bir bilgiye sahip olmalı ve mümkünse, maksimum zaman sınırını (Maksimum Geç Kalma) aşan her araçta durmalı ve Ralli Merkez ile istişare ederek zaman karnesini almalıdır.

Süpürücünün, bir yarışmacının ne zaman Maksimum Geç Kalma süresini aştığını ve dolayısıyla artık etkinliğe



devam etmeye uygun olmadığını doğrulamak için her zaman Ralli Merkez ile irtibat halinde olması önemlidir.

Süpürücü, bir etaba gecikirse Ralli Merkez'i derhal bilgilendirmelidir.

Etap tekrar kullanılıyorsa, Süpürücü ekibi, yeniden kurulması / işaretlenmesi gereken herhangi bir kavşak veya alan; eksik güvenlik öğelerinin yanı sıra önemli sayıda seyirci bulunan alanların belirlenmesi için Ralli Merkez'i bilgilendirmelidir.

Ayrıca konum ve mümkünse yarışmacıların yarış dışı kalma sebepleri hakkında rapor vermeleri istenebilir.

Etap hala koşuluysa, onları hareket ettirmeye gerek olup olmadığını veya yerinde bırakmanın daha mantıklı olup olmadığını düşünün. Yarışmacılar her zaman araçlarının ilk fırsatta kurtarılmasını isteyeceklerdir; ancak bu, etkinliğe katılan diğer herkesin yararına olmayabilir. Etapı gerçekten kapatmıyorsa veya bir tehlike oluşturduğundan endişe duymuyorsanız, bir aracın kurtarılmasını veya hareket ettirilmesini istemeyin.

Tüm yarışmacılar etaptan çıktından sonra ve etap son kez geçilmişse, sadece ve sadece Ralli Merkez'in yetkisi ve onayıyla etabın koşulmasını sağlayan gözetmenler, doktorlar ve kurtarma ekiplerinin çekilmesi mümkün olacaktır.

Süpürücü, gerektiğinde Yarış Güvenlik Sorumlusu veya Yarışma Direktörüne yarışma sonrası bilgi/rapor göndermeli veya vermemelidir.

2.7 GEÇİCİ GÜVENLİK ARAÇLARI

Güvenlik araçlarına yardımcı olacak ek malzemelerle birlikte en az bir ilave yedek araç sağlanmalıdır. Güvenlik Aracı filosuna, etapta ihtiyaç duyulması halinde konuşlandırılacak ek gözetmenlerle birlikte bir araç yerleştirilmelidir.

20 dakikanın altındaki boşluklar için, etabın uzunluğuna ve yarışma zaman çizelgesindeki konumuna bağlı olarak bir geçici güvenlik aracı veya yedek Tek Sıfır (0) kullanmayı düşünmeniz uygun olabilir.

Etap Sorumlusu Yardımcısı, bu rol için uygun olabileceği gibi güzergah ve pratikliğine bağlı olarak oluşturulmuş başka bir ekip ve araç da olabilir.

Geçici güvenlik araçlarının yarışmaya hazırlıklı veya 4x4 olması gerekmez, ancak ışıklara, sirenlere ve izleyicilere başka araçların da geleceğini bildirmek için kullanılması gereken bir anons sistemine sahip olmaları ZORUNLUDUR

Uzunluğa ve araziye bağlı olarak, ilk yarış otomobili girmeden önce Geçici Güvenlik Aracının etaptan çıkması gerekli değildir.

Rotanızın doğrusal yapısı gibi faktörler, bir duraklama veya gecikme süresinden sonra ilk etabı yeniden başlatmanız gerektiğinde, her ikisini veya bir Güvenlik Aracını yeniden etaba sokmayı pratik olmayan hale getirebilir.

Etabın yeniden başlamaya hazır olduğuna karar vermeden önce, bu geçici güvenlik aracının ekibinin seyircileri iletişime geçmesi ve onları yönetmesi için hazırlık yapılması önemlidir.

2.8 İLAVE GÜVENLİK ARAÇLARI

Güvenlik araçlarına yardımcı olacak ek malzemelerle birlikte en az bir ilave yedek araç sağlanmalıdır. Güvenlik Aracı filosuna, etapta ihtiyaç duyulması halinde konuşlandırılacak ek gözetmenlerle birlikte bir araç yerleştirilmelidir.

Bu araçlar, gerekirse etap kurulumunun son detaylarını düzelterek 000 ve TOSFED Güvenlik Delegatesini takip etmek ve yardımcı olmak için hazır olmalıdır.

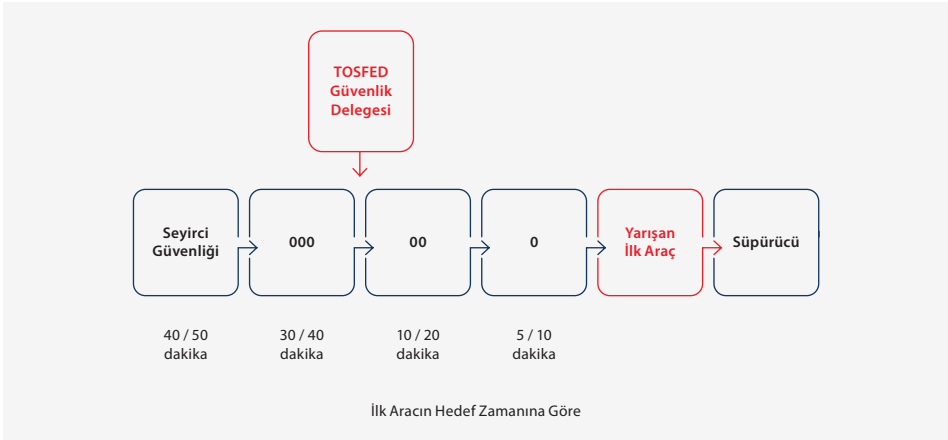
Seyircilerin beklenmedik şekilde konulanmış olması durumunda, etaplara onları kontrol etmek için telsizlere sahip deneyimli gözetmenler bu araçlarla birlikte gönderilebilir.

Görevleri, seyircinin konumunu ve yerleşimlerini daha iyi kontrol etmek ve nihayetinde gerektiğinde oraya fazladan gözetmen bırakmak olmalıdır.

Günlük en az iki adet bu ek güvenlik araçlarından hazır bulunmalıdır.

Programları, herhangi bir sorun çözüldükten sonra sonraki etaplara geçmelerine izin verecek şekilde planlanmalıdır. (ya tüm araçlar geçtikten sonra güvenlik aracı konvoyu ile yeniden toplanabilirler ya da seyirci alanı sıralanır ve devam edebilirler).

2.9 GÜVENLİK ARAÇLARININ ZAMANLAMASI



2.10 VIP ARAÇLAR

VIP araçlar, güvenlik araçları kafilesinin bir parçası olmamalıdır. Güvenlik aracı Altın Kurallar'daki 5. Madde'de belirtildiği gibi, "Güvenlik araçları, sponsorları memnun etmek veya etkinliğin tanıtımını artırmak için ünlü kişilere co-drive yapmak suretiyle kullanılmamalıdır. Otomobilin ekibi orada çalışmak üzere bulunduğu gibi yarışma güvenliği için de hayati derecede önemli bir göreve sahiptirler."

Güvenlik aracı kafilesi içinde yarışmaya yakın hızlarda seyahat eden bir VIP aracı yerleştirmek için güvenli bir yer yoktur.

TÜM GÜVENLİK ARAÇLARI EKİPLERİ DİKKAT ETMELİDİR:

Bir yarışma boyunca bir fırsat olduğunda, ortaya çıkabilecek ve ikinci geçiş için geliştirilebilecek konuları tartışmak için etap loopları arasında resmi olmayan bir toplantı yapılmalıdır.

Etabın start ve Stop noktaları kapatılarak; seyircilerin, ilk yarış otomobilinin start saatinden 30 dakika önce özel etapta yürümeleri yasaklanmalıdır.

Bu mesajın, güvenlik araçlarındaki anons sistemi ve gözetmenlerin desteği ile güçlendirilmesi gerekmektedir.

Çift Sıfır (00), etap üzerinde seyirci bulunmadığını kontrol etmekten sorumlu olacaktır.

Seyircilerin bu zaman aralığına dikkatini çekmek için, gözetmenlerin ilk aracının startına 30 dakika kala uzun bir şekilde düdük çalmaları tavsiye edilir.

2.11 EK ARAÇLAR (GÖREVLİ ARAÇLARI)

Bu araçlar, güvenlik araçlarından önce etaptan düşük hızda geçebilirler.

EKİPMAN SORUMLUSU (T1) / ETAP GÜVENLİK SORUMLUSU

Varsa Ekipman Sorumlusu (T1) veya Etap Güvenlik Sorumlusu, etabın koşulmaya hazır bir durumda kurulmasından ve Etap Sorumlusunun ilgili her nokta ve zaman noktası için gereken doğru ekipmana sahip olmasını sağlamaktan sorumludur.

Ekipman Sorumlusu tarafından kontrol edildikten sonra özel etapta herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek yoktur.

Tüm yarışmalarda, sahada bir Ekipman Sorumlusu görevlendirilmez, ancak yapanlar aşağıdakileri dikkate almalıdır:

Ekipman Sorumlusu (T1), ilk aracının start zamanından yaklaşık 90 dakika önce etabı geçmelidir.

Yarışma geciktirilirse, Ekipman Sorumlusunun (T1) zamanlamasını yeniden planlamaya gerek yoktur.

Güzergâhın tamamı (hem etap hem de yol bölümleri) hakkında derinlemesine bilgi sahibi olmalı ve makul olarak uygulanabilir olduğu sürece, kullanılan özel etapların tüm birleşimlerini bilmelidirler.

Ekipman Sorumlusu (T1), yetkin bir kişi tarafından güzergâh boyunca götürülmelidir. Böylece etap araç gereçleri vb. üzerinde yoğunlaşmasına izin vermeli ve her şeyin çalıştığı kurulum kitabına göre ayarlandığından emin olmalıdır.

Bariyer bandı, kazıklar, balyoz, jüdlar, plastik kelepçeler birlikte en az bir tane eksiksiz etap start ve Stop tabela seti taşınmalıdır.

Ayrıca; Neticeler, Baş Gözetmen, Ralli Merkez ve Yarışma Direktörü ile doğrudan bir iletişim yöntemine sahip olmalıdır.

Mümkün olan her yerde, Ralli Merkez'e etaba girmek üzere olduklarını bildirmeli ve ayrıca telsiz sorumlusuna etapten ne zaman çıktıklarını bilmelidirler.

Tüm Güvenlik Araçlarında olduğu gibi, karşılaşılabilecekleri herhangi bir soruna karşı "gör, hallet" tutumunu sürdürmeleri esastır.

Ekipman Sorumlusu tüm etaplardan geçtikten sonra, ortaya çıkabilecek ekipman gereksinimlerini koordine etmek için yarışmaya merkezi bir konumda kalmalıdır.

T1 (BAŞ GÖZETMEN)

T1 Aracı etapta genellikle Baş gözetmenin hemen önünden geçen ilk resmi araçlardan biri olarak etabı koşmalıdır. (bu, yarışmanın yapısına ve kullanılan zaman sistemine bağlı olarak ilk aracının start zamanından 60 ila 120 dakika önce olabilir)

Yarışma Baş Gözetmeni, her zaman kontrol noktasında kimin olacağı konusunda Baş Gözetmen ile irtibat kuralmalıdır.

Yarışma Baş Gözetmeni, her etap kontrol noktasına geldiklerinde Ralli Merkez ile irtibat kurmalı ve her noktada

resmi bir zaman karnesinin doldurulmasını sağlamalıdır.

Herhangi bir etaba girmeden önce, etabı geçmek için Ralli Merkez'den izin almaları gerekir.

Ayrıca, girmeden önce etapta başka araçlar olup olmadığını da teyit etmelidirler.

Yarışma Baş Gözetmeni, saati veya zamanlama ekipmanını kullanacak olan gözetmenin tam olarak ne yaptığını bilmesini sağlamalı ve gerekirse, zamanlama sisteminin tüm araçlar için doğru bir şekilde çalışmasını sağlamak için gözetmeni. ekipmanın çalışması konusunda güvence altına almak için çaba göstermelidir.

Etap Sorumlusu, Yarışma Baş Gözetmeni bu amaçla geldiğinde gözetmen ekibinin en az bir üyesinin hazır olmasını sağlamalıdır.

Yarışma Baş Gözetmeni, önceki araç numarası sisteminin kullanıldığı yerlerde, gözetmenlerin zaman karnelerini doğru bir şekilde doldurma konusunda yetkin olduğundan emin olmalıdır.

Her etap sonunda, Yarışma Baş Gözetmeni, Flying Finish (FF) ve STOP noktası arasında çalışan bir iletişim sistemi olduğunu ve arıza durumunda bir yedek sistemin mevcut olduğunu doğrulamalıdır.

Yarışma Baş Gözetmeni, tüm güzergâh hakkında bilgi sahibi olan ve zaman tutma görevinde yetkin olan yetkili bir kişi tarafından eşlik edilmelidir.

Etabı geçerken tüm kontrol alanı işaretlerini kontrol etmeli ve sağlanan yol notu / güzergâh bilgileriyle eşleştirdiğinden emin olmalıdır.

Herhangi bir işaret veya ekipman eksikse, bir sonraki görevlinin veya güvenlik aracının eksik eşyalari getirmesini istemek için Ralli Merkezi bildirmelidirler.

Ayrıca, bu alanlardaki herkesin ne yaptığını bilmesini sağlamak için servis alanı ve toplama alanı da dahil olmak üzere her zaman kontrol noktasını ziyaret etmeleri önemlidir. Tüm güzergâhı geçmeleri gerekmez.

Bu mümkün değilse, diğer görevli veya güvenlik araçlarından biri bu konumlarda bulunmalı ve bu konumlar için Yarışma Baş Gözetmeni görevini üstlenmelidir.

BAŞ GÖZETMEN VE/VEYA GÜVENLİK SORUMLUSU

Yarışma Öncesi - Baş Gözetmen ne kadar hazırlik yaparsa, görevlerini yerine getirmeleri o kadar kolay olur.





Bazı yarışmalarda, Baş Gözetmenin etaplardan geçemeyeceği veya Güvenlik Sorumlusu ile birlikte etabı geçebileceği kabul edilmektedir.

Baş Gözetmenin etapları geçmediği durumlarda, diğer görevli araçlardan biri şu görevleri üstlenmelidir:

Baş Gözetmen, yarışma ve etap start alanlarını kapsayacak yeterli sayıda gözetmenin bulunmasını, gerekli ve uygun evrak ile kontrol tabelaları ve ekipmana sahip olmalarını sağlamalıdır.

Mümkün olduğunda, Baş Gözetmen, yol notunda veya diğer resmi yol bilgilerinde belirtildiği şekilde rotayı eksiksiz olarak tamamlamalıdır.

Her kontrol noktasına vardıklarında, Baş Gözetmen örnek olarak liderlik etmeli ve her zaman görevli yeleği (tabard) ve/veya o yarışmaya ait t-shirt veya gömlek giymelidir.

Ziyaret ettiği her noktada, görev başında olan her gözetmenin, hangi görevleri yerine getirmeleri beklendiği konusunda net ve özlü bir anlayışa sahip olduğundan ve tüm etap görevlilerinin yelek(tabard) giydiğinden emin olmalıdır.

Baş Gözetmen her kontrol noktasına ulaştığında, tüm etap / kontrol noktası araç gereçleri yerinde olmalı ve kurulum kitabına uygun olarak her bir öğeyi kontrol etmelidir.

Baş Gözetmen, yarışma güvenlik planında belirtilen sayıları karşılamak için doğru sayıda gözetmenin yerinde olup olmadığını kontrol etmelidir.

Daima zaman karnelerinin doldurulmuş olduğunu ve her yarışan araç için etap start prosedürünün eksiksiz uygulandığını sağlamalıdır.

Tüm Görevli veya Güvenlik Araçlarında olduğu gibi, Baş Gözetmene de yetkin bir kişi tarafından eşlik edilmektedir.

Araçta her zaman uygun bir belirleyici bulunmalıdır. (Anons sistemi faydalı olabilir)

Ralli Merkez'in yanı sıra diğer tüm Güvenlik Araçları ile iletişim bağlantılarına sahip olmalıdırlar.

Zaman noktalarının yanı sıra, seyirci erişim noktası olarak ilan edilen her noktada durmalı, tüm seyirci güvenlik gözetmenlerinin, en az Özel Etap Güvenlik Planında belirtilen sayı kadar ve doğru pozisyonda olmasını sağlamalıdırlar.

Bu sayı plana göre uygun değilse, o konumdaki görevli sayısının beklenen gerçek seyirci sayısı için yeterli olup olmadığını belirlemek için dinamik bir risk değerlendirmesi yapılması gerekecektir.

Erişim noktalarındaki tüm resmi işaretler ve uygun uyarı notlarının da özel etap güvenlik planına uygunluğu kontrol edilmelidir.

Etapı geçerken bir sorun tespit ederlerse, Etap Sorumlusu ile görüşmek ve sorunu düzeltmek için bir eylem planı üzerinde anlaşmak için derhal Ralli Merkezle irtibata geçmelidirler.

Her etabın sonunda, etap start noktasına ve Ralli Merkez'e telsizle geri dönmeleri ve Etap Sorumlusu'na etabın eksiksiz ve koşulluk için makul bir durumda olduğundan memnun olduklarını bildirmeleri gerekir.

Ancak bu mesaj onaylandıktan sonra bir sonraki etaba/kontrol noktasına geçilmelidir.

Gecikme ve/veya erteleme ile zaman çizelgelerinde bir ayarlama olması durumunda, Baş Gözetmen, Ralli Merkez ile sürekli iletişim halinde olmalıdır.

Baş Gözetmen herhangi bir gecikme olacağının farkındaysa, bu bilgiyi etaptaki gözetmenlere kademeli olarak vermelidir.

Baş Gözetmen, aracında her zaman yedek eksiksiz bir etap araç gereç seti, uyarı notları ve bariyer bandı ile birlikte bir çekiç ve plastik kelepçe bulundurmalıdır.

Baş Gözetmen ayrıca tüm doktorların, kurtarma, çekici ve telsiz ekiplerinin güzergâh boyunca yerlerinde olmasını sağlamalıdır.

Bu görevlilerden herhangi biri yerinde değilse, Baş Gözetmen, Ralli Merkezi yapılan eylemlerden haberdar ederken, durumu soruşturmalı ve uygun şekilde ilgilenmelidir.

Etapta Kırmızı Bayrakların kullanıldığı durumlarda, bayrakların doğru konumlarda olduğunu ve doğru şekilde görüldüğünü kontrol etmesi uygun olabilir.

Baş Gözetmenin yedek bayraklar taşıması tavsiye edilir.

Etkinlik sonrası – Gözetmenlerden gelen tüm geri bildirimleri toplayarak ve bilgi vermek için yarışma komitesine bir rapor sunarlar.

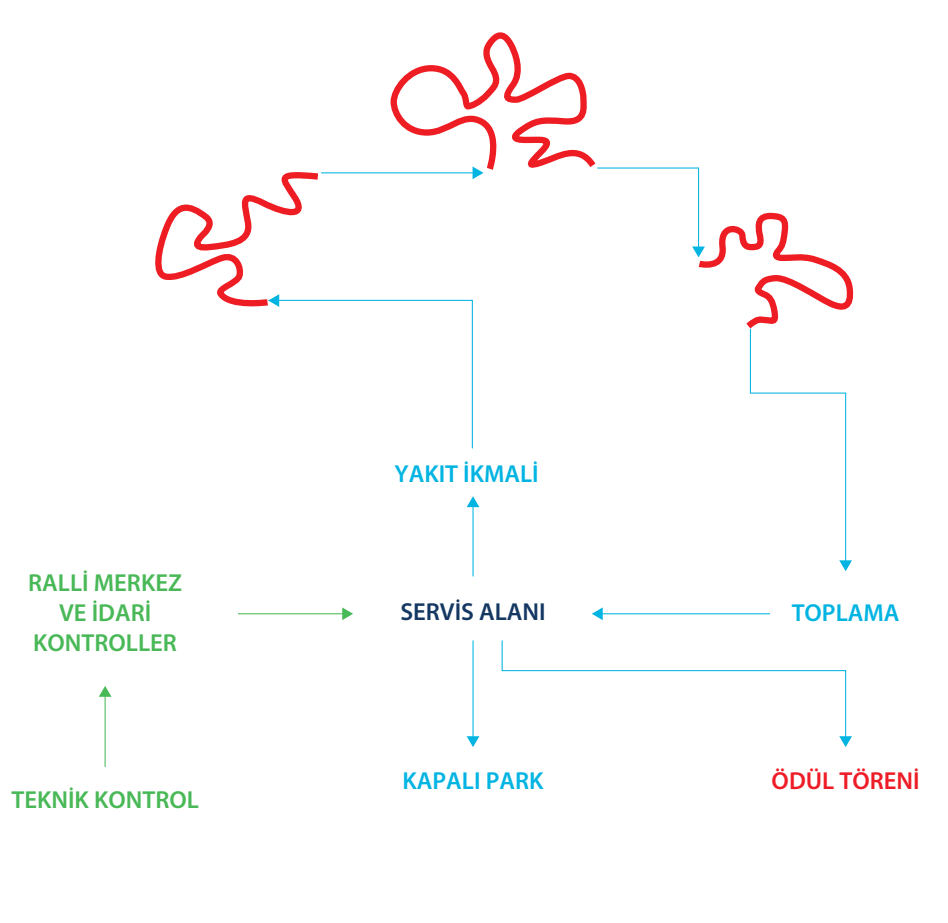


3. GÜVENLİK DOSYASI

- 3.1 Güvenlik Dosyası
- 3.2 Ayrıntılı Güvenlik Dosyası
- 3.3 Olay Yönetim Planı
- 3.4 Medikal Noktalar
- 3.5 Özel Etap Telsiz Haberleşmeleri
- 3.6 Zorunlu Telsiz Noktaları
- 3.7 İlave Telsiz Noktaları
- 3.8 Araç Takip Sistemleri
- 3.9 Şikanlar
- 3.10 Viraj Kesme
- 3.11 Servis Alanı
- 3.12 Yarış Araçları için Yangın İkmal alanı
- 3.13 Özel Test İçin Öneriler
- 3.14 Çevre Politikaları
- 3.15 Engellilik ve Erişebilirlik

3. GÜVENLİK DOSYASI

ÖZEL ETAPLAR



KIRMIZI: Yarışma
MAVİ: Belirlenmiş zamanlama
YEŞİL: Yarışma dışı

KIRMIZI: Yarışma
MAVİ: Belirlenmiş zamanlama
YEŞİL: Yarışma dışı

KIRMIZI: Yarışma
MAVİ: Belirlenmiş zamanlama
YEŞİL: Yarışma dışı

* Yerel Kanunlar kapsamında, tüm yarışmacıların yasal sınırlar içinde araçlarını kullanmaları ve hız limitlerini AŞMAMALARI gerekmektedir.

