



TOSFED TIRMANMA GÜVENLİK ESASLARI KILAVUZU





Eren ÜÇLEROPRAĞI
TOSFED Başkanı

Sevgili Arkadaşlar,

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

Ulusal ve Mahalli düzeydeki rallilerde TOSFED Ulusal Tırmanma 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.

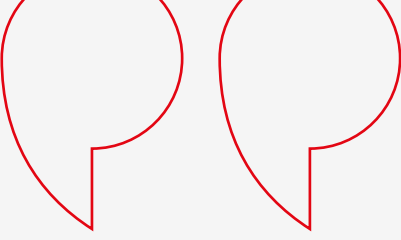
Saygılarımla

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ
2. STANDART GÜVENLİK PLANI
3. SORUMLULUKLAR
4. YARIŞMANIN HAZIRLIKLARI
5. YARIŞ SIRASINDA ÖZEL ÖNLEMLER
6. KAZA DURUMUNDA YARIŞÇILAR VE PİST GÖREVLİLERİ İÇİN İŞLEMLER
7. CİDDİ BİR KAZA DURUMUNDA İZLENECEK PROSEDÜR
8. ASN TARAFINDAN GÜVENLİK DENETİMİ
9. BAŞLANGIÇ ÖNCESİ VE DÜZENLİ GÜVENLİK İNCELEMELERİ
10. MEDYA

EKLER

- 1 - Motor sporlarında saman balyalarının kullanımına ilişkin kılavuz
- 2 - Saman balyası ve lir yığınlarının kullanımına ilişkin örnekler
- 3 - Şikan çizimi
- d - Genel Seyirci İşaretleri
- 5 - Girilmez alanlar
- 6 - Bilgi panosu
- 7 - Seyirci Erişimi
- 8 - Fito Güvenli Plan
- 9 - Paint-Ursanne Güvenli Plan



1. Giriş

Bu Esasları Kılavuzun amacı, Tırmanma disiplninde en büyük zorlukları ele almak için alınması gereken önlemleri belirlemek, yani Seyirciler, Yetkililer, Basın mensupları ve Yarışmacıların güvenliğini en üst düzeye çıkarmak için yollar bulmaktır.

Ne yazık ki, birçok seyirci Tırmanma izlemenin potansiyel tehlikelerinin farkında olmayabilir ve araçların hızını tahmin edemeyebilir. Sonuç olarak, sadece anlayış eksikliği nedeniyle kendilerini tehlikeli durumlara sokabilirler.

Seyircilerin güvenli alanlarda kalmalarını ve sürücünün aracın kontrolünü kaybetmesi durumunda ortaya çıkabilecek tehlikelerin tam olarak farkında olmalarını sağlamak organizatörün sorumluluğundadır.

Seyircilerin, gönüllülerin, yetkililerin veya medya temsilcilerinin bağımlı hale gelme olasılığı kesinlikle kabul edilemez.

Ayrıca, kamuya açık karayollarında yarışan yarışmacıların güvenliği ele alınırken, Yarış Pisti üzerindeki Tehlikeli noktaları belirlemek ve yarışan bir arabanın bu noktalara temas etmesi durumunda bu noktaların etkisini en aza indirecek etkili önlemler almak konusunda ek bir sorumluluğa sahiptir.

Yukarıdaki sorumlulukları yerine getirmenin en etkili yolu, TOSFED lisanslı Organizatör Kulüplerin etkili bir güvenlik planı hazırlamasını ve bu planın yarış öncesinde tüm ilgili taraflarla paylaşılmasını sağlamaktır.

2.STANDART GÜVENLİK PLANI

Tırmanma disiplini, en baştan itibaren denenmiş ve güvenilir Güvenlik Planları uygulamıştır. Gelişimler sayesinde bugün bu planların birçok mükemmel örneği bulunmaktadır. Ek 8 ve 9'a bakınız.

Kamu kurumları, işbirlikçiler veya TOSFED tarafından istenen konulara ek olarak, etkili bir Güvenlik Planı şunları içermelidir:

- Güvenlik kurtarma Ekip ve ekipmanlarının, tıbbi ekip ve alanları, yasak alanların konumlarını gösteren ayrıntılı bir parkur haritası. Farklı konuları daha ayrıntılı olarak tanımlayan bir dizi parkur çizimlerine sahip olmak yararlı olabilir.