3.1 GÜVENLİK DOSYASI

Yıllar içinde, 'Güvenlik Planı' olarak bilinen şey, temel bir operasyon ve güvenlik belgesinden çok kapsamlı bir dosyaya dönüşerek sayısız ortak, tedarikçi ve etap görevlisine hizmet etmiştir. Bölümlerdeki bu artış göz önüne alındığında, güvenlik planı artık **güvenlik dosyası** olarak bilinmelidir.

Güvenlik dosyasının her bir bölümü, herkesin görev tanımlarıyla tamamen ilgili değildir. Birçok görevi başarıyla yerine getirmek için gerekli olan bilgiler dosyanın yalnızca bir bölümünü kapsayabilir. Bununla birlikte, bir olayın meydana gelmesi durumunda, birçok görevin rallideki günlük görevleri yerine getirmede mutlak öneme sahip olmasa da görev yapısı hakkında bilgi veya ayrıntılar gerektireceği kabul edilmektedir. Bu nedenle, dosya dağıtımı yapılmak üzere farklı bölümlere ayrılmaz, ancak geçmişte 'güvenlik planı' almış olan herkese tek bir belge olarak dağıtımı gerçekleştirilmektedir.

En iyi uygulama, Güvenlik Aracı Kafilesi ve etaptaki güvenlik görevlileri birleştirilmiş bir 'Yol Notu / Kurulum' kitabı olacaktır. Özel Etapları geçerken hantal bir Güvenlik Dosyası ile çalışmak zor olabilir. Bu kısaltılmış versiyona sahip olmak, belgeyi bu belirli ekipler için daha basit ve daha verimli hale getirir.

Etkili bir güvenlik dosyasının, bununla çalışmak zorunda olanlar için anlaşılabilir olması uygun bir hazırlık gerektirir.

Ayrıca yarışmanın karşılaştığı riskleri değerlendirdiği ve bu riskin nasıl en aza indirileceğini ve güvenli bir etkinlik düzenleneceğini planladığını kanıtlayan belgedir.

Rallilerin büyük çoğunluğu halihazırda etkili bir güvenlik dosyası oluşturmuştur, ancak hepsi seyirci güvenliğinin özel ihtiyaçlarını yeterince dikkate almamaktadır.

Güvenlik dosyası, etap rallilerinin kritik bir unsurudur. Dosya, bir olayın meydana gelme olasılığını azaltmak veya önlemek için ve aynı zamanda meydana gelmesi durumunda herhangi bir olayın sonucunu hafifletmek için alınan ve alınacak önlemleri gösterir.

Güvenlik Dosyası'nın çeşitli görevleri vardır ve ayrıca yetkililer tarafından istenen belgelerden, etapları oluşturmak için kullanılan belgeden ve güvenlik yol notundan biridir.

Güvenlik Sorumlusu/Yarışma Doktorunun incelemesine ve gerekirse ayarlamalar önermesine/talep etmesine izin vermek için en az bir ay önce TOSFED'e gönderilmelidir.

Güvenlik Sorumlusu için en iyi uygulama, yarışmadan iki ay önce ralli rotasını ziyaret etmesi ve her özel etabı Güvenlik Sorumlusu/Yarışma Direktörü ile birlikte ziyaret etmesidir.

Etap incelemesi, bir tehlike tanımlama, risk değerlendirmesi ve risk azaltma sürecini içerir. Bu işlem sadece seyirci alanlarına değil, tüm etaba uygulanmalıdır.

Teftiş boyunca seyirci konumları göz önünde bulundurulur – öncelikle alan kurulumu, yasak alanlar ve erişimin yanı sıra yarışmacı güvenliği göz önünde bulundurulur. Bu inceleme sırasında güvenlik planında değişiklikler yapılabilir.

Güvenlik dosyası, önceki yarışmalarda/sezonlarda kazanılan deneyimlere göre her yıl güncellenmesi gereken bir çalışma belgesidir.

Genel güvenlik dosyası, gereksiz baskı maliyetlerine maruz kalmadan dağıtımı en üst düzeye çıkartacak şekilde birleştirilmesi gereken aşağıdaki ana unsurlardan oluşmalıdır. Bu nedenle, yarışmanız için bölümleri en etkili şekilde birleştirmeyi seçebilirsiniz. Önemli olan, içerikleridir.

A.GÜVENLİK DOSYASI İÇERİĞİ:

- a.Risk Yönetimi belgeleri
- b.Etap güvenlik bilgileri ve haritalar
- c.Etap/mekan kurulum bilgileri ve şemaları
- d.Seyirci alanı planları

B.TÜM GÖREVLİLER/GÖREVLER İÇİN OPERASYONEL PLANLAR (TELSİZ LOJİSTİK PLANINIZI İÇERİR)

C.OLAY YÖNETİM PLANI (BÜYÜK OLAY VE İLETİŞİM PLANI D HİL)

D.GÜVENLİK ARACI YOL NOTU FORMATI

Güvenlik Planı, Güvenlik Aracı ekipleri tarafından yolda kullanılabilir, pratik, yol notu tarzında olmalıdır ve şunları içermelidir:

- a.Yol Notuna göre mesafeler ve durum numaralandırma
- b.Yoldan seyirci alanlarına olan mesafeler
- c. Seyirci alanlarının yüksekliği
- d.Etap start noktalarında güvenlik aracı konumu
- e.Bantlama
- f.Gözetmen Yerleşimleri

Yol Notu Kutu No	Toplam	Ara	Yön	Gözetmen Telsiz Telefon	Açıklama	MIV	TIV
1	0,00	0,00		2	START ÖE 1 ETAP ADI	Y	Y
1A	0,70	0,70		1	EV YOLU	N	N
1B	0,80	0,10		1	EV YOLU	N	N
2	1,20	0,40		3	SA 2 TY1 SOS 1 Medya Giriş İzni Var	Y	Y
3	1,60	0,40		2	SOS 2 Seyirci Giremez Medya Girişi	N	N

MIV: Medikal Müdahale Aracı

TIV: Kurtarma Araçları

Yol Notu Kutu No	Toplam	Ara	Yön	Gözetmen	Teliz Telefon	Açıklama	MIV	TIV
3A	2.30	0.70		2		EV YOLU	N	N
4	2.60	0.30		3		EV YOLU	Y	N
4A	2.75	0.15		1		EV YOLU	N	N
5	2.96	0.20		2		SOL TARAFTA OTOPARK	Y	N
5A	3.15	0.20		2		EV YOLU	N	N
5B	3.30	0.15		1		Sol taraftaki tepede seyirci girişi vardır	N	N
6	3.52	0.22				FF ÖE 1 ETAP ADI	N	N

MIV: Medikal Müdahale Aracı

TIV: Kurtarma Araçları



3.2 AYRINTILI GÜVENLİK DOSYASI

1. Aşağıdakileri belirten bir giriş:

Planın amacı

Kim okumalı

Yarışma için üretilen diğer tüm belgelere/operasyonel planlara referans

Güvenlik Politikanız

2. Güvenlik Planı, aşağıdaki alanların her birinde özel olarak sorunları ele almalıdır:

Halkın güvenliği (medikal/ilk yardım kapsamı dâhil)

Yarışan ekiplerin güvenliği

Yarışmada gönüllülerin güvenliği

3. Kullanılan tüm güvenlik araçlarını ve genel bir güzergâh haritasını içeren eksiksiz yarışma zaman çizelgesi

4. Ralli Merkezin yeri ve birincil irtibat numarası ve/veya farklıysa Acil Durum Telefon numarası

5. Çeşitli kilit roldeki sorumlu kişilerin adları ve birincil irtibat numaraları:

- TOSFED Güvenlik Sorumlusu
- TOSFED Komiseri ve Komiserleri
- Yarışma Direktörü
- Yarışma Direktör Yardımcıları
- Güvenlik Sorumlusu
- Yarışma Doktoru
- Telsiz Operatörleri
- Her özel etap için Etap Sorumluları
- Medya Sorumlusu

6. Çeşitli acil durum ve güvenlik servislerinin telefon numaraları:

- Polis
- Hastaneler (adres dahil)
- İtfaiye
- İlk Yardım ve yaralı taşımacılığı
- Ambulans Servisi
- Her özel etapta bulunan Kurtarma Birimleri
- Her özel etapta bulunan Çekici birimleri
- Her özel Etapta bulunan Doktor(lar) ve/veya Paramedikler
- İlgili diğer kişiler

Seçilen hastanelerle, ralliden önce acil servislerini hazır bulundurması için yazılı olarak iletişime geçilmelidir.

7. Risk Değerlendirmesi basit bir sağduyudur. Yarışma koşullarında olduğu kadar kurulum ve toparlanma sırasındaki riskleri göz önünde bulundurmanız gerekecektir. Güvenlik Sorumlusu ve yarışma düzenleme ekibinizin dışındaki diğerleri için, bir şablon genellikle risk yönetimi planlarınızı anmanın en basit yoludur.

8. Plan, değerlendirilen riskleri ve bunların nasıl yönetileceğini açıklamalıdır. Seyirciler/genel halk, yarışmacılar ve görevliler/gözetmenler için özel bir kapsama alanı olmalıdır.

Zaman Çizelgesi

RALLİ

V 1.0

2 Nisan 202_

Start (Kısım 1 & 2)

2 Nisan 202_ Cumartesi

ZK ÖE	Kontrol Noktası	ÖE Km.	Ara Km.	Toplam Km.	Hedef Süre	İlk Oto Saat
0	Kapalı Park - Çıkış Servis - Giriş					06:45
	Servis A (Asparan)	0,00	0,00	00:15		
0A	Servis - Çıkış					07:00
RZ 1	Yakıt İkmal - Servis Alanı / Tüm Yarışmacılar					
	Bir sonraki Yakıt ikmal noktasına kalan	(29,57)	(144,68)	(174,25)		
1	Yeşilbelde		75,24	75,24	01:40	08:40
ÖE1	Yeşilbelde 1	10,99				08:43
2	Emecik		35,26	46,25	00:55	09:38
ÖE2	Datça	1,63				09:41
3	Kızılan		24,56	26,19	00:36	10:17
ÖE3	Kızılan 1	16,95				10:20
RZ 2	Yakıt İkmal - AYTEPE		9,62			
	Bir sonraki Yakıt ikmal noktasına kalan	(29,13)	(56,42)	(85,55)		
4	İçmeler		22,93	39,88	00:45	11:05
SS4	İçmeler 1	29,13				11:08
4A	Toplama Giriş		43,06	72,19	01:38	12:46
4B	Toplama Çıkış & Servis Giriş		0,05	0,05	00:15	13:01
	Service B (Asparan)	(58,7)	(201,1)	(259,8)	00:30	

Kısım 1

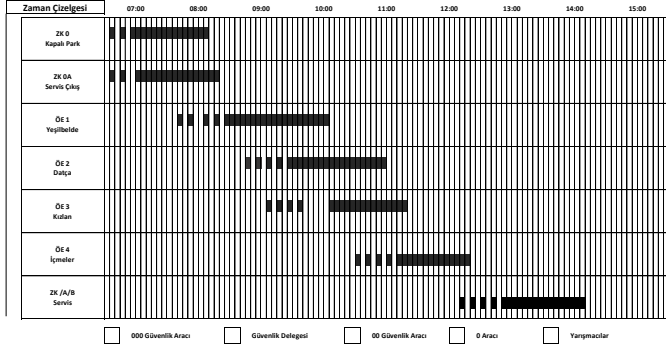
ETKİNLİK
PROGRAMI

Güvenlik Aracı Programı

TOSFED

2 Nisan 202_ Cumartesi

Konum	Etap Kapanış Zamanı	Etap Medya İçin Etap Kapanış Zamanı	T1	Tosfed Medya Delege	S1	Güvenlik Aracı 000	Tosfed Güvenlik Delege	Güvenlik Aracı 00	Güvenlik Aracı 0	1.Araç Start Saati
Servis Alanı - ZK 0A / ZK0B	04:15	04:15	05:15	--	05:35	05:50	--	06:25	06:35	06:45
ÖE 1 / Yeşilbelde 1	06:13	06:13	07:13	07:23	07:33	07:48	08:03	08:23	08:33	08:43
ÖE 2 / Datça	07:11	07:11	08:11	08:21	08:31	08:46	09:01	09:21	09:31	09:41
ÖE 3 / Kızılan 1	07:50	07:50	08:50	09:00	09:10	09:25	09:40	10:00	10:10	10:20
ÖE 4 / İçmeler 1	08:38	08:38	09:38	09:48	09:58	10:13	10:28	10:48	10:58	11:08
ZK 4/A - 4/B - 4/C SERVİS	10:16	10:16	11:16	11:26	11:36	11:51	12:06	12:26	12:36	12:46

GÜVENLİK ARACI
PROGRAMIGENEL RALLİ
KONTROL
TABLOSU

9. İzleyici güvenliği için aşağıdaki başlıklar altında bilgilere yer vermelisiniz:

- Beklenen seyirci sayısı ve ortaya çıkan belirli sorunlar
- Erişim yollarını, park ve seyirci izleme alanlarını gösteren planlar
- Etkinliğinizde kullanılan tabelalar
- Yarışmada, güvenlikle ilgili izleyicilerle iletişim, ör. Program, web sitesi, güvenlik araçları
- Girilmez, yasak alanlar, bantlanmış alanlar ve seyirci izleme alanları ile ilgili olarak seyircilerin yönetiminde etap gözetmenlerinin görevi;
- Etap başına öngörülen gözetmen sayısı; yeni bir pozisyona geçmeleri gerektiğinde etap gözetmenleri ile doğrudan iletişime geçebilecek bir süreç olmalıdır.
- Etap Sorumlusunun görevi, kurallara uygun hareket etmeyen, bu sebeple etabın iptal edilmesine sebep

olabilecek seyircilerle ilgilenmek için bir gözetmeninden destek almaktır.

10. Her bir özel etap için; tüm kilit görevlileri listeleyen, o etap için acil servisleri, telsiz ve kurtarma noktaları, seyirci alanları, yaralı transfer yerleri için buluşma noktaları dahil olmak üzere özel etabın ayrıntılı bir haritasını da içeren güvenlik planı.

[Etap iptali durumunda kullanılmak üzere özel etaplar için alternatif bir rota oluşturmalsınız.]

11. Güvenlik Planları ayrıca Teknik Kontrol, Servis Alanı, Toplama, Medya Alanları gibi direkt yarışılmayan yarış alanlarını da içermelidir.

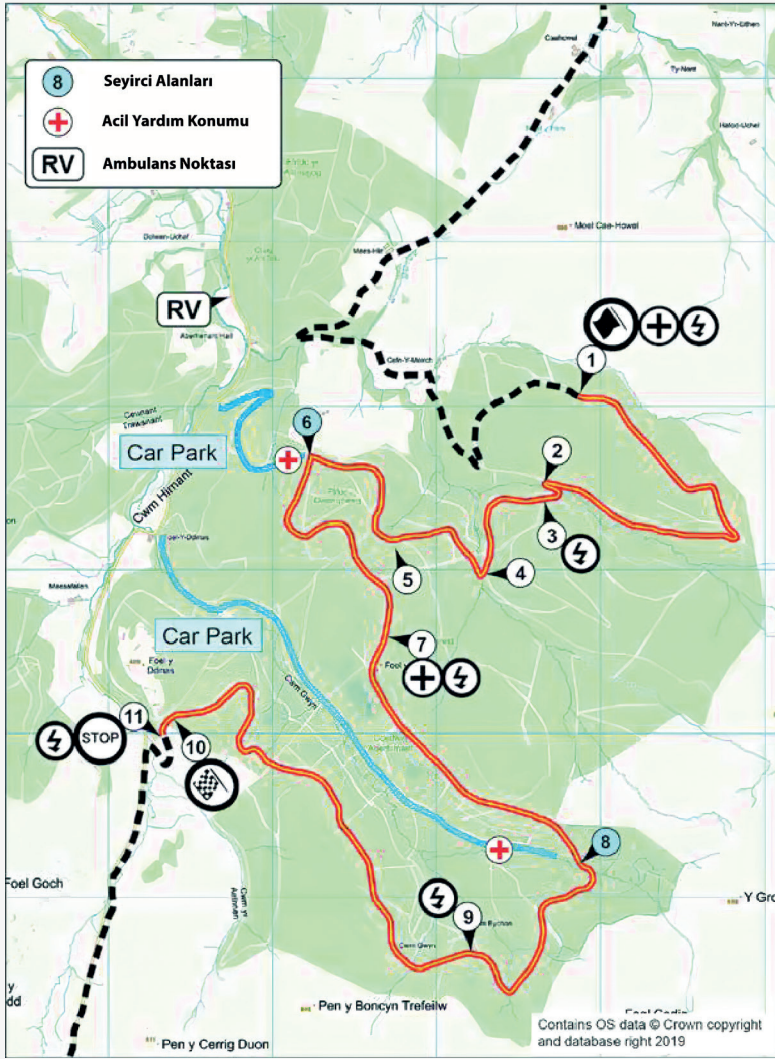
3.3 OLAY YÖNETİM PLANI

Kimse seyircilerin, görevlilerin veya yarışmacıların dâhil olacağı bir kazanın olacağına inanmaktan hoşlanmasa da, böyle bir olasılığı karşı hazırlıklı olmakta fayda vardır.

	1. Tehlikeler Nelerdir?	2. Kim ve nasıl zarar görebilir?	3. Riski ortadan kaldırmak için ne yapıyorsunuz?	4. Yapabileceğin başka bir şey var mı? Varsa nedir?	5. Kim tarafından eylem	6. Ne zaman eylem	7. Tamamlanma tarihi
1	Düzensiz zemin ve ağaç gövdeleri	Seyirciler ve Gözetmenler	Herkese aşırı kötü alanlar için uygun ayakkabılar giymelerini ve bantlama yapmalarını tavsiye etmek	Etap tamamen gün ışığında koşulduğu için başka bir önlem alınmamaktadır. Seyirci alanlarında ilkyardım tedbirleri alınmıştır. alınılmamaktadır. Seyirci alanlarında ilkyardım tedbirleri alınmıştır.	Gözetmenlere Risk konusunda bilgi verilmeli ve Yol Notlarıyla Web Sayfasında duyuru yapılmalıdır.	Organizasyondan 2 hafta önce	
2	Yakıt İkmal Alanı	Gözetmenler	Servis alanından ayrı 2 metrelik temiz bölge	Yangın söndürme eğitimi almış "hazır"da bekleyen Gözetmenler	Servis Alanı Sorumlusu	Hazırlık	Organizasyon Günü



ZK noktalarını gösteren Rotaya genel bakış haritası



Güvenlik Planı için Detaylı Özel Etap Haritası



Bu plan, genel Güvenlik Dosyasının bir parçası olabilir veya ayrı bir belge olarak tutulabilir.

Bu plan, tanımlanmış bir risk veya beklenmeyen bir olay meydana geldiğinde hangi önlemlerin alınması gerektiğini belirlemek için tasarlanmıştır.

Olay Yönetim Planında, Küçük Olay, Ciddi Olay (yarışmanın güvenli bir şekilde yürütülmesini etkileyen ancak polisin çözümün koordinasyonunu üstlenmesini gerektirmeyen sıradan bir olay) ve Büyük Olay ele alınacaktır.

Örneğin bir kalabalık kontrol durumu olursa ne yapacaksınız? Bu olaylar şu şekilde sınıflandırılabilir:

a.Küçük Olay – yarışmanın işleyişini etkileyen ancak dışarıdan yardıma ihtiyaç duymayan sıradan bir olaydır, herhangi bir küçük yaralanma mevcut İlk Yardım personeli veya yarışmanın kendi kaynakları tarafından kolayca tedavi edilebilecektir.

b.Ciddi Olay – yarışmanın güvenli bir şekilde yürütülmesini etkileyen bir olay. Ciddi bir yaralanmayı içeren bir olay olabilir ancak, gerekli tüm eylemler yarışmanın etkinliğin kaynakları dâhilinde yönetilebilir.

c.Büyük Olay – ciddi yaralanma, can kaybı veya kamu düzeninin bozulması tehdidi oluşturan ve polisin çözüm koordinasyonunu üstlenmesini gerektiren bir olay olarak tanımlanır.

KÜÇÜK OLAYLAR

Etkili planlamaya rağmen yine de küçük olaylar olabilir. Ancak, Ralli Merkez'in bu tür durumları etkili bir şekilde ele alabilmesi gerektiği kabul edilmektedir.

Bu tür sıradan olayların çözümü, olayın yönetiminin içsel bir parçasıdır.

Tahmin edilebilirlikleri göz önüne alındığında, uygun beklenmedik durum düzenlemeleri uygulanmalı ve Ralli Merkez tarafından yönetilmektedir.

CİDDİ OLAYLAR

Bazı olaylar küçük bir olaydan daha önemlidir ve etaba giren çekici ve kurtarma araçları gibi olay müdahalelerini gerektirebilir.

Ciddi bir olayın yönetimi aynı zamanda Ralli Merkezi'nin eylemlerinin ayrılmaz bir parçasıdır ve bu nedenle olayın doğru şekilde çözülmesini ve kontrolünü sağlamak için standart telsiz prosedürleri aracılığıyla koordine edilecektir.

Yaralanmalar varsa, olayın medikal ekibi ve Medikal Sorumlu irtibat kuracak ve doğru tedavinin yapılmasını sağlayacaktır.

ÖNEMLİ OLAYLAR

Ralli Merkezi, Küçük ve Ciddi Olaylarla ilgilenmekten sorumlu olsa da, ilgili kişiler bir durumla başa çıkma yeteneklerinin sınırlarının farkında olmalı ve böylece Büyük Bir Olay meydana geldiğini kabul etmelidir.

Bu gibi durumlarda, müdahalenin koordinasyonunun sorumluluğu; gözetmenlerine, yetkililere ve halka temel bilgilerin iletilmesinde Ralli Merkezin yardımına ihtiyaç duyacak olan Polise geçecektir.

Olay Yönetim Planınızın bu durumun nasıl yönetileceğini kapsaması gerekir.

Her durumda, yerinde sağlık hizmeti kapsamına girmeyen büyük bir olay durumunda uygulanacak bu kurtarma planını hazırlamak için yerel yetkililerle temasa geçilmelidir.

Örneğin, bir yangını veya bomba tehdidini nasıl ele alırsınız? Her durumda, aşağıdakiler için süreci ve düzenlemeleri açıklamanız gerekecektir:

- Karar verme görevleri ve sorumlulukları
- Yarışmanın güvenlik hizmetleri ve gerekirse acil durum hizmetleri ile iletişim kurmak
- Yarışmacılar, görevliler ve seyircilerle iletişim kurmak
- Medya ile iletişim
- Olay yerindekiler için raporlama mekanizmaları

Olay Yönetim Planı, genel güvenlik dosyasına dâhil edilebilir veya ayrı bir bağımsız belge olabilir.

Büyük Olay İletişim Planı, Olay Yönetim Planı'na dâhil edilecek faydalı bir unsurdur ve herhangi bir karar alma



sürecine kimin dâhil olacağını, hangi mesajların ve kim tarafından verileceğini açıklamalıdır.

Bu konuları önceden planlamak, büyük bir olayla uğraşırken çok yardımcı olur.

3.4 MEDİKAL NOKTALAR

•Her özel etabın start noktasında ve etap uzunluğu 15 km veya daha uzun ise ara noktada, müdahale hızında giden bir aracın olay yerine varma süresi 10 dakikadan fazla olmayacak bir mesafede bir medikal nokta kurulmalıdır.

•Medikal nokta, acil birinci basamak medikal bakım (MIV), teknik müdahale (kurtarma/yangınla mücadele) (TIV) ve yaralıların tahliyesi (ambulanslar) için olan araçlardan oluşmaktadır.

•Medikal ve teknik müdahale aracı, kombine/karma kullanımlı veya iki araç olarak ayrı olabilir.

•Tüm araçlar, önlerinde herhangi bir engel (örn. başka bir araç, çit bandı, bariyer, güvenlik görevlileri) olmaksızın MIV, TIV ve ambulansın başlangıç sırasına göre etaba doğrudan erişim sağlayacak şekilde yerleştirilmelidir.

•Tüm medikal noktalar bir telsiz noktası ile desteklenmeli ve uygun şekilde işaretlenmelidir. (yıldırım ve artı).

•Her MIV'te, temel yaşam desteği konusunda uzman ve hastane öncesi travma yönetiminde deneyimli en az bir doktor ile bir sağlık görevlisi/hemşireden oluşan bir ekip bulunur.

•Her TIV'de, kurtarma/yangınla mücadele konusunda deneyimli bir ekip, tercihen itfaiye personeli bulunmalıdır.

•Start'taki bir ambulans, tahliye sırasında yoğun bakıma ihtiyacı olan herhangi bir yaralıya eşlik eden bir doktorla birlikte bir resüsitasyon ünitesi olmalıdır.

•Medikal müdahale araçları donanımı Ek H Ek 3'e uygun olmalıdır.

•Medikal aracın sevkıyatı, Yarışma Direktörü tarafından Yarışma Doktoru ile tartışılarak edilerek ve Etap Sorumlusuna bilgi verilerek başlatılır.

•Referans: Ek H Bölüm 5 Madde 5.3, 5.5, Ek 3

3.5 ÖZEL ETAP TELSİZ HABERLEŞMELERİ

Telsiz aracı mürettebatı ideal olarak biri telsiz operatörü ve bir telsiz gözetmeni olan iki gözetmenden oluşacaktır.

Tüm telsiz gözetmenlerinin, araçların karıştığı olaylara ve seyirci yönetimi gibi konularda gerektiğinde yardımcı olmaları gerekebilir, bu nedenle hem saha çalışanları hem de araç görevleri için hazırlanmaları gerekir.

Telsiz aracının dışına çıktıkları zaman gözetmen yeceklerini giymeleri gerekir.

Yarışmada, telsiz konumları arasında yaklaşık 5 kilometrelik bir mesafe olması sağlanmalıdır.

Etabın koşulabilmesi için yol notunda listelenen herhangi bir telsiz konumunun faal olması ZORUNLUDUR.

Keşif sırasında, her zorunlu telsiz noktasının bulunduğu yerde telsiz noktası sembolünü taşıyan bir işaret gösterilmelidir.

Bu işaret daha küçük olabilir, ancak konumun yol notlarına kayıt edilebilmesi için keşif yapan ekipler tarafından açıkça görülebilmelidir.

Telsiz iletişim ağı ve Telsiz Kontrol Cihazı; tüm Kurtarma, medikal ve Kurtarma hizmetleri görevlerini tamamlayana kadar yerinde kalmalıdır.

Her durumda, telsiz operatörleri aracını park ederken, yarış etabından yeterince uzağa yerleşmeli ve çıkış yolunu engellememelidir.

Sadece kendi güvenlikleri için değil, aynı zamanda radyo aracını yarışma otomobili tarafından fırlatılabilecek herhangi bir parçadan ya da taştan korumak için yoldan uzak durmalıdır.

Güvenlik Aracı kafilesi etaptan geçerken kırmızı bayrak her zaman görünür olmalıdır.



3.6 ZORUNLU TELSİZ NOKTALARI

Zorunlu Telsiz Noktaları ideal olarak iki veya daha fazla kişi tarafından çalıştırılmalıdır ve aşağıdaki gibi tanımlanır:

Her etabın Start'ında ve Stop'unda Telsiz olmalıdır.

Bunlar güvenlik planında ve yol kitabında gösterilmeli ve telsiz panolarının gösterilmesini gerektirmelidir.

Ralli Merkezi ile doğrudan iletişimin mümkün olduğundan emin olmak için Start, Flying Finish/Stop telsiz konumları yerleştirilmelidir.

Etkinliğin güvenli bir şekilde yürütülmesine öncelik verilmeli ve bu yerlerin yerleşimine dikkat edilmelidir ve bu durum etap rotasının kısaltılmasını gerektirebilir.

Telsizlerin ara güvenlik/medikal aracı noktalarında ve güvenlik araçlarının kullanabileceği bir kısa yol yeniden birleşme kavşağında bulunması gerekir.

Telsiz noktaları arasında yaklaşık 5 kilometrelik bir mesafe için TOSFED şartına uyması gereken telsizler.

Kırmızı Bayraklar sadece Yarışma Direktörünün Etap Sorumlusu aracılığıyla ilettiği talimatı üzerine gösterilmeli ve geri çekilmelidir.



ANA İZLEYİCİ ALANLARI

Bu telsiz gözetmenlerinin yarışmacı numaralarını görmesine **gerek yoktur** ve seyirci alanında tutacak şekilde yerleştirilmelidir.

Bu konumlar güvenlik planında gösterilmelidir, ancak yol kitabında gösterilmeleri veya telsiz panoları olması zorunlu değildir.

Yukarıda açıklanan konumlarla örtüşmedikçe kırmızı bayrak gerektirmezler.

3.7 İLAVE TELSİZ NOKTALARI

Tamamlayıcı Telsiz Noktaları (zorunlu değil) ideal olarak iki veya daha fazla gözetmen oluşmalıdır.

Bu noktalar, etkinliğin gerektirdiği şekilde etap boyunca yer alır, tabela gerekli değildir ve yol kitabında yer almaları **gerekmemektedir**.

Ancak bunların konumu ve ayrıntıları güvenlik planında listelenmelidir. Kırmızı bayrak gerektirmezler.

Bu konumlar yol kitabınıza **dahil olmadığından**, etkinliğinizin devam etmesi için hepsinde personel olması **zorunda değildir**.

ÖZEL ETAPTA TELSİZ OPERATÖRLERİNİN GÖREVLERİ:

- Kendi sektörlerinden sorumludurlar.

•Seyirci gelmeden çok önce yerlerini alırlar ve yasak alanlara girmelerini engellerler.

•Özel etap ve ralli merkezinin güvenlik görevlileri ile iletişimi kontrol ederler.

•Kibar bir tavırla, seyircilere özel etabın ancak gözetmenlerin tavsiye edilen alanlarda durma talimatlarını takip etmeleri halinde başlatılacağını bildirirler.

•Seyirci sayısını etap sorumlusuna bildirir ve daha fazla destek elemanına ihtiyaç olup olmadığına karar verir.

•Etap koşулurken telsizlerinin yanında durur ve özel etaba başlayan her aracının anonsunu takip ederler.

•Önlerinden geçen araçları kaydederler. Bir araç eksik ise hemen etabı güvenlik görevlisine haber verir ve talimat bekler.

•Seyircileri yaklaşan ralli araçlarına karşı düdükle uyararak için önlerinde ve arkalarında bulunan güvenlik görevlileri ile işbirliği yaparlar.

•Sadece Yarışma Direktörünün talimatı üzerine kırmızı bayrak göstereceklerdir.

| TELSİZLE İLETİŞİM SENARYOSU

Senaryo 1	Etap Sorumlusu	Ralli Merkez
Sesim geliyor mu Ralli Merkez?		Ralli Merkez dinliyor. Kendinizi tanıttın.
Ben Süleyman. Etabta araç kaldı.		Hangi etaptasın? Görev yerin neresi ?
Kısa olan etaptayım. Araç 5-6 takla attı. Ne yapmalıyım?		Bana etap ismini ve görev yerini açık olarak söyler misin?
Etap 3 galiba, etabın adını bilmiyorum. Ne yapaim?		Süleyman, araç numarasını görebiliyor musun? Araç takipten konumunu bulmaya çalışacağız.
Araç No 41		Süleyman, kaza yerine yaklaşan aracı uyarmak için güvenliğe dikkat ederek önceki viraja doğru git ve bizimle iletişimde kal, talimatlarımızı bekle!

Çalışma Notları:

- 1.Ralli Merkez, yarışmacıların sağlık durumunu sormadı.
- 2.Etap Sorumlusunun Ralli Merkezin sordukları ya da söyledikleri hakkında bir fikri yok.
- 3.Daima olay yerinden bir önceki viraja birini gönder.

Senaryo 2	Etap Sorumlusu	Ralli Merkez
Ralli merkez, ralli merkez Körfez Etabı, etap sorumlusu konuşuyor.		Körfez Etabı, etap sorumlusu dinliyoruz.
Körfez etabı SOS-2 Sektör-11 ve Sektör-12 arasında 41 numaralı aracın takla attığını bildiriyor.		Pilotların durumu iyi mi? Yol açık mı?
Pilotlar iyi, yol kapalı		Arkadan gelen araçları uyarmak için güvenliğinize dikkat ederek virajın girişine gidin ve bizden talimat bekleyin.
Anlaşıldı Ralli Merkez		

Bir olayı takiben Özel Etap telsiz iletişimine örnek

3.8 ARAÇ TAKİP SİSTEMLERİ

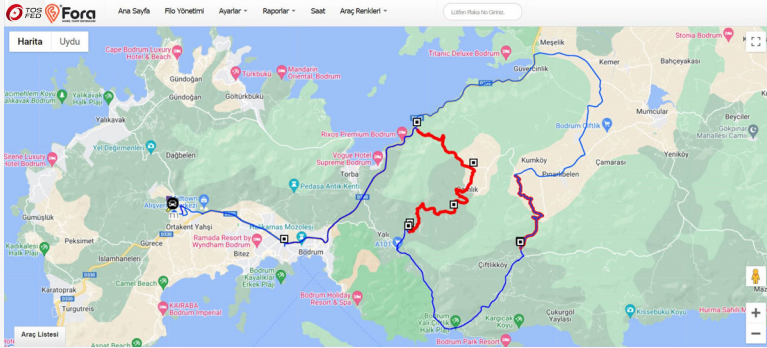
Tüm araçların bir güvenlik takip sistemi ile donatılması şiddetle tavsiye edilir. Kurulum, inceleme sırasında kontrol edilmelidir ve toplama, iade ve yerleştirme ile ilgili talimatlar, normalde ek düzenlemelerde her organizatör tarafından verilecektir. Ralli sırasında sistem(ler)e herhangi bir müdahale, yarışmacının Komiserlere bildirilmesiyle sonuçlanacaktır.

Bir takip sistemi kullanıldığında, pilot ve co-pilot, emniyet kemerleri takılı olarak oturduklarında sisteme kolayca erişebilmelidir.

Ralli Merkez ekibinin bir üyesi, her yarışmacıdan gelen izleme sinyallerini izlemek için atanmalıdır, ancak Ralli Merkez'in tüm üyelerinin izleme ekranlarını izlemesi gerekir. Yarışmacı otomobillerden bildirilen herhangi bir sinyal; Tamam, durduruldu, SOS veya iletişim kaybı olup olmadığı ilgili özel aşamaya bildirilmeli ve araştırılmalıdır. Unutmayın, izleme sistemi ne kadar gelişmiş olursa olsun, hiçbir sistem %100 kusursuz değildir. Her zaman alınan sinyalleri araştırın.

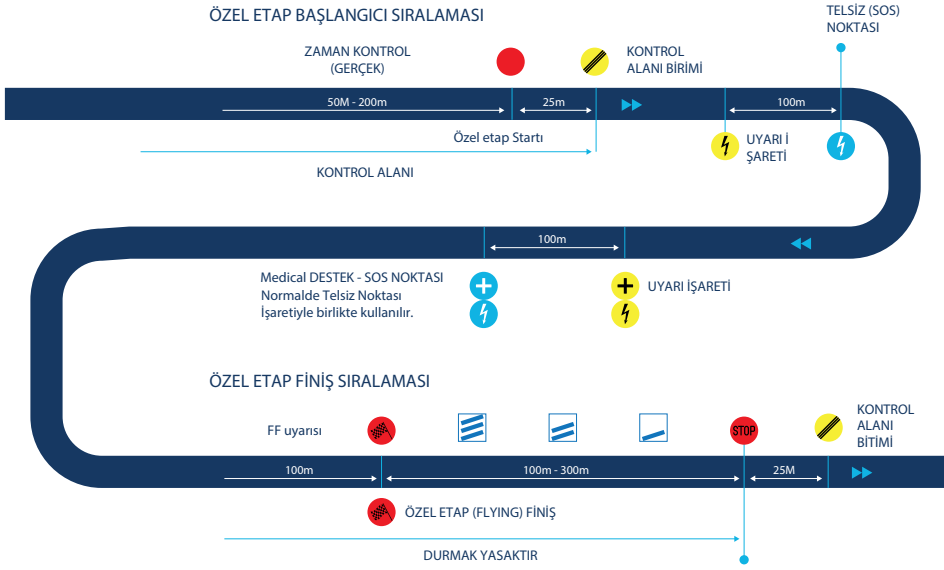
Yarışmacı otomobillerde her zaman takip sisteminin bir yedeği olmalıdır. Her etabın başında telsiz operatörü etabı başlatan araç numarasını etap telsiz ağı üzerinden duyurmalı, etap boyunca her telsiz direği, bulundukları yerden geçerken anons edilen araç numaralarını izleyen bir çizelge tutmalıdır. Sıra dışı veya bir telsiz konumundan geçmeyen herhangi bir araç, yarışmacıların yeri için bir aramanın takip sistemi ile birlikte başlayabilmesi için etap telsiz kontrolörüne bildirilmelidir.

Hem birincil hem de ikincil izleme sistemlerinin, bir aracının kaybolması durumunda nasıl bulunacağına ilişkin prosedürlerle birlikte olay güvenlik dosyasında ayrıntılı olarak belirtilmesi gerekir.



Araç Takip Sistemleri

ÖRNEK ETAP PLANI



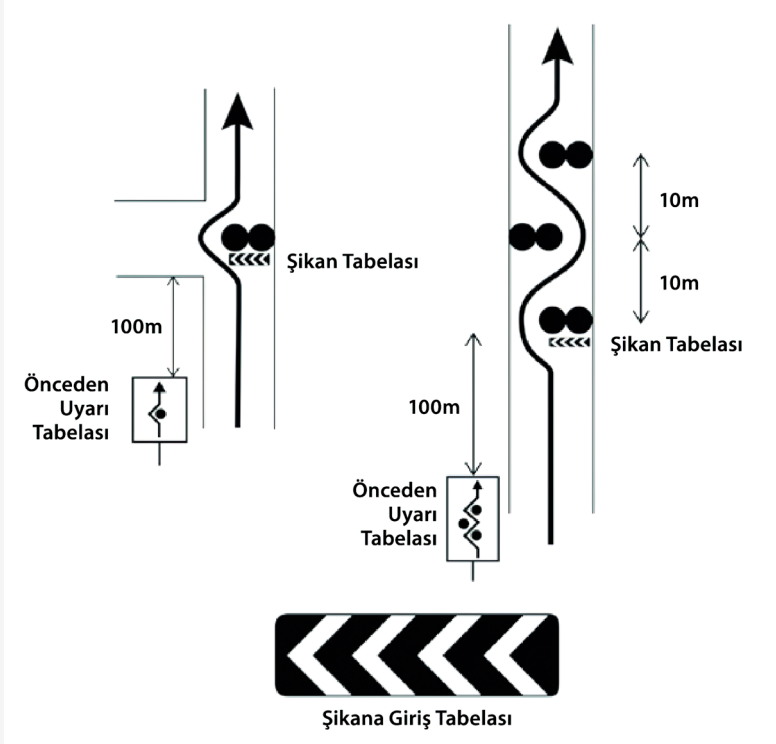
Zaman Kontrol Uyarısı	Zaman Kontrol	SS Start	Telsiz Uyarı Noktası	Telsiz Noktası
SS Pre-Flying Finish	SS Flying Finish	Stop	Medikal Destek	Medikal Destek
Kontrol Alanı Bitimi	Pasaj Kontrol	Pasaj Kontrol	Yakıt İkmal Alanı	Lastik Alanı

3.9 ŞİKANLAR

Şikanlar, özel bir etaplarda belirli yüksek riskli noktalardan önce hızı azaltmak için kullanılabilir, ancak mümkün olan her yerde şikanlara ihtiyaç duyulmayacak etap rotalarının planlanması arzu edilir. Tüm şikanlar yol defterine kaydedilmelidir ve keşif sırasında önceden işaretlenmiş veya yerinde olmalıdır.

Etaplar ve olaylar arasındaki tutarlılık için duvarlar arasında 10 m'lik bir mesafeye uyulmalıdır.

Şikanın yönünü zebra işaretleri veya oklarla işaretlemek ve şikandan önce "100 m" panel koymak önemlidir. Şikanın elemanlarının kesin konumu, yerlerinden çıkarıldıklarında yeniden konumlanabilecekleri şekilde boyalı bir çizgi ile açıkça işaretlenmelidir.



Şikanlar şunlardan yapılabilir:

- Saman balyaları (en az 250kg)
- Su tankları
- Bağlı lastik duvarları
- Açıktaki kalan kenarları korumalı beton bariyerler

Ralli sırasında, şikanın parçalarına çarpan araçların neden olduğu herhangi bir hasarı onarmak için her şikana görevliler yerleştirilmelidir. Bu yerde bir telsiz şefi de bulunmalıdır.

Şikan küçük bir darbenin ötesinde hasar görmüşse ve onarılması gerekiyorsa:

Karşıdan gelen araçlara bir göz atın ve hasarlı bölgeyi yeniden inşa etmeye çalışırken meslektaşlarınızı yaklaştıran araçlar konusunda uyarmak için düdüklelerinizi kullanın.

Bu güvenli değilse –noktadaki eylemi rapor etmesi için Ralli Merkez'i bilgilendirecek olan etap sorumlusuna bilgi verin.

Gözetmenlerden bir tanesi Şikana Çarpan Araçları Yarış Merkezine rapor etmekle görevlendirilir. Şikanın video kaydının alınması kararsız kalınması durumlarında değerlendirme için önerilmektedir.

3.10 VİRAJ KESME

TOSFED şampiyonaları için yaklaşık 20 x 20 x 38 cm ölçülerinde ve minimum 15 kg ağırlığında bir blok kullanılması tavsiye edilir. Çubuk plastikten yapılmış olmalıdır.

Bunun yerine saman balyaları kullanılıyorsa, plastik filme güvenli bir şekilde sarılmalı ve sağlanan konumlarına hızla geri hareket ettirilmelidir.



3.11 SERVİS ALANI

Takımlar, yarışan araçları etkinliğin bir sonraki bölümü için hazırlarken, bir rallideki servis alanı çılğınca bir aktivite alanı olabilir. Ekip personeli, medya, aile üyeleri ve seyircilerle meşgul servis bölmeleri ile ortam zaman baskısı altında olabilir. İnsanlar için önemli riskler oluşturabilecek bir alandır ve bu riskleri en aza indirmek için insanların araçlar üzerinde çalışmasına izin verirken ve alanı izleyiciler için çekici hale getirirken dikkatli bir şekilde yönetilmesi gerekir.

Katılımcılar, yarışmacılar ve hizmet ekibi üyeleri, kendilerinin ve diğerlerinin sağlık durumlarının farkında olmalıdır. Etkinliğin koordine edilmesi ve bu alanlarda makul güvenlik gereksinimlerinin karşılanmasında en önemli sorumlu Etkinlik organizatördür.

Etkinlik organizatörü, servis alanı içinde, yarışan her takıma bir "servis alanı bölgesi" tahsis etmemelidir. Bu bölgeler, diğer ekipler veya etkinlik yeri için güvenlik ve de çevresel risk oluşturmayacak şekilde yönetilmelidir.

SERVİS PARKLARI/ALANI İÇİN TEMEL STANDARTLAR

•Servis alanı, bireysel servis alanları, araç hareketi ve güvenli yaya erişimi için yeterli alana izin verecek büyüklükte olmalıdır. Zemini, oluşabilecek tehlikelerin kontrol hızla kontrol altına alınabilmesi için kafi ölçülerde eşit olmalıdır.

•Organizatörler, servis alanı için bir hız sınırı belirlemeli ve bu bilgileri ek yönetmeliklerde yayınlamalıdır.

•Tüm katılımcılar, araçları üzerinde çalışmaya başlamadan önce bir çevresel zemin örtüsünü çalışacakları alanın zeminine sermelidir.

•Tenteler ve açılır çadırlar gibi geçici yapılar, rüzgar koşullarıyla başa çıkmak için güvenli ve yeterli balastla kurulmalıdır. Etkinlik organizatörleri tarafından güvenli olmayan tüm yapılar sökülmesi ve kaldırılmalıdır.

•Araçlar üzerinde çalışırken, özellikle herhangi bir kaynak veya taşıma işlemi yapıldığında ve araçlara yakıt doldurulurken, yangın söndürücüler her zaman hazır bulundurulmalıdır.

•Servis parkının yerleşim düzeni, ihtiyaç halinde acil araç girişine izin vermemelidir.

•Organizatör, yangın, yaralanma ve güvenlik olayları dahil olmak üzere servis parkı için acil durum düzenlemelerinin yapılmasından sorumludur. Bu düzenlemelerin tüm katılımcılara ve yarışmacılara iletilmesi gerekir.