- Önemli kişiler ve anahtar kişilerin isimleri (+ iletişim bilgileri, cep telefonu ve e-posta adresi dahil), şunlar dahil:

- Yarışma Direktörü
- Direktör Yardımcıları
- Yarışma Doktoru (Sağlık Sorumlusu vb.),
- Güvenlik Sorumlusu,
- TOSFED Delegeleri, TOSFED Gözlemcisi.

- Kolluk kuvvetleri, Emniyet KuvvetleriÇeşitli güvenli hizmetlerinin adres ve iletişim bilgileri:

- Jandarma,
- Polis,
- Hastaneler,
- Acil sağlık hizmetleri,
- İtfaiye,
- Çekici ve kurtarma hizmeti,
- Arama Kurtarma Örgütleri .

Güvenlik Planı aşağıdaki alanlardan herhangi birindeki sorunları çözmelidir:

- halkın güvenliği,
- Yarışmacıların güvenliği,
- Yarışma görevlilerinin güvenliği,
- medya temsilcilerinin önerilen konumları.

ve aşağıdakileri gösteren bir harita içerir:

- Gözetmen ve görevlilerinin bulunduğu yerler. Görev yerlerindeki Gözetmen ve görevlilerinin sayısı ve sahip oldukları ekipmanlar.

- Kurtarma hizmetlerinin bulunduğu yerlerin ayrıntıları;
- Kapalı park ve toplanma alanları,
- müdahale talimatları,
- tahliye helikopterleri için iniş pistleri, (Varsa)
- tahliye rotaları,
- yaralıları kabul etmek üzere planlanan ve irtibat kurulan hastaneler,
- yasak ve/veya izin verilen alanlar,
- seyirci alanları.

- Şıkan, Ray Bariyerler, Saman Balyaları, Lastik bariyerler Su bariyerleri gibi eklemeler gösterilmelidir.

Her durumda, yerel yetkililerle veya (bu mümkün değilse, özel bir kuruluşla) iletişime geçilerek, sahadaki tıbbi hizmetlerin kapsamına girmeyen büyük bir kaza veya kazalar durumunda uygulanacak bir kurtarma planı hazırlanmalıdır.

Seçilen hastanelerle yarışma öncesinde yazılı olarak iletişime geçilmeli ve acil durum hazırda bekletilmesi talep edilmelidir.



3.SORUMLULUKLAR

3.1 TOSFED GÜVENLİK DELEGESİ

a) Rolü

• Güvenlik Delegesinin 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 Tırmanma Kuralları
- FIA Bölgesel Şampiyona Spor Düzenlemeleri

3.2 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 bir yarışa 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 etapta tüm yönleriyle güvenlikten, bir güvenlik Esasları Kılavuzu hazırlamaktan ve yarışma sırasında buna uyulmasını sağlamaktan sorumludur.

a) Rolü

• Yarışma Direktörü, etkinliğin yürütülme sürecindeki yönetmeliklere uygun olarak yürütülmesinden sorumludur.

b) Sorumlulukları

• Lütfen Uluslararası Spor Kurallarına bakınız - Madde 11.11

3.3 TOSFED MEDİKAL DELEGESİ (VARSA)

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

•Yarışma sırasında, servis alanının yanı sıra etaplardaki her medikal noktayı ziyaret ederek sağlık hizmetlerinin varlığını ve doğru çalıştığını kontrol eder. Personelin sahada uygun şekilde konuşturıldığını 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 etaptan geçilerek yapılacaktır.

•Tüm sağlık personeli ile birlikte kurtarma tatbikatı yapılabilir 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

3.4 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 yarışma esnasında hasta götürülebilecek 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. Etapa konuşlandırma 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 bir yarışmaya 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 yarışma öncesinde mümkün olduğunca engelli yarışmacılarla ve modifiye edilmiş araçlarla buluşmalıdır.