•Araçların, trolley veya başka bir tür krika ile havaya kaldırıldığında, tümü taban plakalı aks sehpaları, şasi eşiği sehpaları veya rampalar tarafından desteklenmesi gerekir. Aracın kaldırılması veya indirilmesi yapılırken başka hiçbir çalışma yapılmamalıdır.

•Gerektiğinde, servisin bir parçası olarak yakıt deposunun, yakıt pompasının, yakıt filtresinin veya yakıt devresinin diğer herhangi bir parçasının değiştirilmesine, yakıt deposunun boşaltılmasına ve/veya yeniden doldurulmasına aşağıdaki koşullarla izin verilir:

–İş, organizatörün bilgisi dahilinde yürütülür.

–Operatörlü bir yangın söndürücü beklemede

–Bu işlem sırasında araç üzerinde başka bir işlem yapılmaz.



–Tüm ateşleme kaynaklarının ortadan kaldırıldığı bir güvenlik bölgesi oluşturulur.

–Minimum miktarda yakıt kullanılır ve çıkarılan yakıtlar kapalı bir kapta saklanır.

–Servis bölümleri, yarışmacılar, ekipler veya halk için kabul edilemez bir risk oluşturmayacak şekilde kontrol edilmelidir.

•Arkadan gelen kablolar ve hortumların takılma tehlikesi oluşturmamasına izin verilmemeli ve kablo koruyucularla örtülmediği sürece erişim veya yollardan geçmemelidir.

•Servis ekipleri ve yarışmacılar, servis parklarında bulundukları yerde uzun süre soğuğa, ıslanmaya veya sıcağa maruz kalmanın farkında olmalı ve buna göre giyinmelidir.

•Katılımcılara her zaman spor yönetmelikleri ve ek yönetmeliklerin gerekliliklerine uyma yükümlülükleri hatırlatılır.

ELEKTRİK GÜVENLİĞİ

•Tüm elektrikli ekipmanın güvenli bir durumda muhafaza edilmesi gerekir.

•Harici olarak kullanılan tüm elektrikli ekipman, hava koşullarına dayanıklı ve elektrik çarpmasına karşı izole edilmiş aletler olmalıdır.

•Elektrikli ekipman ve el aletleri parlayabilen, yanıcı benzin gibi maddelerin bulunduğu ortamlarda kullanılamaz.

YANGIN ÖNLEMLERİ

•Tüm yarışmacı ve servis araçlarında uygun bir yangın söndürücü bulundurulmalıdır.

•Herhangi bir pişirme aletini yakmadan önce özel dikkat gösterilmelidir.

•Tüm tutuşturucu kaynakları herhangi bir yakıt deposundan veya yakıt doldurma alanından uzak tutulmalıdır.

•Yangın söndürücüler, kullanımda oldukları zamanlar dışında bilinen konumlarından hareket ettirilmemelidir.

•Herhangi bir yangın durumunda servis alanından ayrılmadan önce etkinliğin organizatörlerine rapor verilmelidir.

•Organizatörler, yangını önlemek için bir acil durum planı oluşturmaktan sorumludur.

ATIK





•Katılımcılar, konteynerler, ambalajlar, lastikler, yağlar vb. dahil olmak üzere tüm atıkları hizmet parkından çıkarmalıdır. Çevre mevzuatına uygun olarak bertaraf edilmelidir.

•Sahadaki genel atık tesisleri, tehlikeli maddelerin veya tehlikeli maddelerle kirlenmiş malzemelerin bertarafı için kullanılmamalıdır. Bunlar, atık yönetmeliklerine uygun olarak ayrılmalı ve bertaraf edilmelidir.

ARAÇ GÜVENLİĞİ

•Bir olaya müdahale eden acil durum araçları dışında, servis alanında her zaman belirlenmiş bir hız sınırına uyulmalıdır.

•Servis parkında yayalar olabilir. Bu durumlarda, çarpışmaları önlemek için özel dikkat gösterilmelidir ve organizatörler, mümkün olan yerlerde yaya yollarını ayırmak için çalışmalıdır.

3.12 YARIŞ ARAÇLARI İÇİN YAKIT İKMAL ALANI

Bir rallinin organizatörü, o etkinlik için yakıt ikmali düzenlemesini belirlemeli ve yakıt dökülmesi, yangın veya başka bir olay riskini kontrol etmek için yeterli önlemleri almalıdır. Organizatörlerin yeniden yakıt ikmali düzenlemelerine ve risk düzeyine karar verirken, etkinlikleri için neyin pratik olduğunu ve servis alanında mevcut olan seçenekleri göz önünde bulundurmaları gerekir. Bir rallide yakıt ikmali için dört seçenek vardır:

1.Ticari Bir Dolum İstasyonundan Yakıt Alımı

Bu seçenek, tüm yakıt ikmali etkinlikten uzakta gerçekleştirildiğinden organizatöre hiçbir sorumluluk yüklenmez.

2.ProfesyoneL Yakıt Tedarikçisi

Organizatör genel sorumluluğu üstlenir ancak yetkin bir tedarikçiye yetki vermiştir. Yüklenicinin riski

yönetmeye yönelik düzenlemeleri yine de organizatör tarafından doğrulanmalı ve güvenlik sistemlerinin yerinde olduğundan emin olmak için kontroller yapılmalıdır.

3.Yakıt İkmal Bölgesi

Yakıtın depolanmasını ve dağıtılmasını kontrol etme ve koordine etme sorumluluğu organizatöre aittir. Bir risk değerlendirmesi, güvenlik planı ve olay planı gereklidir.

4.Kendi Kendine Yakıt İkmali

STILL'in yakıt depolama ve dağıtımını kontrol etme ve koordine etme sorumluluğu organizatöre aittir; ancak, aktivite üzerinde doğrudan kontrolleri yoktur ve bu nedenle güvenlik gerekliliklerini katılımcılara/ yarışmacılara iletirler. Bir risk değerlendirmesi, güvenlik planı ve olay planı gereklidir. Organizatörün güvenliği izleme sorumluluğu vardır.

RİSK KONTROLÜ

Etkinlik yakıt ikmali düzenlemeleri yapılırken aşağıdakilerin dikkate alınması gerekir:

•Yakıtın taşınması, dökülme riski ve güvenlik mevzuatına uygunluğunun sağlanması gereklidir. Yakıtın sahaya getirilmesi ile ilgili düzenlemeler yarışmacının/katılımcının sorumluluğundadır. Organizatör, sahadaki yakıt hareketini dikkate almalıdır.

•Taşıma kaplarının uygunluğu da dahil olmak üzere yakıt için depolama düzenlemeleri, depolama alanının açık bir şekilde belirlenmesi gereklidir ve araçların çarpmasından özellikle korunmalıdır. Konteynerler iyi durumda olmalı, sızıntı yapmamalı, güvenli bir şekilde mühürlenmeli ve uygun şekilde imzalanmış 'Petrol – Son Derece Yanıcı' uyarısı yer almalıdır.

•Yakıtın depolandığı alan doğrudan güneş ışığına maruz kalmamalıdır.

•Herhangi bir pit garajından, servis alanlarından, binalardan, bitişik mülklerden veya insan gruplarından yaklaşık 10 metre uzakta olması gereken dağıtım alanının kontrolü.

•Herhangi bir yangıcı malzeme veya ateşleme kaynağının uzaklaştırılması.

•Yakıt doldurma alanından açık erişim ve çıkışın bakımı.

•Yangın ve dökülme ile başa çıkacak tesislerin ve uygun acil durum prosedürlerinin sağlanması. Uygun sayıda yangın söndürücü (kuru toz ve AFFF) sağlanmalıdır.

•Yetkisiz kişilerin erişimini önlemek için alanın yeterli güvenliği.

•Çevre koruma – yakıt doldurma, ya set ya da önleme tankı ile geçirimsiz bir yüzey üzerinde yapılmalıdır.

•Yakıt dağıtan kişiler uygun kişisel koruyucu ekipman giyerler.

•Yangıcı maddelerin mevcudiyeti ve tutuşturma kaynaklarının yasaklanması konusunda uyararak için uygun işaretler mevcuttur.

YAKITIN SAKLANMASI VE KULLANIMI

•Organizatör, belirlenmiş bir yakıt ikmal bölgesi tercihi ile yakıt ikmal için uygun düzenlemeler yapmalıdır.

•Servis alanında yakıt ikmaline izin veriliyorsa, bu, araç ayrılmadan önce yapılacak son işlem olmalıdır. Yakıt ikmal başlamadan önce araç herhangi bir destek standından çıkmalı, dört tekerleği yerde olmalı ve diğer tüm işler durdurulmalı ve içinde hiç kimse bulunmamalıdır.

•İdeal olarak yakıt ikmal, elle tutulan kaplardan ziyade elle pompalanarak yapılmalıdır.

•Etkinlikten sonra tüm boş konteynerler servis alanından çıkarılmalıdır.

•Benzin sadece yakıt olarak kullanılacaktır, başka amaçlar için kullanılamaz.

•Tüm araç yakıt ikmal açık havada yapılacaktır. Sigara içmek ve diğer tutuşturucu kaynaklar yasaklanmalı ve bir yangın söndürücüyle birlikte hazırda bekleyen bir operatörle güvenli bir alan oluşturulmalıdır.

•Yangın söndürücülerle bekleyenler de dahil olmak üzere yakıt ikmal yapanlar, eldiven ve göz koruması dahil koruyucu giysiler giydiklerinden emin olmalıdır





ACİL DURUM YÖNETİMİ

Acil durum planı, olayla ilişkili risklere göre uyarlanmalı ve şunları içermelidir:

- Kontroldeki kişi
- Dökülme veya yangın durumunda yapılması gerekenler
- Acil bir durumla başa çıkmak için iletişim yöntemleri ve prosedürleri
- Acil servislerle iletişime geçilmesi için düzenleme.

3.13 ÖZEL TEST İÇİN ÖNERİLER

Bir ralli aracını özel bir etapta yarış temposunda görmek her zaman heyecan verici bir deneyimdir. Takım test günlerine erişebilen ralli hayranları, büyük olasılıkla gerçek bir ralliden daha az kalabalık bir ortamda, aracı ve pilotunu gün boyunca birçok kez göreceklarını bilirler.

Ralli Test Organizatörleri, saha üzerinde kontrol sahibi olabilmek, herkes için güvenliği artırmak ve sporumuzu korumak için seyirci erişimini, görüntüleme alanlarını ve kontrolü test öncesi planlamalarına dahil etmelidir.

TOSFED, Test Organizatörlerinin ralli özel testleri sırasında güvenliği artırmalarına yardımcı olacak bir Kılavuz yayınlamıştır. Bunun için geliştirilen yönergeler tüm ralli testleri ile ilgilidir.

Bir kaza riski, yarışma esnasında olduğu kadar test sürüşü esnasında da yüksektir. Bir ralli aracının hızla sürüldüğü her yerde bir kaza olma riskinin olduğu kabul edilmelidir.

Tüm özel testler aşağıdakileri planlamalıdır:

- Ambulans ve sağlık görevlilerinin katılımı
- Test yolunun startı, finışı ve tüm yollarını güvence altına alabilmek için gözetmenler kontrollü geçiş hakkına sahiptir.
- Test alanına yaklaşırken start, finiş ve tüm erişim yollarındaki uyarı işaretleri. Test alanına yaklaşan herkes, test yoluna varmadan önce bu uyarı işaretlerinden en az üçünü geçmelidir/görmelidir.
- Etap startı, finışı ve herhangi bir erişim yolu arasındaki telsiz iletişimi.
- Seyirci bölgeleri, seyirci erişimi ve **geçilmez alanlar** için planlar.

Ralli Testleri için aşağıdaki güvenlik kontrol listesi, tüm test organizatörlerinin gündeme getirilen noktaları dikkate aldıklarından ve hareket ettiklerinden emin olmaları için harika bir kılavuzdur.

RALLİ TEST GÜVENLİK KONTROL LİSTESİ**UYARI**

Bu dokümanın amacı, özel test sürüşünüz başlamadan önce tüm güvenlik önlemlerinin alındığından emin olmaktır. Etap, Ralli Test Güvenlik Esaslarına ve TOSFED Ralli Güvenlik Esaslarına göre planlanmalıdır.

Lütfen takımınız ve test organizatörü ile birlikte her test günü için ayrı ayrı olmak üzere test sürüşünden önce Ralli Test Güvenlik Kontrol Listesi'ni doldurunuz.

Test bitiş zamanını takiben 5 iş günü içinde Ralli Test Güvenlik Kontrol Listesini doldurarak TOSFED Sportif Direktörlüğe iletiniz.

MARKA / TAKIM / YARIŞMACI BİLGİLERİ

Güvenlik ve Test Sürüşlerinden Sorumlu Kişi
Adı Soyadı :
Tel No :
Test Esnasında İletişim Sağlanacak
Adı Soyadı :
Tel No :

TEST ORGANİZATÖR BİLGİLERİ

Kulüp Adı :
Adres :
Tel No :
Şehir :
Güvenlik ve Test Sürüşlerinden Sorumlu Kişi
Adı Soyadı :
Tel No :
Test Esnasında İletişim Sağlanacak Kişi
Adı Soyadı :
Tel No :

TEST BİLGİLERİ

Şehir :
Test Güzergahı :
Yol Zemini :
Km. :
İlçe :

TOPLAM ARAÇ SAYISI

Sınıf 2 : Sınıf 3 : Sınıf 4 : Sınıf 5 :

Diğer :

RALLİ TEST GÜVENLİK KONTROL LİSTESİ**GÜVENLİK KONTROL LİSTESİNİN TEST SÜRÜŞÜ ÖNCESİ DOLDURULMASI GEREKMEKTEDİR.**

Lütfen takımınız ve test organizatör temsilcisi ile birlikte her test günü için ayrı ayrı olmak üzere
1. Sayfada da belirtildiği gibi test sürüşünden önce Ralli Test Güvenlik Kontrol Listesi'ni doldurunuz.
Test güzergâh harita numarası

("Yukarıda bulunan detaylı test güzergâh Haritası #") : 1

Test Tarihi	:		Test Bitiş Saati	:	
Test Başlangıç Saati	:		Acil Durum Numarası	:	
En Yakın Hastane	:		Yerinde Bulunan Gözetmen Sayısı	:	
Haritada Belirtilen Toplam Gözetmen Sayısı	:		Ekstra Telsiz Sayısı/Batarya	:	
Ekstra Gözetmen Sayısı	:				
Ekstra Telsiz Sayısı/Batarya	:				
Telsiz Sayısı	:				

Güvenlik kontrol listesini doldururken, ilk test sürüşünden önce, 1. sayfada belirtildiği gibi, takımınız ve test organizatörü temsilcisi ile starttan finişe, kapalı yol işaretlerine kadar olan etabı geçmek için yeterli zamanınız olduğundan emin olun.

Eksik bir şey olması durumunda, lütfen testlere başlamadan önce yedek planınız olduğundan emin olun ve eksiklikleri gözlemlerinizi bölümünde belirtin.

- | | |
|--|--|
| ☐ Test organizatörü tarafından usulüne uygun olarak alınan resmi belgeler ve yetkiler | ☐ Bütün gözetmenler Yelekli / Düdük |
| ☐ Gözetmen brifingleri | ☐ Bütün gözetmen noktalarında kırmızı bayrak |
| ☐ Her gözetmen için telsiz | ☐ Seyirci alanları için uygun bantlama |
| ☐ Kamuya açık değil tabelası | ☐ Finish alanı kapatma genel uyarı işaretleri |
| ☐ Tüm kavaşklar güvenli bir şekilde kapalı | ☐ Kolluk Kuvvetleri hazır (Polis /Jandarma vs.) |
| ☐ Doktor / Ambulans görevlileri hazır | |
| ☐ Start alanı kapatma genel uyarı işaretleri | |
| ☐ Bütün gözetmenler belirlenmiş güvenli yerlerinde | |

Lütfen, özellikle uzun bir test sürüşü veya öğle yemeği molasından sonra, araçların testte olmadığı zaman aralığında gözetmenlerin hareket etme ihtimalleri yüksek olabileceğinden, listeyi test süresince, gün içinde birkaç kez gözden geçirin.

Test süresince, hiç beklenmeyecek bir şekilde güzergâh üzerinde belirme ihtimali olan insanları olabileceğinden alanın kontrolünü gün boyunca sağlayın.

3.14 ÇEVRE POLİTİKASI

<https://www.tosfed.org.tr/tosfed-cevre-politikasi/>

Etkinlikler için bir Çevre Şampiyonu belirlenmeli ve çevresel etkinin ve sürdürülebilirliğin her eylemde dikkate alınmasını sağlamak için etkinlik ekibinin kıdemli üyelerinin desteğini ve taahhüdünü sağlamaya çalışmalıdır.

Birincil hedef, çevre yönetimi konularında farkındalığı artırmak ve çeşitli TOSFED paydaşları tarafından çevresel girişimlerin benimsenmesini kolaylaştırmak için rehberlik sağlamaktır.

TOSFED, bu hedefe ulaşmak için çok kademeli bir strateji uygulamıştır:

- İlk olarak, uygulama çerçevesini en iyi şekilde sağlamıştır;
- İkinci olarak, TOSFED, çerçeveyi benimsemek isteyen paydaşlar için bir akreditasyon kılavuz belgesi oluşturmuştur;
- Üçüncü olarak, paydaşların çevresel performans açısından temel seviyelerini tespit etmelerine ve aynı zamanda çevresel performans seviyelerini artırma

gerekliliklerini belirlemelerine olanak sağlayacak bir akreditasyon kontrol listesi geliştirmiştir; ve

•Son olarak, TOSFED, referans kolaylığı için kılavuzun farklı paydaşları hedefleyen bir özet versiyonunu hazırlamıştır.

TOSFED'in Çevre için Eylem stratejisi ile ilgili bir dizi yayının parçası olan bu belgeler, motor sporlarında Çevre Yönetimindeki en iyi uygulamalara odaklanmaktadır. Dünya çapındaki motor sporları paydaşları tarafından kuruluşlarında çevre yönetimini tanıtmak veya geliştirmek için bir şablon olarak kullanılmak üzere tasarlanmıştır.

3.15 ENGELLİLİK VE ERIŞİLEBİLİRLİK

Tüm yarışmacıların, yetkililerin, gönüllülerin ve seyircilerin spora güvenli ve dikkatli bir şekilde erişebilmelerini ve spordan keyif alabilmelerini sağlamak için tüm gerekli değerlendirmeler yapılmalıdır.

Yetkililer, gönüllüler ve seyirciler için, etkinlik tarafından planlanan her şeyin erişilebilirliği ön planda olmalıdır.

ISC'nin Ek L'nin 10 ve 11. Maddeleri, yarışmacılar için bu konudaki düzenleme detaylarını vermektedir.





4. ÖZEL ETAP SEÇİMİ

- 4.1 Özel Etap Seçimi
- 4.2 Start, Finish & Stop Çizgileri
- 4.3 Risklerin Belirlenmesi
- 4.4 Metal Bariyerler ve Diğer Tehlikeler

4. ÖZEL ETAPLARIN SEÇİMİ



4.1 ÖZEL ETAP SEÇİMİ

Özel etapların seçimi; yarışmacılar, gözetmenler, seyirciler, medya, halk ve genel olay güvenliği için çok önemlidir.

Bir etabı neyin uygun veya uygunsuz yaptığına dair basit bir kriter yoktur. Etabın hangi yönde aktığına, günün saatine veya yılın mevsimine bağlı olarak bile değişebilir.

Bir çok özel etap seçimi bir belgeden değil, deneyim ve bilgiyle yapılır.

Bu bölümün amacı, özel bir etap seçerken alınan kararlara ağırlık kazandırmaktır.

GEÇMİŞTE KULLANILMIŞ OLAN ÖZEL BİR ETABIN YENİDEN SEÇİMİ

•Etap seçimi söz konusu olduğunda etkinlik organizatörleri için hangi araçlar mevcut?

•Etabı her iki yönde de geçilmesi daha önce deneyimlenmiş mi?

•Elimizde daha önce geçilmiş olan etapla alakalı hangi bilgiler var?

•Önceki çalışmalarından özel etap boyunca hızları ölçen veriler var mı?

•Ortalama hız, herhangi bir seçimde dikkate alınması gereken bir husus olmasına rağmen, özel bir etabın uygunluğunun bir göstergesi değildir.

•Yüksek hız noktaları var mı? Bu alanlar uzun süreli yüksek hızlı mı?

•Yarışan otomobillerden alınan bir GPS dokümanı var mı?

TARİHSEL OLARAK, BU ETABIN GEÇİLMESİ DENEYİMİ NASILDIR?

•Geçmişte yarışçıların dahil olduğu bir olay yaşandı mı?

•Önceki Güvenlik Delegatesinin raporlarından hangi bilgiler mevcut?

•Bu konumdaki izleyici deneyimi hakkında hangi bilgiler var?

–Etaba doğru giderken ki yolda ve etap çıkışındaki trafik yönetimi nasıldı?

–Aşırı kalabalık var mıydı?

–Herhangi bir yaralanma oldu mu – tökezleme veya düşme?

–Yarışan otomobiller ve seyirciler arasında kıl payı kurtulma durumu yaşandı mı?

–Seyirciler belirlenmiş alanlarından beklenmedik yerlere taşı mı?

•Etap sorumluları ve gözetmenlerde etap hakkında hangi bilgiler var?

GÜZERGAH YENİ BÖLÜMÜNÜ ÖZEL ETAP OLARAK DEĞERLENDİRMEKTEDİR.

Aşağıdaki liste ayrıntılı değildir, ancak yeni bir özel etaba bakarken göz önünde bulundurulması gereken hususların bir göstergesidir.

•Önerilen özel etap ne uzunlukta olacak?

•Ralliye sportif ve tanıtım özelliklerini katacak bir yol mu?

•Yarışmacılar, MIV, ambulans ve kurtarma üniteleri için erişim yolları uygun mu?

•Seyirci erişim yolları yüksek trafik akışları için kabul edilebilir mi?

•Beklenen seyirci sayıları için uygun otopark var mı?

•Tahsis edilen seyirci izleme alanları hangi kapasiteyi kabul edebilir?

KARANLIKTA ÖZEL ETAP GEÇMEK.

Bir 'Gece Etabı', (sabahın erken saatlerinde veya akşam geç saatlerde, karanlık saatlerde yürütülen) için planlama işlemine ek hususlar uygulanmalıdır.

•Seyirci yürüyüş yolu erişim yolları, otopark alanlarından erişim yollarını aydınlatmak için aydınlatmadan faydalanmalıdır.

•Gözetmenlerin pozisyonlarını vurgulamak için yansıtıcı tabardları olmalıdır.

•Özel etap zaman kontrolü, start ve stop kontrollerinde bu alanlar için elektrikli ışıkların olması gerekir.