Bir tıp doktoru, Yarışma Doktoru, TOSFED veya bir organizatör kulüp tarafından düzenlenen bir yarışmadaki tüm faaliyetlerle bağlantılı medikal hizmetin organizasyonundan sorumludur. Kulüp tarafından belirlenir.

3.5 Gözetmenler ve Etap Görevlileri

- Tüm etap, sinyal verme ve müdahaleyi sağlamak için gerekli donanımına sahip pist görevlileri tarafından kontrol edilmelidir. Etap görevlilerinin güvenliği garanti edilemediği durumlar hariç, tüm pist görevlileri birbirlerini görebilecek mesafede bulunmalı ve yarış kontrol merkeziyle sürekli telsiz veya telefon bağlantısı halinde olmalıdır. Gerekirse, görsel teması sürdürmek için bir görev yeri, sadece sarı ve kırmızı bayraklarla donatılmış, güvenli konumlarda bulunan alt görev yerlerine bölünebilir.

- Zaman Çizelgesini kontrol eder ve Güvenlik Planında belirtilen tüm ekipmanların kendilerinde olup olmadığını kontrol ederler.

Yarışma başlamadan önce, seyircilerin yasak bölgelere girmelerini önlemek için seyircilere belirlenen Seyirci alanlarını bildirebilirler. Organizatör emniyet birimleri ile desteklemelidir..

Etap görevlileri, ve/veya parkur ile iletişimi kontrol eder.

- Mümkün olduğunca kibarca yarışın yarışın ancak talimatlara uyulması ve önerilen alanlarda kalınması durumunda gerçekleşeceğini bildirirler.

- Büyük seyirci toplulukları için daha fazla destek personeli gerektiğinde, bunu yarış görevlisine bildirirler.

- Tüm güvenlik önlemleri alındığında ve herkes yerini aldığıda, Yarış Kontrolüne rapor verirler. başlangıç yarış pistini denetlerler.

- Yarışan araçların yaklaşması sırasında, komşu görev yerlerindeki görevlilerle yakın işbirliği içinde çalışırlar, görevlilerin bayraklarını gözlemler ve buna göre hareket ederler.

- Gerekli olduğu şekilde gerekli olduğu şekilde ve görevlerini tam olarak bilirler ve izleyicilerden güvenli bir yere geçmelerini isteme yetkisine sahiptir.

- Seyircileri yasak bölgelerden uzak tutmak için düdükle donatılmıştır.



4. YARIŞMANIN HAZIRLIĞI

Dağlık bölgelerdeki kamu otoyollarında güvenlik önlemleri alınmıştır. Bir yükselen yeni bir yol inşa etmek, yol tehlikeli noktaların korunması için ek önlemler alınması gerekir.

4.1 TEHLİKELİ NOKTALARIN KORUNMASI

Hazırlıklar sırasında, Özellikle yaklaşan araçlar için tehlikeli olan yerleri belirlemek önemlidir. Örneğin, yüksek hızlı virajlar, hızlı bir virajda bulunan ağaçlar, hendekler, hasarlı ray yol bariyerleri, elektrik direkleri (telgraf direkleri), dar köprüler, çatı bağlantıları, S virajları, olumsuz dalgalar, binalar vb.

Deneyimli bir sürücünün yardımıyla ayrıntılı bir "parkur yürüyüşü" ve sürüş, tehlikeli alanları belirlemeye yardımcı olacaktır. vb.

Bu yerleri korumak için aşağıdakilerin kullanılması tavsiye edilir:

- Ray yol bariyerleri (koruyucu korkuluklar),
- Saman balyaları** (çapı 1 m'den fazla olan yuvarlak balyalar tavsiye edilir),
- Sürekli bir uzunluk oluşturacak şekilde dizilmiş beton bariyerler (jersey),
- Birbirine bağlanmış lastiklerden oluşan duvarlar, çift kalınlıkta olabilir veya
- Birbirine bağlanmış dolu su tankları.

NOT: Saman balyalarının tanımı ve kullanım kılavuzları Ek 1'de belirtilmiştir. Çeşitli koruma biçimlerinin iyi ve kötü örnekleri Ek 2'de yer almaktadır.