•Telsizli özel etaptaki kavşaklar, telsiz operatörlerinin o yerden geçen otomobilin yarışma numarasını izleyebilmesi için ralli trafiği yönünde aydınlatılmalıdır.

•Gözetmen mahallerinde meşale bulundurulmalıdır.

•Tüm MIV ve kurtarma araçlarının, herhangi bir kurtarma veya kurtarma operasyonunda kendilerine yardımcı olması için taşınabilir aydınlatma üniteleri taşıması gerekir.

•Yarışan araçlar tarafından kullanılan güçlü yarış ışıkları nedeniyle sürücünün gözünü kamaştırabilecek yüksek düzeyde yansıtıcı etap işaretleri veya halka açık yol işaretlerinin kullanımında dikkate alınması gerekir.

•Bir Briefing sırasında yarışmacılara, ralli aracının durduğu veya özel etabı terk ettiği yerden en az 50 m önce yansıtıcı kırmızı üçgeni yerleştirmenin önemi hatırlatılmalıdır.

SU TEHLİKELERİ

Göller, deniz, havuzlar ve barajlar, özel etaplar planlanırken önemli risk alanları oluşturur.

Rakip bir aracının bir gözetmen tarafından görülmeyen bir su tehlikesine girme riski önemlidir.

Mürettebatın su altında kaldığında araçta mahsur kalma riski çok önemlidir.

İdeal olarak, planlanan herhangi bir rota, bir etkinlik boyunca herhangi bir su tehlikesinden kaçınılmalıdır. Bunun tamamen mümkün olmayabileceği kabul edilmektedir, bu nedenle tüm risk azaltma önlemlerinin alındığından emin olmak için önlemler alınmalıdır.

•Suyun özel etaba yakınlığı nedir?

•Yarışan bir aracın suya ulaşmasını engelleyen doğal engeller var mı?

•Yarışmacıların suya bitişik alana yaklaşmaları hızı nasıl, yüksek hızla mı veya düşük hızla mı?

•Su ne kadar derin? Araç tamamen su altında kalır mı?

•Etkinlik, özel etap boyunca dalgıçların ve bir teknenin yerinde olmasını ayarlayabilir mi?

Eğer öyleyse, bu dalgıçlar çalışmaları gerektiğinde rüzgar, fırtınalar nedeniyle kısıtlanır mı?

Organizatörün, varsa bu işletim kısıtlamalarını bilmesi gerekir.

•Araçların etap yolundan ayrılmasını engellemek için su etrafındaki alanı korumak mümkün müdür?

Toprak setler, beton bariyerler, bu alanlar için planlanabilecek koruma örnekleridir.

Bir su tehlikesinin yanında karanlıkta bir etap koşulması uygun olmaz olarak kabul edilir.

Tüm yarışan otomobillerde, aracın kokpitinde hem pilotun hem de co-pilotun kolayca erişebileceği küçük ucunu içeren bir koşum kesme aleti bulunmalıdır. Mürettebatın herhangi birinin yarışma koltuğuna bağlıyken buna ulaşabilmesini sağlamak için iki kesici alet gerekli olabilir.



SEYİRCİLERİ GÖZLEMLEMELİK İÇİN ÖZEL ETAP SEÇİMİ

Seyirci konumları için dikkate alınması gereken öğeler şunlardır:

•Yükseltilmiş izleme platformu

•Görüntüleme alanının derinliği

•Otoparklardan erişim nasıldır?

•Bölgenin bir geçiş noktasına ihtiyacı var mı? Eğer varsa, bunu bulmak için güvenli bir alan var mı?

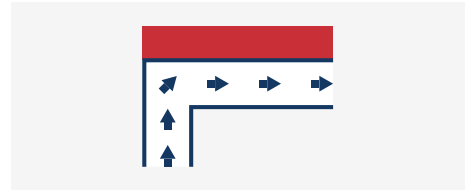
•Seyirciler için seyirci alanı çevresinde doğal koruma var mı?

•Araçların bu alana yaklaşma hızları nelerdir?

•Etap ters yönde koşulursa seyirci alanı o kadar güvenli midir?

•Seyirci erişim noktası yarışmacı kaçış yolu ile çakışıyor mu?

90° DERECE DÖNÜŞLER



Bir virajın dışı; seyircilerin, gözetmenlerin veya medyanın özel bir etabı izlemek için ayakta durması için her zaman yasak bir alan olarak kabul edilir.

Ancak alanın doğal topografyası izin veriyorsa bu kuralın istisnaları vardır. Köşenin dış tarafı yaklaşık 3 metre yüksekliğinde dik bir banket ise, banket tepede duranlara koruma sağlayacaktır.

Seyircinin kayma riskini azaltmak için seyirci alanının etrafına kenardan en az 1 metre geriye bant çekilmesi gerekecektir.

Banketin, kontrolden çıkan herhangi bir araca rampa olamaması için, özel etaba dik bir yükselti olması gerekiyor.

KIVIRIMLI VİRAJLAR



Bir virajın dışı, seyircilerin, gözetmenlerin veya medyanın özel bir etabı izlemek için ayakta durması için her zaman yasak bir alan olarak kabul edilir.

Ancak alanın doğal topografyası izin veriyorsa bu kuralın istisnaları vardır.

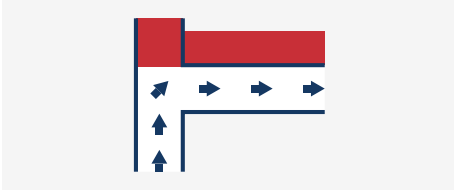
Köşenin dış tarafı yaklaşık 3 metre yüksekliğinde dik bir banket ise, banket tepede duranlara koruma sağlayacaktır.

Seyircinin kayma riskini azaltmak için seyirci alanının etrafına kenardan en az 1 metre geriye bant çekilmesi gerekecektir.

Banketin, kontrolden çıkan herhangi bir araca rampa olmaması için, özel etabı dik bir yükselti olması gerekmektedir.

Bu tür bir virajda, yarışan otomobilin sıçramasına veya "hafif gitmesine" neden olabilecek ve viraja varmadan önce sarsılmasına neden olabilecek bir tepe tarafından devam edilmemesi önemlidir

DÜZ YOL VE T KAVŞAĞI



Diğer türdeki virajların gereksinimleri göz önüne alındığında, ralli rotasının sola veya sağa döndüğü bir T-kavşak, özel etapların düzenli bir özelliği ve seyirciler için doğal bir cazibe noktasıdır.

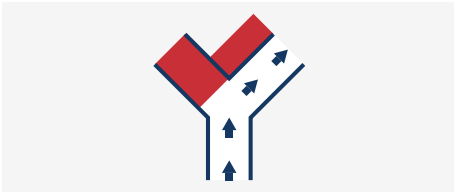
T- Kavşağın Düz karşıdaki alan **herkes** için yasak bir alan olmalı ve alan 100 m boş hale getirilmelidir. Seyircilerin kavşağın içinde, tepeye yakın bir yerde durmalarına izin verilecekse, aşağıdakiler dikkate alınmalıdır:

-Virajın içi ralli aracı tarafından "kesilebilir" mi?

-Bir araç kavşak için fren yaparken kontrolünü kaybedebilir ve virajın içine girebilir mi?

-Yaklaşımın iç bölgesinde doğal banket, koruma var mı?

RALLİ GÜZERGAHINDAN ÖNÜNDE YOL OLAN Y KAVŞAĞI



Diğer türdeki virajların gereksinimleri göz önüne alındığında, ralli rotasının kavşakta sola veya sağa gittiği bir Y kavşağı, özel etapların düzenli bir özelliği ve seyirciler için doğal bir cazibe noktasıdır.

Ralli rotasının sağından çıkan yarış etabı dışında kalan yol **herkes** için yasak bir alan olmalı ve alan 100 m boş hale getirilmelidir.

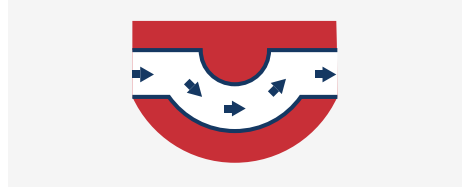
Seyircilerin kavşağın içinde, tepeye yakın bir yerde durmalarına izin verilecekse, aşağıdakiler dikkate alınmalıdır:

-Virajın içi ralli aracı tarafından "kesilebilir" mi?

-Bir araç kavşak için fren yaparken kontrolünü kaybedebilir ve virajın içine girebilir mi?

-Yaklaşımın iç bölgesinde doğal banket, koruma var mı?

S-TİPİ VİRAJ



Ralli rotasının sola ve sağa ya da tam tersi olduğu durumlarda, alan her bir virajın hem içi tarafı hem de dış tarafı korunmalıdır.

Arazinin topografyasına bağlı olarak, otomobillerin virajları 'düzleştirme' ihtimali olabilir veya virajlar bir tepenin arkındaysa, araçlar bu bölümden zıplayabilir/'hafif' ve dengesiz olabilir.

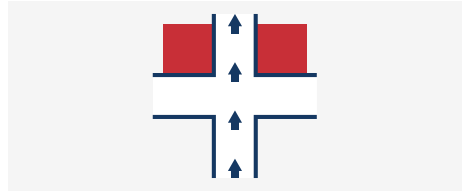
Ancak alanın doğal topografyası izin veriyorsa bu kuralın istisnaları vardır.

Köşenin dış tarafı yaklaşık 3 metre yüksekliğinde dik bir banket ise, banket tepede duranlara koruma sağlayacaktır.

Seyircinin kayma riskini azaltmak için seyirci alanının etrafına kenardan en az 1 metre geriye bant çekilmesi gerekecektir.

Banketin, kontrolden çıkan herhangi bir araca rampa olmaması için, özel etabı dik bir yükselti olması gerekmektedir.

X- KAVŞAKLAR, DÜZ YOLLAR



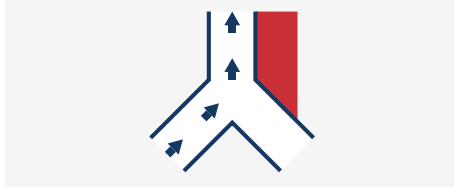
Kavşakların çıkışı, seyircilere yönelik riski azaltmak için önlem alınması gereken bir alandır.

Genel olarak düz gidiş doğası göz önüne alındığında, araç hızlar yüksek olabilir, yolda aracın dengesini bozabilecek ve çıkışı dengesiz hale getirecek bir eğim veya tepe olması muhtemeldir.

Tüm personelin bu kavşakları çevreleyen kaçış alanlarında olmaları yasaklanmalıdır.

Önünde hatalı yarışan bir aracı durdurabilecek herhangi bir engel yoksa yasak alan en az 50 m olmalıdır. Seyircilerin, kavşakların soluna veya sağına çıkan yolların 30 m yakınında durmasına izin verilmeyecektir.

RALLİ GÜZERGAHLARININ ARKASINDA YOL OLAN Y KAVŞAĞI

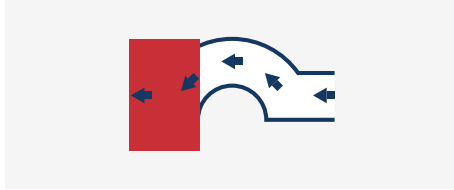


Diğer türdeki virajların gereklilikleri göz önüne alındığında, ralli rotasının kavşakta sola veya sağa gittiği bir Y kavşağı, özel etapların düzenli bir özelliği ve seyirciler için doğal bir cazibe noktasıdır.

Ralli rotasının dışında olan sol veya sağ taraftaki dışı olan yol, etap kenarından 15m'lik kısa boş bir girilmez alan sonrasında seyircilerin izleyebileceği bir yerdir.

Kavşağın dışı, 90°'lik bir viraj için tarif edilen yükseklikte olmadığı sürece, tüm seyirciler, gözetmenler ve medya için yasak bir alan olmalıdır.

CREST /JUMP



Araçların zıplayabileceği veya uçabileceği bir tepe, en muhtemelen manzara olabilir.

Risk unsuru, araçların tepe/atlayıştan sonra indiklerinde nasıl davranacaklarının öngörülemeden doğasıdır.

Bir sıçramanın ardından 100 m'lik alan, araçların ineceği alanın soluna/sağına önemli bir mesafe bırakılarak boş olmalıdır.

Etap güzergâhı ile seyircilerin yerleştirileceği yer arasında engeller varsa bu alan daraltılabilir.

Uzaktan kumandalı kameralar etap tarafına yerleştirilebilir olsa da, bu çevrede hiçbir medyaya da izin verilmeyecektir.

Atlamayı takip eden alanın her iki tarafında yüksek banketler yoksa veya özel etaptan birkaç metre geride ağaçlarla çevrili değilse, yasak bölge istisnasına izin verilmeyecektir.

ÖZEL BİR ETABIN UYGUNLUĞUNU DEĞERLENDİRMEK İÇİN VERİLERİ KULLANMA

Daha önce yürütülen özel etaplardan geçmiş bilgilerin kullanılmasının, bir etabın bir etkinliğe uygunluğunu analiz etmeye nasıl yardımcı olabileceğini ayrıntılı olarak açıkladık.

Herhangi bir yol hakkında, ralli için uygunluğunu değerlendirmeye yardımcı olabilecek veri sağlayabilen bir teknoloji var.

Böyle bir seçenek Jemba Sistemidir.

Jemba Sistemi, herhangi bir özel etabın arazisini kaydeder; eğimler, çukurlar, virajlar ve tepeler.

Yol arazi - toprak veya asfalt - kaydedildikten sonra, bu etabı hızlı bir şekilde ne tür bir aracın geçeceğini (historik bir araç, bir Ralli 2 olabilir) ayrıntılarını yüklemek mümkündür.

Bu daha sonra etap için ortalama hız, en yüksek hız alanları ve hızdan en sert frenlemeyi içeren alanlar hakkında ayrıntılı bilgi verecektir.

Aşağıdaki Google Earth izi, bu özel aşamadaki hız değişikliklerini gösterir.

Renkler aşağıdaki anlamlara sahiptir.

- Mor – 150 km/saatın üzerinde
- Kırmızı – 90 km/s üzeri
- Sarı – 75 – 90kph



Bu iz, organizatörlerin yolun herhangi bir bölümündeki yüksek hızlı bölgeleri kolayca tanımlamasını sağlayabilir.

Karar daha sonra alınabilir; hız gereksiz bir risk mi oluşturuyor, etap şikan gibi bazı hız azaltma önlemleri gerektiriyor mu, yoksa o bölgedeki araziye göre kabul edilebilir mi?

Jemba sistemi ayrıca kullanıcının her köşeyi en ince ayrıntısına kadar analiz etmesine olanak tanır. Herhangi bir virajda maksimum viraj alma hızının ne olacağını görmek mümkündür.

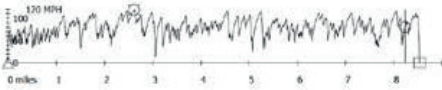
Bu, gelecek yıllar için öğrenmeleri geliştirmek için önerilen seyirci alanları etrafında veya bir etapta herhangi bir olayı takip ederek incelenebilecek bir ayrıntıdır.

Jemba sistemi tarafından elde edilen verilerin hız azaltma önlemleri eklemek için nasıl kullanıldığına ve bunun özel bir etap süresinde yaratabileceği farka ilişkin bazı örnekler ilerleyen sayfalarda gösterilmektedir.

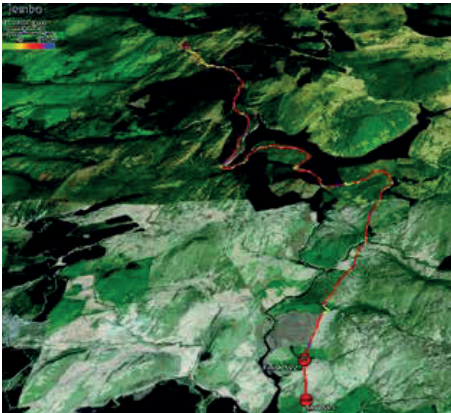
YARIŞ ÖNCESİ HAZIRLIK ÖRNEK



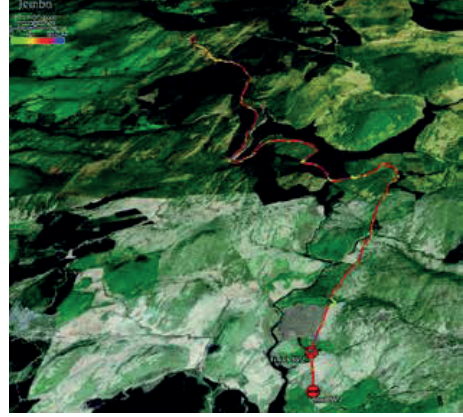
- Stop çizgisine kadar olan etap uzunluğu: 13,25 km1
Rakım: 944-1419 (fark: 764m)
- Stop Çizgisi ne kadar etap uzunluğu: 13.73 km 1000
- Etapta maksimum hız: 191 KPH (konum: 2614)
- Tahmini etap süresi : 6:39
- Etapta tahmini ortalama hız: 119 KPH
- Şikan olmadan eklendi.
- Tahmini etap süresi : 6:32
- Etapta tahmini ortalama hız: 120 KPH
- Stop öncesi fren mesafesi marjı: 264 *1000 km
(mevcut fren mesafesinin kullanımı: %12)



SS 2 - 4.911 KMS'DE ŞIKAN



SS 2 Önerilerden önce hız izleme



SS2 - Önerilerden sonra hız izleme

SS 2. İlk anketimiz ortalama 120 KPH hızı gösterdi.

Bu, etabı ortalama hız mevzuatına göre riske sokar.

İlk teklifimiz, 4.911 KMS'de 4'lü Şikan eklemektir.

Bu, ortalama hızı 1,6 KPH azaltacaktır.

En iyi etki için daha yavaş dönüşe yaklaşırken soldaki cebi öneriyoruz, (soldaki hız izlerine bakın)

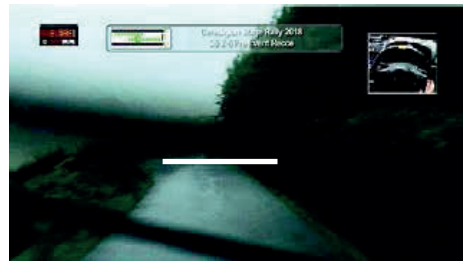
Ayrıca baraja yaklaşırken bir bariyer sistemi ile araçları sağda tutmak için çaba harcanması gerektiğini düşünüyoruz.

Bu, araçları yavaşlatacak ama aynı zamanda araçları düz tutarak baraja girişte de yardımcı olacaktır.

Bu önlem ayrıca etabın ortalama hızını birkaç saniye azaltmaya yardımcı olacaktır.

Uygun bir yer uygunsa, Flying Finish'i biraz geriye taşımayı da düşünmek faydalı olabilir.

Esas olarak o civardaki yolun hızlı doğası nedeniyle.



Sadece rehberlik için.

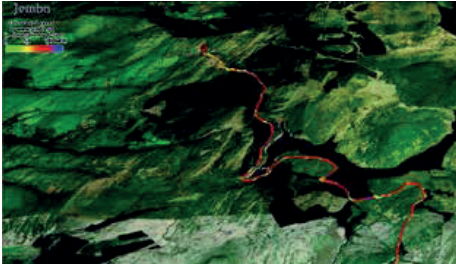
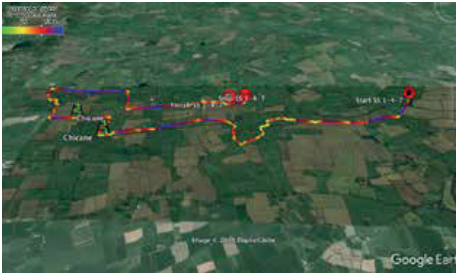


Sadece rehberlik için.

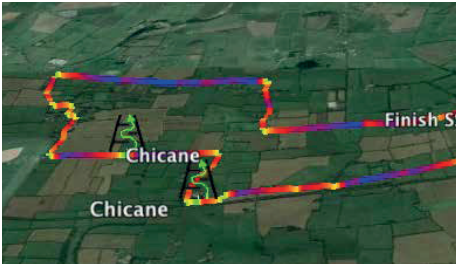
SS 1-4-7 - 7,37 VE 8,6.KM'DE ÖNERİLEN ŞIKANLAR

SS 1-4-7 - Bu etap çok az düzenleme gerektirir ve 8,6 Km'de hızı düşürmek için bir şikan tavsiye ediyoruz. Ek olarak havuzlu kavşaktan 7,37 Km önce güvenlik şikanını ekledik.

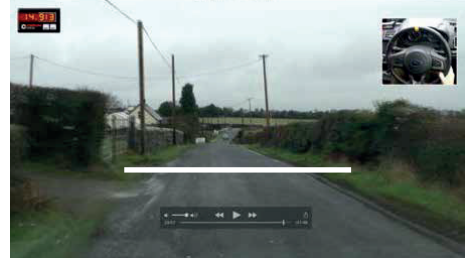
Ayrıca Finiş'i 14,9 km'ye, Stop'u da kavşakta 15,2 km'ye (görüş hattı ile 300 m'nin biraz üzerinde) aldık. Start ana yoldan 1,17 Km, varış 0.9'da.



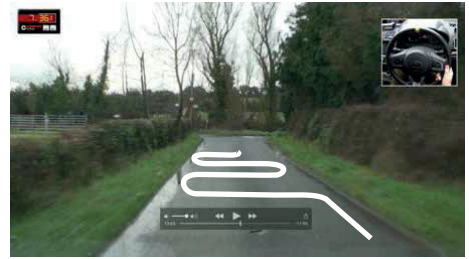
Önerilerden önce hız izleme



Önerilerden sonra hız izleme



Sadece rehberlik için.

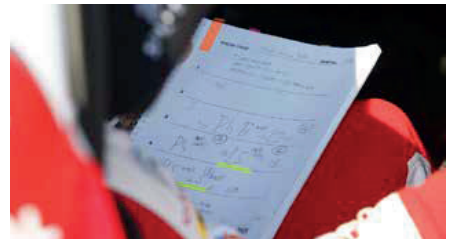


Sadece rehberlik için



Sadece rehberlik için

DENEME SÜRÜŞÜ / SHAKEDOWN



Shakedown, etkinlik başlamadan önce yapılabilecek özel bir aşamadır. Diğer özel etaplarla aynı güvenlik hususları ve sektör sayısı ile ele alınmalıdır.

Yarışan araçları kısa bir süre içinde birden fazla kez görme fırsatı olduğu için, Shakedown özel etabında seyirci sayıları daha yüksek olabilir. Bu nedenle, Süper Özel etaba benzer bir seyirci dinamiğine sahiptir ve ek kalabalık seyirci kontrol önlemleri gerektirebilir.

Güvenlik araçları, gerektiğinde seyirci yönetimine yardımcı olmak için ara sıra etaba girmeye hazır olmalıdır.

Shakedown, medikal müdahale testi yapmak için de iyi bir fırsattır.

KAVŞAKLARIN KAPATILMASI – PILOT İÇİN

Tüm Kavşaklar, pilotlara doğru sürüş yönünü gösteren, "beyin zayıflaması" durumunda anlaşılmaması kolay, kullanılmayan yolun ortasına yerleştirilmiş, ancak yeterince yakın olmayan, uluslararası kabul görmüş bir işaret (zebra/chevron) işaretlenmelidir. Etabın kenarına araçlar veya çakıl (taşlar) çarpabilir.

Kapalı yolları işaretlemek için kullanılacak bir işaret örneği:



ERİŞİM YOLLARININ KAPATILMASI - SEYİRCİLER, GÖZETMENLER, MEDYA, GENEL KAMU İÇİN

• Seyircilerin, gözetmenlerin ve medyanın iyi bir şekilde geride kalmasını sağlamak için tüm erişim yolları SS'nin kenarından 50 m uzaklıkta bantla kapatılmalıdır.

• Tekdüzelik için bu, kırmızı/beyaz renkli bir bant olmalıdır.

• İzleyiciler sağ ve soldan güvenli alanlara yönlendirilmelidir.

• Seyircilerin veya genel halktan kişilerin SS'ye girme olasılığının bulunduğu herhangi bir erişim yolunda veya kavşakta her zaman bir gözetmen bulunmalıdır.

İzleyiciler için potansiyel riskleri belirlemek, etkinliğinizde izleyicileri yönetmenin ilk adımıdır ve güvenli bir organizasyon yürütmek için esastır.

Güzergah sonlandırılmadan önce, yerel çok deneyimli bir pilotun veya co-pilotun etaplardan geçerek, algılanan yüksek riskli bölgelerin belirlenmesine ve yarışma ekiplerine not edilmesine yardımcı olması önerilir.

Aşağıdakiler gibi yüksek riskli alanları korumanın birçok yolu vardır:

• Sıman balyaları (önerilen çapı 1 m'den büyük yuvarlak veya kare)

• Beton bariyerler

• Kum banketi

• Toprak set

• Plastik dolgu su bariyerleri

• Bağlı lastiklerin duvarı

Açık, önemli bir düşüşün olduğu durumlarda, alternatif bir rotanın mevcut olup olmadığını değerlendirin veya yarışmacıların izleyecekleri doğru rotayı net bir şekilde görebilmelerini sağlamak için renkli ağ şeklinde rota tanımlı sağlayın.

4.2 START, FINISH & STOP ÇİZGİLERİ

START ÇİZGİSİ

Özel etaplar, aracın start çizgisine yerleştirilmesiyle başlar. Etap Start alanı, aşağıdaki araçların bulunacağı kadar geniş olmalıdır:

•Doktor

•MIV

•FIV

•Gözetmen çadırı

Acil durum ekipleri, en başından itibaren özel etaba açık erişime sahip olmalıdır, bu nedenle yardımcı araçları hareket ettirmek zorunda kalmadan hızlı hareket etmeleri için alan mevcut olmalıdır.



FLYING FINISH - FF

Flying Finish'in amacı, özel etabın bitiş zamanını kaydetmektir. Rallinin belirli bir etabının zaman ölçümü yapıldığından, konumunun dikkatli bir şekilde ele alınması gerekir.

FF'in konumu, yarışmacı için bir meydan okuma veya test olmamalıdır. Konumun düz olması veya kesinlikle FF çizgisini' hemen takip eden bir viraj OLMAMALIDIR. Bir yarışmacı FF "noktasından" geçer geçmez gazı kesebilir ve bu, otomobilin mekanik tutuşunu etkileyebilir. Mürettebatın 'kapattığı' ve etap boyunca sahip olduklarından daha az kavrama ile bir viraj veya tepe aşmak zorunda kalmaları, herhangi bir ek tehlike, bir kazanın meydana gelmesi için bir risk oluşturur.

Yarışmacının aşırı yavaşlamadan veya frenlemeden STOP Çizgisinde durmasını sağlamak için FF noktasından STOP Noktasına en az 200 m mesafe olmalıdır.

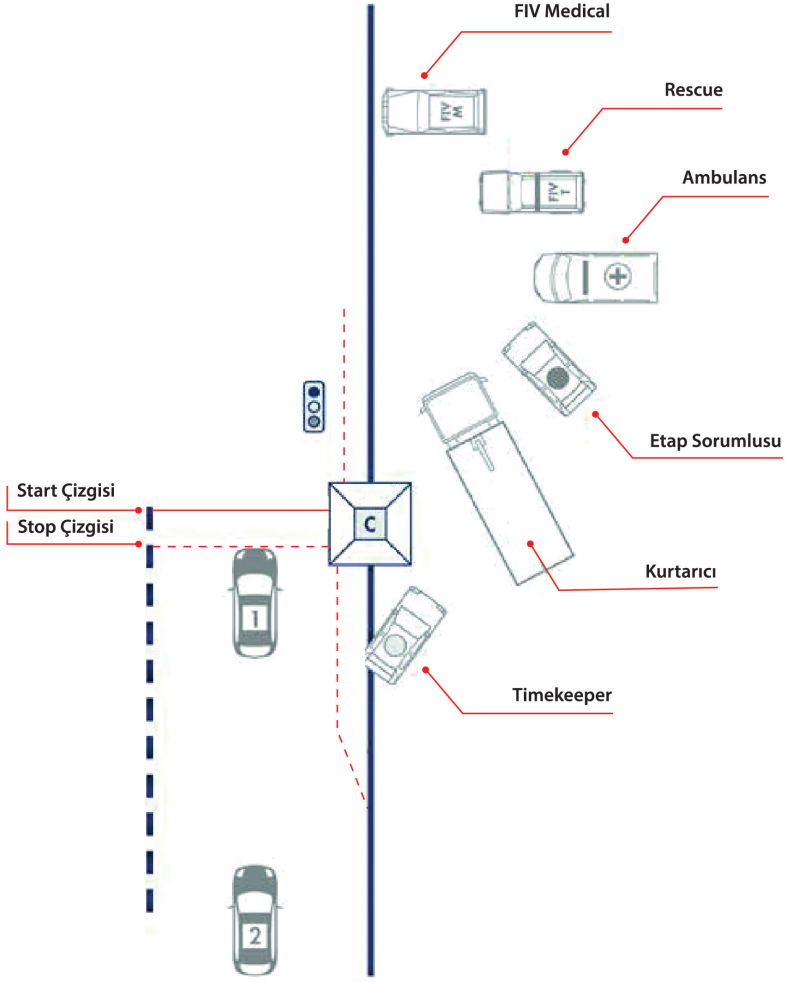
FF'teki nokta görevlileri, aracının geçtiği zamanı kaydedebilmek için korumalı bir alanda olmalı ve uçan taşlar tarafından vurulma veya hatalı bir aracın gidebileceği bir alanda herhangi bir risk taşımamalıdır. Etap stop noktalarıyla aynı hizada olmaları gerekirken, ralli araçlarının gideceği yönün üç çizgisinde olmaları gerekir. Yoldan daha yüksek bir zeminde ve etap kenarından en az 3 metre geride olmaları gerekir.

Flying Finish noktasında bir araca erişim mümkün olmayabilir.

STOP ÇİZGİSİ

Araçlara, zamanlarını almak için STOP noktalarında durmalıdır. Bu zaman, ya zamanlama sistemi aracılığıyla otomatik olarak ya da FF gözetmenlerinden bir telsiz mesajı aracılığıyla iletilecektir. FF gözetmenleri, yarışan araç zamanı STOP Noktası gözetmenlerine bildirirken hangi kapı numaralı araca ait olduğunu görememiş olabilirler, bu

| MİNİMUM DÜZEYDE KABUL EDİLEBİLİR ARAÇ KONUMLANMASI



nedenle STOP noktası ekibi, herkesin zaman karnelerini doğru tutmak için bu bilgilerin FF noktasına geri iletmelidirler.

STOP Noktasına, araç geldiğinde herhangi bir durum için gerekli olması halinde, yangın söndürücülerin en hızlı ulaşılabilir yerde bulundurulması gerekir.

STOP Noktası, yarışma için kapalı olmayan herhangi bir ana veya yan yolun 150 m yakınında yer almamalıdır.

Bazı etkinliklerde STOP noktası, özel etabı tamamlar tamamlamaz ekiplerden zaman bilgisi almak isteyen medyayla meşgul edilebilmektedir. Gözetmenler, herkesin görevlerini güvenli ve verimli bir şekilde yerine getirebilmesi için araçlar gelmeden önce medyayla nasıl çalışmak istediklerini görüşmelidir.

4.3 RİSKLERİN BELİRLENMESİ

'Olaylar tarafından verilen her geçişin arkasında veya özel bir etaba yaklaşan veya yakınındaki uyarı panolarında 'Motor sporları tehlikeli olabilir' ifadesi yer alır.

Sporumuzla ilgili riskler -rota için, seyirci izleme için, servis alanlarına kadar inceleme için - fazla olabilir, ancak sahip olduğumuz ve tüm planlamamızın önünde olması gereken en önemli görev olan bu riski yönetmektir.

Sağduyu genellikle bu riskleri doğrudan ve planlı bir şekilde yönetir; ancak bu, tüm riskleri azaltmak için deneyimli ve sorumlu bir etkinlik olduğuna dair güvence verilmesi gereken yerel makamları veya arazi sahiplerini tatmin etmez. Bu nedenle, hepsini belgelemelisiniz.

Aşağıdaki soruları her seferinde kendinize sorduğunuzda dair kanıt sunabilirseniz, bu size yardımcı olacaktır:

- Görevlilerinizin, gönüllülerinizin, yarışmacılarının ve seyircilerinizin karşılaştığı tehlikeler nelerdir?

- Bu tehlikelerin her birine ilişkin risk nedir?

- Bir etkinlik olarak halihazırda hangi önlemleri alıyorsunuz?

- Bir yaralanma meydana gelirse sonuçları ne kadar ciddi olacak?

- Başka ne yapılabilir?

İzleyiciler için potansiyel riskleri belirlemek, etkinliğinizde izleyicileri yönetmenin ilk adımıdır ve

güvenli bir etkinlik yürütmek için esastır.

Rota ayarlandıktan sonra değil daha planınızı yaparken izleyicilere yönelik riskleri göz önünde bulundurmalısınız.

Etkinlik ve/veya seyirci güvenlik görevlisi, rota planlama aşamasında yer almalı ve uygun görüntüleme noktalarını, giriş/çıkış noktalarını ve otoparkı dikkate almalıdır.

Etkinliğimize katılan izleyicilere yönelik riskleri etkin bir şekilde yönetmeye çalışırken bilinmesi ve planlanması gereken birçok şey vardır. Bunlar aşağıda belirtilmiştir. Ayrıca, etkinliği yürütürken ekibinizin deneyimini, önceki yılın etkinliğinin bilgisini ve TOSFED Güvenlik Sorumlusu tarafından size bildirilen tüm sorunları kullanmalısınız.

Popüler izleme noktalarını bilmek için önceki deneyiminizi kullanın ve seyircileri istediğini yere yerleştirmek ve kendilerini uygun olmayan yerlere yerleştirmemelerini sağlamak için sektör / güvenlik gözetmenlerinizin kalabalığın önünde konumlandığından emin olun.

RİSKLERİN BELİRLENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Aşağıda, risk alanlarını ve izleyiciler için risk düzeyini belirlemenize yardımcı olacak dikkate alınması gereken bazı hususlar belirtilmiştir.

Tüm yüksek riskli alanlar, yasaklanmış veya "gitmesi yasak" alanlar olarak belirlenmelidir. Bu alanların dışında, riskleri uygun bir düzeyde yönettiğinizden emin olmanız gerekir. Bir rallide %100 güvenli alanlar olmadığı açıktır ancak riskleri yönetmek için uygun adımları atmanız ve riskleri açıkça ilettiğinizden emin olmanız gerekir. seyircilere ve etapdeki herkese.

RİSKLERİ BELİRLEMeye YARDIMCI OLMASI İÇİN AŞAĞIDAKİLERİ DÜŞÜNÜN

Önceki yıllarda, özellikle son etkinlikte hangi seyirci riskleri ve sorunları ortaya çıktı, bunlar nerede ve neden oldu? İzleyiciler tarafından çekilen mitinginizin sosyal medya yorumlarını ve çevrimiçi görüntülerini kullanın;

Güzergahta özel değerlendirme gerektiren değişiklikler oldu mu?



Spesifik bir seyirci alanı işletiyor musunuz?

Etkinliğinizde seyirci sayısında bir değişiklik bekliyor musunuz?

Seyirciler için rotalara erişim veya planlanan otopark tesisleri için planlanan herhangi bir değişiklik var mı?

Önceki yıl herhangi bir olay olmuşsa veya bir olayın eşiğinden dönüldüyse; bu yılki olayın tüm etkileri düşünüldü mü?

Hangi hava koşullarını bekliyorsunuz?

Ralli öncesi etaplarda yapılan herhangi bir çalışmanın etkilerinin farkında mısınız?

4.4 METAL BARIYERLER VE DİĞER TEHLİKELER

Ralli, yarışma dışındaki günlerde diğer yol kullanıcılarına açık olan yollarda/pistlerde gerçekleşir. Bu nedenle, yol kenarına yerleştirilmiş, yarışmacılar için tehlike oluşturabilecek, ancak normal yol trafiği için böyle bir tehlike oluşturmayan veya aslında yol güvenliğine katkıda bulunan birçok öge vardır.

Bariyerler, açıkta kalan uçlara veya korunan bölümlerin başlangıcına ve sonuna kadar rampalı bölümlere sahip olabilir. Bunlar muhtemelen yarışan bir araca nüfuz edebilir veya korumak üzere tasarlandıkları tehlikenin üzerinden bir aracı fırlatmak için bir rampa görevi görebilir. Korkulukların bu bölümlerinin yarışmanın yaklaştığı uçta büyük bir balya ile korunması tavsiye edilir. Balya, korkuluğun ucuna karşı değil, uçtan yaklaşık 1 metre uzağa yerleştirilmelidir. Bu, bir darbe durumunda balyaya biraz hareket sağlar ve kabin, balya ve korkuluk tamamen çarptığında bazı kuvvetlerin emilmesine yardımcı olur.

Özellikle yolu normal trafiğe ters yönde kullanırken ve/veya yüksek hızlı bölümlerde korkuluk bindirme cıvalarına dikkat gösterilmelidir.

Aynı süreç, yarışan bir aracın yan etkisi ile sonuçlanabilecek bir açıyla yaklaşılacak köprü korkulukları için de geçerli olmalıdır. Açıkta kalan korkuluk üzerinde bir balyaya sahip olmak, mürettebatı korumak için darbeye karşı yeterli emilim sağlamalıdır.

Diğer tehlikeler arasında, bunlar daha sık olarak doğanın tehlikeleri olarak sınıflandırılabilir; mitingler için kullanılan halka açık yolların kenarlarında ağaçlar, uçurum yüzleri, çıkıntılı kayalar vb. bulunabilir. Etkinlikten önce özel etaplardan geçen deneyimli bir pilot/co-pilot kullanmanın büyük bir fayda sağlayabileceği yer burasıdır. Yaklaşan hız veya yüzey değişiklikleri nedeniyle tehlike oluşturabilecek alanları tanıyabileceklerdir.

Yine, bu alanları korumanın en iyi yolu balya veya lastik kullanmaktır. Herhangi bir etkiyi emmeye yardımcı olacak bir şey. Tüm bu koruma öğeleri, balyalar, lastikler veya başka bir şey, keşif gerçekleştiğinde yerinde olmalıdır, böylece yarışmacılar bunları hız notlarında işaretleyebilir.



Tehlikeler Nelerdir?	Kimler nasıl zarar görebilir ?	Öncesinde neler yapılmıştır?	
1			
2			
3			
Varsa, bu riski yönetmek için hangi ek adımlar yapılabilir?	Kim tarafından yapılacak işlem	İşlem ne zamana kadar yapılacak	Tamamlanma tarihi



5. SEYİRCİ GÜVENLİĞİ

- 5.1 Risk Alanları
- 5.2 Kurulum Şemaları
- 5.3 Bant Renkleri
- 5.4 Seyircilerle İletişim
- 5.5 Gözetmen İletişimi
- 5.6 Yardımcı Araçlar
- 5.7 Medya Güvenliği ve Tanımlama

| 5. SEYİRCİ GÜVENLİĞİ



SEYİRCİ GÜVENLİĞİ ÖNEMLİDİR!

5.1 RİSK ALANLARI

GÜZERGAHIN BELİRLİ NOKTALARINDA HANGİ RİSKLER VARDIR?

Yüksek riskler aşağıdaki noktalarda olabilir

- Yönde büyük değişiklikler;
- Keskin köşeler;
- "S" virajları – yönde çift değişiklik;
- Araçların iniş sırasında kontrolünü kaybedip yoldan ayrılabileceği atlamaların veya kaşların hemen üzerinden;
- Çok hızlı bir bölümden sonra aldatıcı viraj;

RİSK DEĞERLENDİRMENİZDEN SONRA, TANIMLAMALISINIZ:

- Belirlenmesi gereken yüksek riskli alanlar;
- İzleyici izleme alanları olarak özellikle uygun alanlar;
- Güzergağın diğer tüm alanlarındaki riskleri kontrol etmek için uygun önlemler.

- Yasaklanmış "harekete geçilmez" alanlar

Bu alanların risk değerlendirmelerinizde ve güvenlik planınızın bir parçası olarak gösterilen tüm eylemlerde tanımlanması gerekir.

Uygun şekilde deneyimli kişiler tarafından dikkatli bir şekilde düzenlenmeleri gerekir.

Gözetmenlerin brifingleri ve eğitimleri, aldığınız risk yönetimi yaklaşımının ardındaki mantıkla birlikte bu konulara referans içermelidir.

Ayrıca bulundukları yerdeki belirli durumları nasıl yöneteceklerinin de farkında olmalıdırlar.

Yasaklanmış bir alana hiç kimsenin girmesine izin verilmemelidir - halk, medya veya gözetmen.

Tüm aşamayı gözden geçirdikten ve özellikle seyirci güvenliği açısından dikkat edilmesi gereken bölümleri belirledikten sonra, bu kritik noktaların biri genel güvenlik gereksinimleri, üçe kadar akut olmak üzere birden üçe kadar bir ölçekte derecelendirilmesi tavsiye edilir.

KATEGORİ 1 – DÜŞÜK RİSK

Etabın düşük riskli bölümleri, seyircilerin geçemeyeceği noktaları belirlemek için uygun şekilde bilgilendirilmiş ve tanımlanmış gözetmenler, bantlar ve işaretler yerleştirilerek yönetilebilir.

KATEGORİ 2 – ORTA RİSK

Orta riskli bölümler, ek gözetmenlere ihtiyacın olabileceği yerlerdir. Seyircilerin görevli komutlarına uymasını sağlamak için, tehlike işaretleri kullanılmalı ve işaretlerle tanımlanan girilmez alanlar oluşturulmalı ve alanlar ek jüt ağı ile sınırlandırılmalıdır. Yarışmacı araçların kaçış alanları bu tür alanlardır.

KATEGORİ 3 – YÜKSEK RİSK

Yüksek riskli alanlar. Etabın üzerindeki yüksek zemin hariç, tüm Kategori 3 alanlarının Yasak alanlar olarak tanımlanması gerekir. Yüksek zeminin, herhangi bir riskli araç için rampa görevi görmeyeceği değerlendirilmelidir.

HIZ	DÜŞÜK SÜRAT	ORTA SÜRAT	YÜKSEK SÜRAT
Banket Yüksekliği	1m	2m - 3m	3m'den fazla

Alanın kategori 1 ila 3 risk arasında olup olmadığına karar verirken aynı hususlar köşelerin açılmasına da verilmelidir.

Virajın yüksek hızlı bir yaklaşımı var mı, açısı 60 dereceden fazla mı ve pilottan sert frenleme gerektiriyor mu?

Ekibiniz tarafından edinilen deneyimli beceri seti sayesinde bu alanları ve eldeki riskleri fark edebileceksiniz.

Popüler izleme noktalarını bilmek ve kalabalığın önünde olmak için önceki deneyiminizi kullanın.

Yüksek zemin genellikle daha iyi bir yerdir, bu nedenle izleyiciler tarafından kullanılacak daha yüksek bir zeminin belirlenmesi, izleyici alanlarınızı planlarken yardımcı olur.

Bu alanlar, izleyicilerin geçemeyeceği noktaları belirlemek için bant ve işaretlerle uygun şekilde bilgilendirilmiş ve tanımlanmış gözetmenlerin yerleştirilmesiyle kolayca yönetilebilir.

Risk değerlendirmenizin belirlediği tüm tehlikeler bantlanmalı ve/veya uygun işaretlere sahip olmalıdır. Yaya yolları, kavşaklar ve kapılar düzenlenmelidir.

Polislerin park etmesi için etapde uygun yerleri belirlemek isteyeceksiniz.

UNUTMAYIN KONTROL DIŞINA ÇIKAN BİR OTOMOBİL UZUN SÜRE HAREKET HALİNDE KALABİLİR. DAİMA SEYİRCİLERİN YOLUN GERİSİNDE VEYA YÜKSEK YERLERDE, TEHLİKELİ NOKTALARDAN UZAKTA TUTULDUĞUNDAN EMİN OLUN.

5.2 KURULUM ŞEMALARI

Etap ekiplerinin etabı olay güvenlik planına uygun olarak hazırlamasına yardımcı olmak için her etap için tutarlı bir format benimsenmelidir.