4.2 ŞIKANLAR

Şikanlar, O Yarışmasında belirli tehlike noktalarından önce hızı azaltmak için kullanılabilir.

Tüm şikanlar, parkurun ayrıntılı planında belirtilmelidir. Şikanlar aşağıdakiler kullanılarak yapılmalıdır:

- saman balyaları,
- bağlantılı lastiklerden oluşan duvarlar,
- düşük yoğunluklu bariyerler.

Şikanlar kullanıldığında (mümkün olduğunca nadiren), üç veya dört sıra lastik (veya saman balyası) içermeli ve işaret levhaları ile belirtilmelidir. Kötü konumlandırılmış veya inşa edilmiş şikanlar, ortadan kaldırmayı amaçladıkları kazalardan daha fazlasına neden olabilir.

Şikan çizimi: Ek 3'e bakınız.

Şikanı sınırlamak için hafif malzeme kullanılacaksa, en az bir gözetmen (etap görevlisi) atanması ve şikandaki herhangi bir ihlali Yarış Kontrolüne bildirilmesi önerilir. Cezaların ölçeği ek kurallarda belirtilecektir.

Şikanın konumu, yerleştirilen engeller sprey boya ile açıkça işaretlenmelidir, böylece bozulan durumlarda doğru şekilde yeniden konumlandırılabilir.

Yedek şikan bileşenleri yakın bir yerde saklanmalıdır.

4.3 "SEYİRCİ ALANLARI" VE "GİRİLMEZ ALANLAR"

Tüm "seyirci alanları" Güvenlik Planı'na göre önceden belirlenmeli, açıkça işaretlenmeli ve güvenlik görevlilerinin sıkı kontrolü altında tutulmalıdır.

Ayrıca, seyircilerin girmemesi gereken ek 9 da gösterilen örneğe benzer tabelalar kullanılmalı ve seyirciler uyarılmalıdır.

Otomobiller nasıl yoldan çıkarılır?

- Sürücü hatası, örneğin virajı çok hızlı almak,
- Aracın mekanik arızası,
- Sürücünün sağlık sorunları.
- Yağ, yağmur.

Bu olayların biri veya tümü, parkurun herhangi bir noktasında meydana gelebilir.

Tüm parkura çok dikkat edilmeli ve özellikle aşağıdaki noktalara özen gösterilmelidir:

- tepenin hemen üstü,
- keskin virajlar, yavaş virajların çıkışı,
- yol kavşakları,
- "S" virajlar yön değişikliği),
- orta Son bölümde viraj kaybı, virajların daralması, olumsuz kamber veya yüzey değişikliği,
- Deneyimli bir sürücünün tavsiyesi, tehlike noktalarını ve "gidilemeyen alanları" belirlemek için son derece yararlıdır.

Bu noktalar tespit edilir edilmez, güvenlik planında dikkate alınması gereken özel gereklilikler tespit edilecektir.

Bu gereklilikler arasında şunlar yer alır:

- uygun yerlerde kaçış alanları sağlamak ve seyircilerin yeterince geride durmalarını sağlamak. Güvenli mesafelerle ilgili olarak Ek 4 ve 5'e bakınız.
- seyircilerin güvenli bir şekilde durabilecekleri yüksek alanları belirlemek,
- seyircilerin ayakta durmasının tehlikeli olduğu alanları (örneğin, güvenlik bariyerlerine yaslanmak/oturmak) ve parkur seviyesinin altındaki alanları belirlemek
- bulunan alanları belirlemek alanlar, seyirciler için çok savunmasızdır, bu nedenle tehlikeli alanlara girmelerine izin verilmemelidir.

4.4 BAŞLANGIÇ ÖNCESİ VE BAŞLANGIÇ ALANLARI

Start öncesi alan ve start alanına seyirciler kesinlikle giremez. Seyircilerin alan dışında kalmasını sağlayıcı önlemler (Bant, Bariyer) alınmalıdır.

Organizatör, yaklaşan araçlara bakan bir bilgi panosu sağlamalıdır.