Spesifik seyirci alanı şemalarına dahil edilmesi gereken bilgiler şunlardır:

•Etap numarası, adı, toplam mesafe, İlk Yarış Otomobilinin startı

•Posta numarası ve Aşama Başlangıcına olan uzaklık

•Ralli rotasının yönü

•Seyirci bölgelerine yoldan uzaklık

•Seyirci bölgelerinin yüksekliği

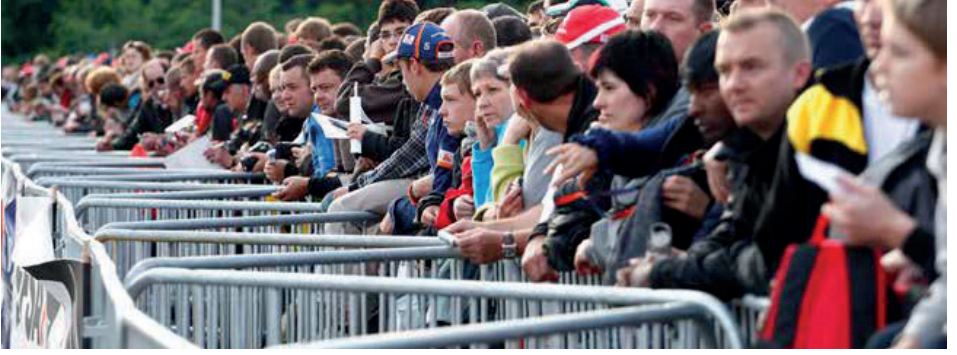
•Gerekli bantlama veya bariyer türü

•Yasak Alan işaretlerinin yerinin belirtilmesi

•Bu noktanın ötesinde Seyirci Giremez bildirimi

•Seyirci erişimi için yön

•Tahmini gözetmen sayıları (beklenen tahmini seyirci sayısına göre bu konumu çalıştırmanız gerektiğine inandığınız şey budur)



•O konumda **değilse**, en yakın telsiz noktasının yönü ve uzaklığı

- Varsa diğer seyirci alanlarına yürüyüş yolları
- Herhangi bir özel medya konumu (ör. film ekibi)
- Telsiz aracının yeri
- Kurtarma Konumu
- İlk Yardım Yönü (gerekirse)
- Ağırlama

Bir orman rallisinde, rotanın belirli kısımları boyunca ağaç hattını bantlamak yaygın uygulamadır. Birkaç metre, örneğin araçların çamurlu koşullarda kaymasının beklendiği yerlerde önemli bir fark yaratabilir.

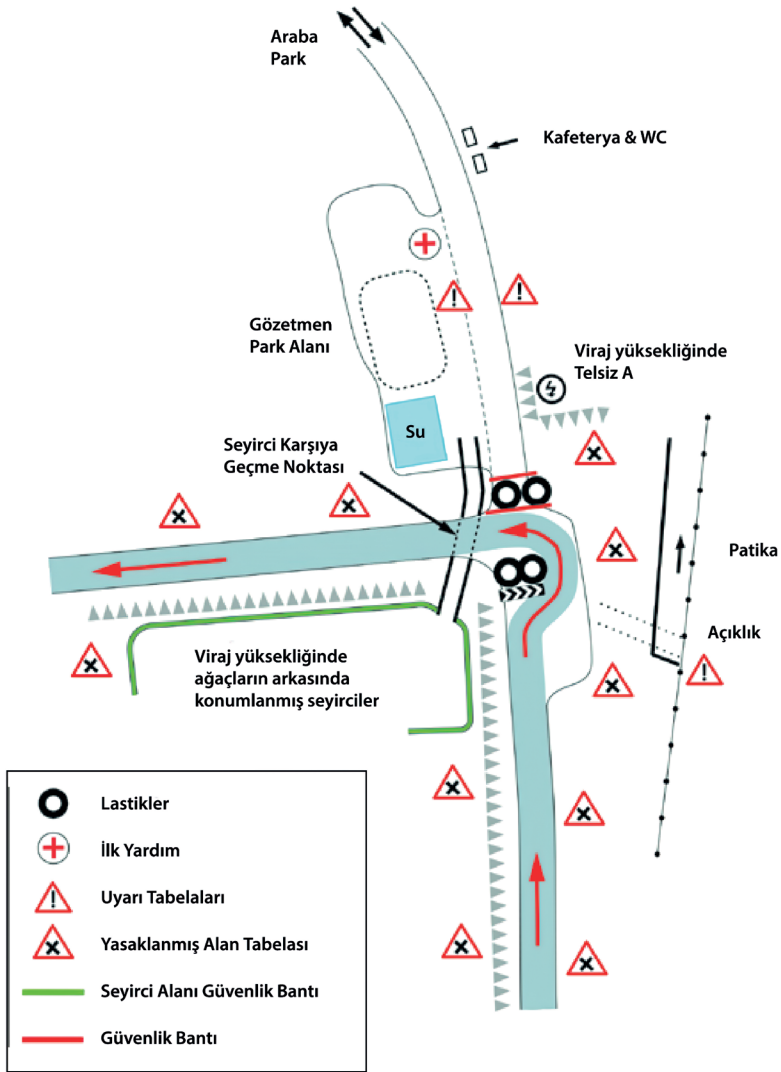
Ağaç sınırının durumunu göz önünde bulundurun. Ağaçlar her noktada etaba çok yakınsa veya ağaçlar birbirinden daha uzaktaysa, ilk ağaç hattında bantlama yetersiz olabilir. Bunun yerine ikinci ağaç çizgisinde bantlama yapılabilir.

Kalabalığın herhangi bir bandı itmesinin muhtemel olduğu durumlarda, bandı etrafına sarmak için ip kullanılabilir veya kalabalığın potansiyel olarak riskli bir yere doğru ilerlemesini önlemek için plastik ağ veya daha sağlam bir bariyer kullanılır.

Rota oluşturulduktan sonra, etkinliğin başlangıçta ne olduğuna dair bir kaydının olması için bitmiş kurulum düzeninin fotoğraflarının veya videolarının çekilmesi iyi bir uygulamadır.

Yukarıdakilerin tümü, katılan seyirci sayısı ile ilgili olacaktır. Çoğu durumda, yukarıda açıklanan pozisyonlar genellikle izleyiciler tarafından erişilebilir olmayacaktır. Planın başarısı, seyircileri yönetip kontrol edebilmeye bağlıdır.

Bunu başarmanın en iyi yolu onlardan önce orada olmaktır. Erken gidin ve seyircilerin istediğiniz yerde olduğundan emin olun.



5.3 BANT RENKLERİ

TOSFED Ralli Şampiyonası'nda, seyircilerin nerede durmaları gerektiğini belirtmek için yalnızca tek bir renk bandına standart hale getirmek için çalışıyorlar ve diğer her şey 'yasak' alan' işaretleri ile işaretleniyor.

Ancak, bazı ülkeler henüz buna hazır değil ve 'Girilebilir' ve 'Yasak' alanlarını belirtmek için hala iki farklı renkte bant kullanıyor.

YEŞİL BANT (ülkede kullanılan resmi renk)

Görünür bir tehlike oluşturmaman seyirciler için ayrılmış bir alanı belirtmek için yeşil bant (veya tercihen jüt) kullanılmalıdır. Bu seyirci bölgeleri seyircileri içine alacak şekilde her iki tarafta kapalı olmalı ve gözetmenler tarafından kontrol edilmelidir.

Seyirci bölgeleri resmi etkinlik programına dahil edilmeli ve seyircilere bu bölgelere – park yeri, otobüsler, vb. erişim için mümkün olduğunca fazla bilgi sağlanmalıdır. Halk, yalnızca gözetmenler tarafından izin verilen 'İzin Verilen bölgeye' girmeleri gerektiğini anlamalıdır.

Seyirci alanlarının özel etaplarda nasıl işaretlendiğine dair yeni motto "Bant yoksa, halka açık değil".

Bant renginden bağımsız olarak herhangi bir bandın arkasında durmak ve güvenli bir konumda hissetmek insan doğasıdır. Tek, tutarlı bir bant renginin kullanılması, yalnızca izleyici alanı vurgularını izleyicilere durabilecekleri yerleri belirtmek için.

İzleyici alanlarının yalnızca bantlanmasıyla ilgili bu değişiklik, seyircileri etap sonunda onlardan ne beklediği konusunda eğitmek için tutarlı bir tanıtım kampanyası gerektirecektir.

Seyircilerin bulunmasının kabul edilemez olduğu alanları işaretlemek için eğitim programının ilk aşamasında 'Girilmez' / Yasak alan işaretleri kullanılmalıdır. Bu işaretlerin kullanımının, spor herkesin güvenliğine karşı sorumlu tavrını göstermede yerel yetkililerle birlikte ralli organizatörlerine yardımcı olduğu da kanıtlanmıştır.

Tercih edilen bant rengi yeşildir. Bazı ülkelerde bu rengin tanınmadığı veya spor müsabakalarında kullanılmasına izin verilmediği kabul edilmektedir. Önemli olan, hangi renk seçilirse seçilsin, etkinlik boyunca tutarlı olması ve

halka verilen mesajda tutarlı olmasıdır.

Özel etaplardaki tüm kavşaklar, yola erişimi güvence altına almak için bantlanmalıdır. Bu, özel etaplarda görülen diğer tek bant rengi olmalıdır. Bu şerit levhaya benzer kırmızı/beyaz bant olmalı ve etaptan 3 metre geriye yerleştirilmelidir.

Her kavşak güvenlik ve seyirci erişimi açısından değerlendirilmelidir. Bu olası bir izleyici konumuysa, yeşil, izleyici bandının kırmızı/beyaz kutu bağlantısının arkasına yerleştirilmesi gerekir, böylece izleyicinin izleme konumunun nerede olduğunu açıkça görebilir.

SEYİRCİ GÜVENLİĞİ İÇİN ÖNEMLİ NOKTALAR

•Seyircileri uyarmak ve gerektiğinde yüksek riskli yerlerde bulunan seyircilerin bu alanlardan uzaklaştırılmasını sağlamak için FIA Ek H Madde 5.4.5'te açıklanan önlemler alınmalıdır.

•Güvenlik Planında herhangi bir yüksek riskli alan tanımlanmalıdır. Organizatörler, gerektiğinde kamu düzeni yetkililerinin de yardımıyla, halkın gelmesinden çok önce, Güvenlik Planına uygun olarak tehlikeli bölgeleri belirlemeli ve sınırlandırmalıdır.

•Bir özel etapla alakalı tehlikeli koşullar varsa Yarış Direktörü, özel bir etabın iptal edilmesi için Yarış Güvenlik Sorumlusunun, öncü araç ve

•Sıfırların (ve varsa Güvenlik ve Medikal Delegelerinin) tavsiyelerini dikkate almalıdır.

•Özel bir etap veya süper özel etap için çok sayıda seyirci beklendiği zaman, bu seyirciler özel araçlarla korunmalı ve bu mekan için uygun bir bölge hazırlanmalıdır.

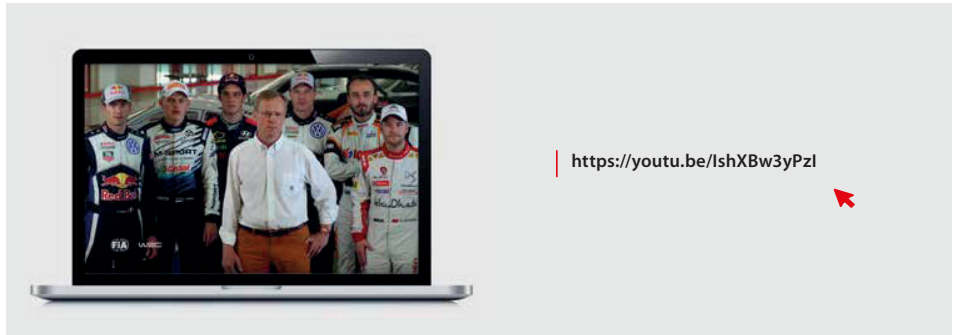
•Görevliler tarafından starta 30 dakika uyarısı verildikten sonra seyircilerin özel etap güzergâhı boyunca hareket etmesi engellenmelidir.

•Özel etaplarda kamu güvenliğini sağlamak için yeterli sayıda sektör veya güvenlik (polis, asker vb.) bulunmalıdır.

•Gözetmenler, FIA H Eki 5.2.6'ncı maddesinde tarif edildiği şekilde bir tabart giymelidirler.

•Seyircilerin aralarında güvenli hareketine izin verecek şekilde özel etaplar yerleştirilmeli ve programlanmalıdır.

•Seyircilerin özel etaplara erişimi sadece seyirci alanlarında önerilmelidir.





• Acil durum yolları, etaplara giden ana yolların birleştiği noktadan itibaren asayiş yetkilileri ve/veya gözetmenler/güvenlik görevlileri tarafından korunmalıdır.

•Tüm erişim yolları özel işaretlerle ve ek bilgilerle belirtilmelidir.

•Mümkün olduğunda, fotoğrafçıların bulunduğu alanların yakınında medya park alanları sağlanmalıdır. Fotoğrafçılara yardımcı olmak ve seyircilerin bu mekanlara yaklaşmasını önlemek için özel görevliler bulunmalıdır.

•Seyirci bölgeleri çitler veya işaretlerle açıkça işaretlenmelidir. Uygun olan yerlerde, izleyicileri güvenli alanlarda tutmak için bu bölgeler yoldan uzak olmalıdır.

START VE STOP ÇİZGİLERİNİ GEÇMEK

Seyircilerin ilk ralli aracının hareketinden 30 dakika önce özel etap Start ve Stop alanlarından geçmelerini engelleyecek önlemler alınmalıdır. Seyirciler, Start ve Stop alanlarını kullandıktan kendilerine ayrılan alanlara yönlendirilmelidir.

Seyirciler için güvenlik bilinci mesajlarını eklemeyi unutmayın. Programınız da dahil olmak üzere tüm iletişimlerinize ve mekan girişinde güvenlik mesajları bulunmalıdır.

Ayrıca, etkinliğiniz için geçerli olan doğru mesajları iletmelerini sağlamak için Güvenlik Aracı ekiplerinize net bilgiler sağlayın. Hoparlör ile izleyicilere ileteceğiniz mesajları önceden tanımlayın.

5.4 SEYİRCİLERLE İLETİŞİM

İzleyicilerinize hangi mesajları gönderiyorsunuz? Ralli etkinliği organizatörleri olarak, potansiyel izleyicilerin etkinlikle ilgili bilgilere erişmesini sağlamak isteyeceksiniz, ancak aynı zamanda izleyicilerin risklerden haberdar edilmesini sağlamada da önemli bir rolünüz var. Seyircilerle iyi iletişim herkes için hayati önem taşır. Etkinlik öncesi tanıtım, genel halkın etkinliğinizden haberdar olmasını ve seyretmeleri düzenlenmiş uygun alanlar olduğunu bilmesini sağlamak için çok önemlidir. Mesajınızın net olduğundan ve spor jargonu içermediğinden emin olun. Seçtikleri herhangi bir yerden izlemenin kabul edilemez olduğunu bilmeleri önemlidir.

Bunu yapmak için çeşitli iletişim yöntemleri kullanabilirsiniz.

Aşağıdakileri göz önünde bulundurun:

•Etkinlikten en az birkaç hafta önce web sitenizde seyirci güvenlik bilgileri de dahil olmak üzere tüm bilgileri bulundurun;

•Yerel araç kulüpleri aracılığıyla bilgi dağıtın;

•Sosyal medyayı kullanın örn. Facebook ve twitter;

•Bir program yayınlayın ve yerel olarak kullanılabilir hale getirin örn. etkinlikten önce yerel mağazalarda ve web sitenizde;

•Etkinlik öncesinde ve sırasında yerel ticari radyo ve gazeteleri dahil edin;

•Seyircileri Erişim noktalarına/izleyici alanlarına/otoparklara yönlendirmek için göze çarpan tabelaları kullanın;

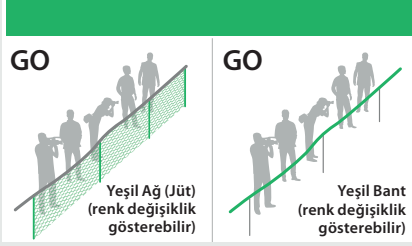
•TOSFED'in gerekli kıldığı tüm işaretleri/tabelaları kullanın;

•Kulüplere örnek olay güvenlik videolarına bağlantılar sağlayın: <https://www.fia.com/Ralli-safety>

•Diğer yerel kuruluşlardan Ralliye duyurularını yöntemleri üzerine konuşun, örn. yerel meclislerde genellikle web sayfaları ve duyuru panoları bulunur.

Seyirciler için güvenlik bilinci mesajlarını eklemeyi unutmayın. Programınız da dahil olmak üzere tüm iletişimlerinize ve mekan girişinde güvenlik mesajları bulunmalıdır. Her seyirci, özel etaba yaklaşırken en az üç güvenlik işareti görme fırsatına sahip olmalıdır.

Ayrıca, etkinliğiniz için geçerli olan doğru mesajları iletmelerini sağlamak için Güvenlik araçlarının ekiplerinize net bilgiler sağlayın. Hoparlör ile izleyicilere ileteceğiniz mesajları önceden belirleyin.



GÜVENLİK MESAJI ÖRNEĞİ

"Seyirciler ralli görevlilerinin talimatlarına uymalıdır. Hareket etmeleri istenen ve bunu yapmayı reddeden seyirciler, kendilerinin ve başkalarının güvenliğini riske atar. Böyle bir durumda, bir ralli gözetmeni etap sorumlusuna etabın ertelenmesi gerekebileceğini bildirme yetkisine sahiptir ve etap sorumlusu etabın durdurulmasını da dahil uygun eylemi derhal alacaktır."

SEYİRCİ GÜVENLİK TAVSİYESİ

- İzleyicilerin hatırlaması gereken bazı ipuçları:
- Her zaman kendi güvenliğinizi aklınızda bulundurun
- Güvenli bir yere park edin
- Görevlilerin talimatlarına uyun
- Tüm olay işaretlerini gözlemleyin ve bunlara uyun
- Resmi seyirci alanlarında kalın
- Yasaklanmış alanlara girmeyin
- Yoldan veya bariyerlerden uzak durun
- Resmi duyuruları dinleyin
- Beklenmeyi bekleyin.
- Özellikle ralli özel etaplarında şunları unutmayın:
- Araçlar virajlarda geniş alana yayılabilir
- Araçlar köşeleri kesebilir
- Araçlar Taş fırlatabilir

5.5 GÖZETMEN İLETİŞİMİ

Tüm görevliler, etkinlik ekipmanının bir parçası olarak düdüklarını yanlarında bulundurmalıdır. Bu düdük iki amaç için kullanılacaktır:

Seyircilere ve diğer görevlilere, resmi bir araç, bir güvenlik aracı veya bir yarışmacı olsun, bir aracın yaklaşması konusunda konumlarını bildirmek.

Seyircilere özel etapta daha fazla hareket olmayacağını bildirmek için İlk Aracın Geçişinden tam olarak 30 dakika önce uzun ve sürekli bir düdükle bilgilendirme yapılmalıdır.

Gözetmenler, ilk araç geçişinden 30 dakika önce pozisyonlarında hazır olmalıdır:

Gözetmenler ve güvenlik araçları arasındaki iletişimi sağlar

Her şeyin yolunda olduğunu doğrulamak için gözetmenlere sorumluluk verir

Gözetmenin tetikte, hazır, beklediğini ve yerinde olduğunu onaylar

Kalabalık kontrolüne yardımcı olmak için gözetmenin 'yetkilerinin' görünür bir şekilde tanınmasını sağlar

Takım ruhuna yardımcı olur

Güvenlik araçlarının daha verimli çalışmasına yardımcı olur!

Güvenlik Araçlarıyla İletişim





5.6 YARDIMCI ARAÇLAR

Bu, rallide bir gelenek olmuştur, ancak bireyleri veya küçük seyirci gruplarını (yardımcı olsun veya olmasın) gereksiz yere riske atabilecek bir gelenektir. Aynı noktada başka bir araç kolaylıkla etaptan çıkabiliyor ve çoğu zaman diğer yarışan araçlar hala etaptan geçmeye devam ediyor.

Bir olay meydana geldiğinde, bir gözetmenin birincil sorumluluğu, başka bir kişinin yarışmacının ihtiyaçlarını değerlendirmesine izin vermek için gözcülük yapmaktır. Düşük kullanımı bu rolün bir parçası olarak hayati önem taşır.

Görevlilerin etapta olduğu yerlerde, izleyicileri tehlikeli konumlardan kaçınmaları için yönlendirmekten sorumlu olmalıdırlar.

Olay bir tıkanıklık veya kısmi tıkanıklık yarattıysa ve etapta yeterli sayıda görevli varsa, yaklaşan araçları uyarmak için ek bir görevli etabın daha yukarısına gitmelidir.

Olay, yarışmacılara yardım etmeyi içeriyorsa, bir gözetleme yaptığınızdan, güvenli bir konumda olduğunuzdan, tüm yarışmacılar tarafından taşınan SOS/OK panosunun gösterildiğinden ve birisinin etabın yaklaşık 100 metre aşağısındaki uyarı üçgenini alıp gösterdiğinden emin olun. Bir yarışmacının medikal yardıma ihtiyacı varsa, SOS panosu aracın üzerinde gösterilmelidir;

Düzenlenmemiş bir alanda, seyirci güvenlik posterleri ve olayla ilgili iletişimler, olayın bu unsurunu kapsamalıdır. Seyircilerin eğitimi, sporumuzun sürekli başarısı için genel güvenlik stratejisinin önemli bir parçasıdır.

5.7 MEDYA GÜVENLİĞİ VE TANIMLAMA

Medyanın mitinglerde önemli bir rol oynadığı kabul edilmektedir ve çalışan medyanın her bir üyesinin işini mümkün olan en iyi koşullarda yapmasına izin verilmelidir.

Ancak medya, genel güvenlik kurallarına uymak zorunda olmaktan muaf değildir. Bu, görevlerini yerine getirme yeteneklerine müdahale etmemelidir. İşlerini yürütmekle kabul edilemez bir risk düzeyine maruz kalmak arasında bir seçim yapılması gerekiyorsa, güvenlik her zaman öncelikli olmalıdır.

Gazetecilere/fotoğrafçılara, özel etap için ayrılmış alanların dışına çıkmalarına izin veren resmi etiketler ve geçiş kartları verilir.

Bu tabii ki net aksiyon fotoğrafları elde etmelerini sağlamak için fotoğrafçılar hiçbir zaman kendilerini kendileri veya yarışmacılar için tehlike oluşturacak bir konuma yerleştiremezler.

Resmi medya kıyafetleri giyen fotoğrafçılar, 30 dakikalık bölge içindeki özel etapta yürüyebilirler.

Gazeteciler için özel bir izleme pozisyonu gerekli değildir.

Etap Sorumlusu, fotoğrafçının tehlikeli bir konumda olduğunu düşünürse, fotoğrafçıdan güvenli bir yere gitmesini istemelidir. Kararlı ve sakin olun ve bir çatışma durumuna girmeyin.

Bu talimata uyulmaması durumunda, etkinliğin üst düzey bir yetkili, ilgili kişinin güvenli bir yere taşınmasını talep edebilir. Bu talimatın da dikkate alınmaması durumunda, sorumlu görevli derhal Yarış Direktörü ve komiserlere bir rapor sunacaktır.

Bir tabard giyen herhangi bir kişi, her zaman açıkça görülebilir olmasını ve başka bir giysi ile örtülmemesini sağlamalıdır.

İzin verilen durumlar;

Bir medya tabard giyildiğinde, kullanıcının şunları yapmasına izin verilir:

Seyirci bandı/işaretleyici sınırının hemen önünden yürüyün.

Etabın bir noktasından diğerine yürüyün ve/veya yarışan araçların geçişi arasındaki aralıklarda, güvenlik görevlilerinin güvenlik talimatlarına uygun olarak etabı geçin.

Tekrarlanan özel etapların koşusu arasındaki özel etaplardan, ralli rotası yönünde, ancak buna Etap Sorumlusu tarafından izin verildiğinde ve sadece süpürücü araç yolun açıldığını bildirdikten sonra çıkın.



6. DRONE

6.1 Drone Kullanımı

| 6. DRONE

6.1 DRON KULLANIMI

Ralli etkinliği organizatörleri, etkinliklerinde dronların kullanımına ilişkin mevcut yönetmelikleri anlama konusunda net olmalıdır..

Uluslararası Spor Kodu, H Eki

Ticari kuruluşlar tarafından işletilen ve yaygın olarak dron olarak bilinen İnsansız Hava Araçları (İHA), yalnızca etkinliğin düzenlendiği ülkenin sivil havacılık düzenlemeleri ve yasaları tarafından izin verildiğinde ve bu düzenlemelere uygun olarak işletildiğinde ve yarışma yerlerinde kullanılabilir. Eğlence amaçlı Dronların kullanımı yasaktır.

Her durumda, bir UAV, yalnızca güvenlik veya bilgi amaçlı olarak etkinlik organizatörleri, Yarış Direktörü veya Güvenlik Sorumlusu tarafından yetkilendirilmiş kişilerin doğrudan kontrolü altında olmadıkça, herhangi bir yarışma parkuru veya halka açık alan üzerinde asla doğrudan uçmamalıdır.





7. ÖZEL DURUMLARIN İDARESİ

- 7.1 Ralli Merkezi
- 7.2 Olay Yeri Müdahalesi
- 7.3 Yarışmacılar İle Güvenlik Brifingi
- 7.4 Kritik Kazaların Yönetimi
- 7.5 Kaza Verilerinin Toplanması

| 7. ÖZEL DURUMLARIN İDARESİ

7.1 RALLİ MERKEZ

Tüm sağlık ve güvenlik ekipleri, Etap Sorumlusuna rapor verir.

Etap Sorumlusu, bir olay meydana gelir gelmez Ralli Merkez'e rapor vermemelidir.

Ciddi bir kaza bildirilirse, Etap Sorumlusu Yarışma Direktörünün bilgilendirdikten sonra, Etap Güvenlik Görevlisi'nin başlama prosedürünü kesmesini komutunu vermemelidir.

Direktör, başlatma prosedürünü kesmek ve kırmızı bayrak prosedürünü uygulamak için izin vermemelidir.

Aşağıdaki prosedür gerçekleştirilecektir:

Özel Etapı durdurur ve telsizle etabın durdurulduğunu bildirir.

Telsiz gözetmenlerinden kırmızı bayrakları göstermeleri istenir.

Kırmızı bayrakların gösterilmesi, yarışmacılara önlerinde acil durum araçları olabileceğini ve hızı düşürmeleri gerektiğini bildirir. Bu araçlara yetişirlerse onları geçmemelidirler.

Kırmızı bayrağı gören her bir araç, Ralli Merkez'e bildirmek için telsiz noktası gözetmeni tarafından kaydedilecektir.

Herhangi bir rallinin merkezi Ralli Merkez'dir.

Bu, spor etkinliğinin güvenli bir şekilde yürütülmesine ilişkin tüm iletişim ve kararların sinir merkezidir.

Rallinin her bir unsurunun çalışmasıyla ilgili tüm talimatlar bu kontrol merkezinden gelir.

Etkinliğin merkezi olarak Ralli Merkez, araç hareketlerinin, seyircilerin konumlarının ve rallinin diğer yönlerini etkileyebilecek devam eden olayların genel resmine sahip olacaktır.

Özel bir etap çalıştığında, ralliden kıdemli yetkililer tarafından yönetilmelidir.

RALLİ MERKEZ GÖREVLİLERİ

- Ralli Merkezinde minimum görevli:
- Yarışma Direktörü
- Yarışma Direktör Yardımcısı
- Yarışma Doktoru
- Güvenlik Sorumlusu
- Telsiz Sorumlusu

Ralli Kontrol Videosu



https://youtu.be/ZjgOW8_ZakA



RALLİ MERKEZİN GÖREVLERİ VE SORUMLULUKLARI

Bunlar, Uluslararası Raporda yer alan ayrıntıların üzerinde ve üstündedir.

Spor Kuralları, Ek V, Madde 3.1.1 ve Ek Yarışma Komuta ve Kontrol 1.1

Yarışma Direktörü

Görevlinin Ralli Merkezindeki rolü takıma liderlik etmek ve etkinliğin sportif bütünlüğünün baştan sona korunmasını sağlamaktır.

Özel bir etabın ne zaman başlayacağı, kırmızı bayrakların açılıp açılmayacağı ve özel bir etabın iptal edilip edilmeyeceği, Yarışma Direktörünün kararıdır.

Onlar aynı zamanda, komiserlerin başkanını etkinlik ilerlemesinden sürekli olarak haberdar eden kişidir.

Yarışma Direktör Yardımcısı

Yarışma Direktör Yardımcısının görevi Yarışma Direktörünü desteklemektir

Öncelikle, etkinliğin ve komiserlerin gerektirdiği yönetime yardımcı olmak ve her şeyin önceden hazırlanmasını sağlamak için mevcut aşamanın ilerisinde çalışmak için oradalar.

Yarışma Doktoru

Tüm özel aşamalarda eğitilmiş ve donanımlı doktorlarının zamanında, doğru yerlerde olmasını sağlar.

Ayrıca medikal helikopterin uçmaya hazır olmasını ve koşulların buna izin vermesini sağlarlar.

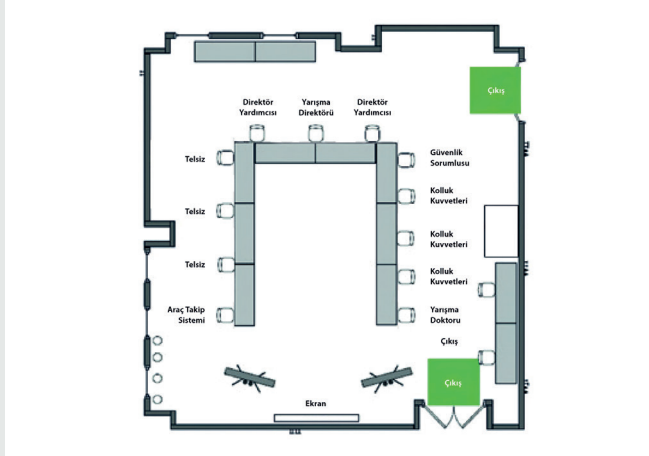
Ralli Merkez'den gelen herhangi bir medikal olayı koordine ederler.

Güvenlik Sorumlusu

Tüm MIV ve Kurtarma birimlerinin yerinde olmasını, güvenlik planına göre park edilmesini ve gerektiğinde devreye girmeye hazır olmasını sağlar.

Seyirci alanlarında yeterli İlk Yardım desteğinin olmasını da sağlar.

Gerektiğinde özel etaplarda yarış dışı kalan araçların kurtarılmasında MIV hareketini koordine ederler.



Örnek-Ralli Merkez Düzeni

Telsiz Sorumlusu

Ralli Merkez'in "kulakları".

Telsiz Sorumlusu, her bir özel etap ile iletişim kurmaya başladıkları andan, o etabın sonunda süpürücü araç etabı terk edene kadar ayrıntılı notlar tutar.

Ayrıca Ralli Merkez'in talimatlarını her özel etaba ileten kişidir.



Ralli Finland - Ralli Merkez



Arc Safari Ralli - Ralli Merkez

RALLİ MERKEZİ NASIL GÖRÜNÜR?

Dünyanın her yerinde Ralli Merkez için birçok farklı oda düzeni vardır.

Birçoğu tablo sıralarıyla çalışır, ancak tercih edilen biçim otomatik düzenidir.

Bu düzen, herkesin odadaki herkesi görmesini sağlar ve kimse bir başkasının arkasından konuşmaz.

Odanın her tarafında net bir iletişimin duyulmasını sağlar ve herkes söylenenlerin ve planlananların farkındadır.

RALLİ MERKEZ GÖREVLİLERİ İÇİN ZAMANLAMALAR

Telsiz sorumlusu, ilk aşamada ilk aracın zamanının gelmesinden üç saat önce yerinde olmalıdır.

Yarışma Direktörü veya yardımcısı da bu sırada yerinde olmalıdır.

Yarış Doktoru ve güvenlik sorumlusu, ilk aşamanın başlangıç saatinden en az 180 dakika önce görev yerinde olmalıdır.

ÖZEL BİR ETABIN BAŞLATILMASI İÇİN RALLİ MERKEZİN KONTROL LİSTESİ

İlk Araç Start'ından 3 Saat Önce

Özel etap start, Stop ve SOS noktalar arasında iletişimin çalıştığını kontrol edin.

Gözetmen sayıların ve konumlandırmanın nasıl gittiğini sorun.

Saatlerin ve zamanla çalışan sistemlerin kirislerinin yerinde ve çalışır durumda olduğunu kontrol edin.

İlk Araç Start'ından 2 saat 30 dakika önce

Tüm doktorların, sağlık görevlilerinin, MIV'lerin ve Kurtarma birimlerinin hazır ve yerinde olup olmadığını kontrol edin.

İlk Araç Start'ından 1 saat 30 dakika önce

"Etaba giriş öncelikli Medya için kapalıdır" mesaj etaba bildirilmelidir.

İlk Araç Start'ından 1 saat 20 dakika önce

Etaba giriş, Komiserler için kapalıdır.

Seyirci Güvenlik Görevlisi etaba girer. Etabtan geçiş, telsiz kontrolörü tarafından takip edilir. Tüm mesajlar kaydedilir ve takip edilecek herhangi bir işlem için aşağıdaki güvenlik araçlarına iletilir.

İlk Araç Start'ından 50 dakika önce

Güvenlik aracı 000 etaba girer. Seyirci Güvenlik Görevlisinden gelen uyarıları takip eder. Telsiz sorumlusu tüm mesajları kaydeder ve bunları eylem veya takip için takip eden güvenlik araçlarına iletir.

İlk Araç Start'ından 30 dakika önce

TOSFED Güvenlik Sorumlusu etaba girer. Parkur görevlisinin, ilk aracı çalıştırmadan önce etabın güvenliğinden ve kurulumundan memnun olduklarını Güvenlik Sorumlusundan onay alması gerekir. Güvenlik Sorumlusu, özel bir etabın başlama zamanını 30 dakikaya kadar geciktirebilir. Güvenlik Sorumlusu etap boyunca ilerledikçe iletişimin devam etmesi önemlidir.

İlk Araç Start'ından 20 dakika önce

Güvenlik Aracı "00" etaba girer. Güvenlik Sorumlusundan gelen tüm raporların veya aksiyonların gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği, "00" tarafından Ralli Merkezine raporlanması gerekir. Bu, Güvenlik Sorumlusuna etabın güvenli olduğu ve direktöre etabın hazırlığı olduğu konusunda bilgi verir

İlk Araç Start'ından 10 dakika önce

Güvenlik aracı "0" etaba girer. "0"ın etap içinde ilerlemesi, izleme sistemi ve telsiz sorumlusu tarafından takip edilir.

Etabın uzunluğu göz önüne alındığında, ilk yarışan otomobil, güvenlik aracı 0 etaptan çıkmadan önce etaba girebilir.

Bu karar, direktör tarafından ancak güvenlik aracı 0'ın ilk yarışmacı tarafından yakalanmayacağına ve Güvenlik Sorumlusu tarafından etaba başlama izninin alındığına ikna olduğunda verilir.

Özel etap koşulurken, telsiz sorumlusu özel etapla olan tüm iletişimi dinleyecek ve kaydedecektir.

Odadaki diğer üst düzey yetkililerin de konuşmaları

kulaklık aracılığıyla dinlemeleri önerilir.

Etaba giren toplam araç sayısı, etaptan çıkan toplam araç sayısı ve etapta hangi araçların durdurulduğu not edilmelidir.

Bu bilgi daha sonra Süpürücü aracına iletilir ve Zaman Kontrolü, Etap Start ve Stop Çizgisindeki özel etap föyleri ile onaylanır.

KAPALI DEVRE TELEVİZYON VE CANLI YAYIN

Teknoloji sürekli olarak gelişmektedir ve bu yeni gelişmeler, Güvenlik ekipleri ve Ralli Merkezi için mevcut olan bilgileri geliştirmek için kullanılabilir. Özel etabın hazır olup olmadığına ilişkin gerçek zamanlı bilgi, ilk yarış otomobili etaba başlamadan önceki hazırlığın çok önemli bir parçasıdır. Ralli güzergahı boyunca güçlü bir veri bağlantısının mevcudiyetine bağlı olarak, 000 aracının ve/veya 00 aracının önüne bir web kamerası bağlamak mümkündür. Bu görüntüler Ralli Merkez'e gönderilebilir ve ayrıca etaba girmeden önce Güvenlik Sorumlusu tarafından görülebilmektedir.

Görüntüler, Ralli Merkez'in Güvenlik araçları, etap sorumluları ve gözetmenlere koordineli

olarak ortaya çıkabilecek herhangi bir sorunla ilk araç gelmeden önce başa çıkmak için bir plan yapılmasına yardımcı olur.

Yarışçılar gelmeden önce yönetilmesi gerekebilecek sektörlerdeki herhangi bir trafik sorununun anında görüntüleriyle birlikte Ralli Merkez'e geri dönen 000'den gerçek zamanlı görüntülere sahip olmanın ek faydaları vardır.

Güvenlik Araçlarından birinden alınan canlı görüntüler, zaman kontrol noktalarından uzaktayken teknolojinin Ralli Merkez'e yardımcı olmasının tek yolu değildir. Web kameraları izleme süresi kontrolleri, herhangi bir yerde neler olduğunu görmenize yardımcı olabilir. Özel etaptan ve takip/sonuç sisteminden gelen bilgileri yedekleyen bilgilerdir.

Bu ek unsurların her etkinlikte mevcut olmayabileceği, ancak bu tür geliştirmelerin kullanılmasının mümkün olduğu rallilerde, yalnızca Güvenlik aracı ekiplerinden gelen birincil telsiz raporlama sistemine ve özel etaplar gözetmenlerinin raporlarına ek olarak orada oldukları unutulmamalıdır.

Güvenlik araçlarından birinden canlı görüntüler kullanmayı düşünürken her zaman uyumluluğun sağlanması için yerel GDPR düzenlemelerinin kontrol edilmesi gerekecektir.

7.2 OLAY YERİ MÜDAHALESİ

EĞER YARIŞMACI HALA ARAÇ İÇİNDEYSE, SORULARA CEVAP VEREBİLİYORSA VE YANGIN RİSKİ YOKSA:

- Önden yaklaşın, gözlerinin içine bakın
- Çevrelerinin farkında görünüyorum mu?
- Onlarla konuşun, isimlerini sorun - cevap veriyorlar mı?
- Herhangi bir acı, his kaybı - varsa onları oldukları yerde tutun!

- Onları sakın tutun ve konuşmalarını sağlayın.

Profesyonel yardım gelene kadar hareket ettirmeyin.

- Başka hiçbir şey yapmayın
- Yarayı doğrudan basınç uygulayarak/ tıkayarak hayatı tehdit eden kanamayı durdurun
- Açık bir hava yolu sağlayın
- Başı ve c-omurgasını (boyun) hareketsiz hale getirin
- Nefes alıp almadıklarını kontrol edin

Etkinliklerin, tüm yol kitaplarına, etapta ilk eylemlerin basit bir listesini eklemeleri şiddetle tavsiye edilir, önerilen metin aşağıdadır ve ayrıca etapta ilk videosu kendi web sitelerinde kullanılabilir hale getirir.

Yol kitabına, yarışmacılara kırmızı bayrak gösterilmesi durumunda, yönetmeliği ve gerekli işlemleri hatırlatan bir bölüm eklemek isteyebilirsiniz.

Eğer yarışmacı hala araçtaydı ve araç yanıyor derhal çıkartınız..

Açık bir hava yolu sağlamanın başka bir yolu olmadıkça kasklarını çıkarmayın.

YARIŞMACI ARAÇ DIŞINDA İSE:

•Onları tutmayın; ne olup bittiğinin farkında olmayabilirler ve kavgacı olabilirler.

•Onları olaydan ve diğer yarışmacılardan uzakta güvenli bir yere yönlendirin.

•Onlarla konuşun, iyi olup olmadıklarını sorun.

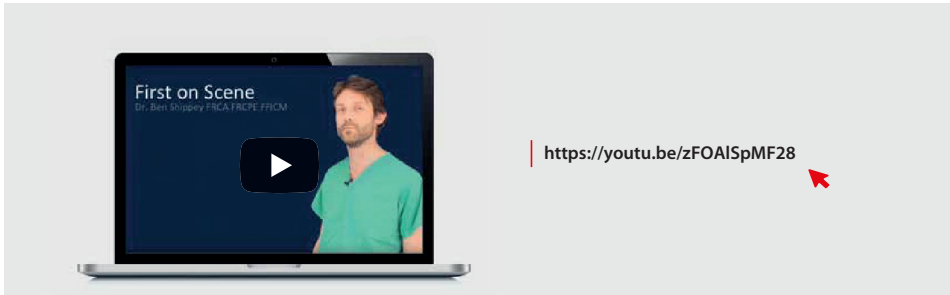
•Yanında birini tutun.

•Güvenli bir yere girdikten sonra yaralanmaları değerlendirin:

•Çevrelerinin farkındalar mı?

•Herhangi bir yaralanma belirtisi/acı çekiyorlar mı?

Etrafta dolaşmasına izin vermeyin, gözlem altında tutun.



Daha sonra lütfen organizatörler için kısa bir rapor yazın ve ulaştığınız ilk kontrol görevlisine veya Yarışmacılarla İletişim Sorumlusuna teslim edin.

Bu rapor, bildiğiniz gibi gerçekleri kapsamalı ve olayın başladığı ve olay yerinden ayrıldığınız zamanı içermelidir; Organizatörlerin gerektiğinde sizinle iletişim kurabilmesi için her zaman kendi bilgilerinizi ekleyin.

7.3 YARIŞMACILAR İLE GÜVENLİK BRİFİNG

Yarışmacılar, doğaları gereği, her zaman araçlarında hızlarını artıracak en son değişiklik olan bir rekabet avantajı ararlar.

En son güvenlik düzenlemeleri veya güvenlik ekipmanlarının mevcudiyeti konusunda güncel olmayabilirler. FHR emniyet kemerlerinin, kaskların ve kemerlerin doğru takılması, bir olayda meydana gelen yaralanmaların seviyesini azaltabilir.

Araç içi takip sisteminin nasıl çalıştığını ve etkinlik organizatörlerinin ne aradığını bilmek, yanlış alarmları azaltabilir ve olaylar için müdahale sürelerini artırabilir.

Güvenlik ekipmanı ve amacına ilişkin bir sunum, FIA onaylı etkinliklerde her takvim yılında en az bir kez her yarışmacıya sunulmalıdır.

TOSFED komiseri, önceki etkinliklerden elde edilen bilgilerden o süre içinde daha önce bir brifinge kimlerin katıldığını kontrol etmek için her bir giriş listesini inceleyecektir.

Her yarıştan önce Yarışma Direktörü ve Güvenlik Sorumlusunun pilot ve co-pilotlarla, kısa (15 dakikalık) bir güvenlik brifingi yapması önerilir.

Ayrıca, İlk Yardım konusunda bazı tavsiyeler için Medikal Sorumlusunun brifinge katılması tavsiye edilir. Bu toplantının konuları şunları içermelidir:

Kırmızı bayrak prosedürü

Olay yerindeki ilk eylemler

Önceki olaylardan herhangi bir olay ve bunlardan öğrenilenler

Yarışmacıların bilmesi gereken, o etkinliğe özgü her türlü özellik

Güvenlik brifingine katılım zorunlu olmalı ve katılmama durumunda para cezası uygulanmalıdır.

Yarışmacıların çoğunluğunun aynı anda aynı yerde olması muhtemel olduğunda, etkinlik öncesi idari kontroller veya promosyon faaliyetleri sırasında yer alacak şekilde düzenlenmelidir.

7.4 KRİTİK KAZALARIN YÖNETİMİ

Bu kılavuzun hazırlanmasına neden olan Hassas kazalar aşağıdakilerden biriyle sonuçlanan olaydır:

•Bir yarışmacının (Pilot, co-pilot) ölümü veya ciddi şekilde yaralanması;

•Diğer herhangi bir kişinin (resmi, ekip personeli, kamu hizmetleri) ölümü veya ciddi şekilde yaralanması veya doğrudan yarışmadan kaynaklanan bir sebeple halk üyesinin ölümü veya yaralanması;

•Motor sporları imajına önyargı.

Böyle bir durumda koordineli ve verimli yönetim önlemleri alınmalıdır.

TOSFED etkinliklerinde:

Yarışma Direktörü, mevcut TOSFED Delegeleriyle (Spor Delegesi, Komiserler Kurulu Başkanı, Güvenlik Sorumlusu, medikal Delege, Teknik Delege, Medya Delegesi, Gözlemci) derhal iletişime geçmeli ve alınacak önlemleri teyit ve koordine etmelidir.

Varsa, TOSFED Medya Delegesi, organizatör aracılığıyla, ekip veya herhangi bir zayıyatın yakınları ve medya ile iletişimin, talep üzerine TOSFED'in İletişim Departmanından temin edilebilecek TOSFED Medya Yönergelerine göre yönetilmesini sağlamalıdır.

Hiçbir TOSFED görevlisi, TOSFED Medya Delegesinin talebi dışında herhangi bir açıklama yapmayacaktır.

Diğer olaylarda, olayı çevreleyen iletişimlerin her zaman profesyonel bir şekilde ele alınmasını sağlamak için benzer bir prosedür izlenmelidir.

7.5 KAZA VERİLERİNİN TOPLANMASI

Herhangi bir kritik olayla ilgili tüm bilgi ve verilerin daha fazla analiz için güvence altına alınması hayati önem taşır.

ADR (Kaza Veri Kaydedici) veya ilgili araçlardan mevcut olan diğer elektronik verileri toplayacaktır.

Mümkün olduğu kadar olayın video kayıtlarını veya fotoğraflarını toplayacaktır.