Bu pano en az 1m x 1.50m boyutunda olmalıdır. Bu pano etabın haritasını gösteren, özellikle yüksek hızda bitiş noktasını, yarışçıların yavaşlamasına ve fren yapması gereken noktaları anlamasına olanak tanıyan, etapta yarışma için yapılan herhangi bir değişikliğin belirtilerini gösteren, (şikanlar, parkurun daralması vb.) yeterince ayrıntılı ve gerekiyorsa boyutu standarttan büyük olmalıdır. Pano, her sürücüye start öncesi alanında, başlangıç alanına girmeden önce gösterilmelidir. Ek 6'ya bakınız.

4.5 BİTİŞ BÖLGESİ

Stop bölgesi alanı, etap gibi, pist görevlileri tarafından kontrol edilmeli/izlenmelidir. Bu, etabın bir parçasıdır. TOSFED Gözlemci ya da Delegatesinin uygun bulmadığı stop alanı değiştirilmelidir.

4.6 REKLAM VE YARIŞ PARKURU BOYUNCAKİ YAPILAR

FIA Ek O'nun 1. maddesi geçerlidir, ancak ASN güvenlik delegesi parkur boyunca belirli yapılar ve/veya reklam panolarını onaylaması durumunda bu hüküm geçerli değildir.



5. YARIŞ SIRASINDA ÖZEL ÖNLEMLER

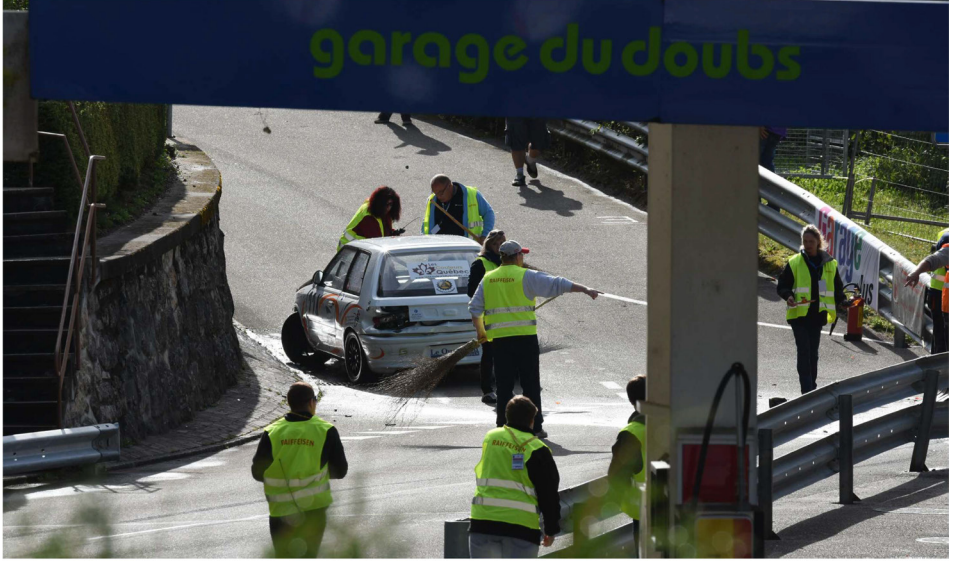
- Seyircilerin erişimi sadece seyirci alanlarında izin verilmelidir.
- Acil durum yolları polis ve/veya güvenlik görevlileri tarafından korunmalıdır.
- Tüm erişim yolları özel işaretlerle ve ek bilgilerle belirtilmelidir.
- Önceden planlanmış tüm erişim yolları, resmi programda, özel bilgilendirme broşürlerinde ve web sitesinde duyurulmalıdır.

Tüm seyircileri ana yollardan uygun park alanlarına ve belirlenen seyirci alanlarına yönlendirmek için basit paneller kullanılmalıdır.

Bkz. Ek 7.

6. KAZA DURUMUNDA YARIŞÇILAR VE PİST GÖREVLİLERİ İÇİN PROSEDÜR

Etap görevlileri ve gözetmenler bir kaza olduğunu fark eder etmez, Yarış Kontrolüne haber verir. Güvenli olduğu ve gerekli talimatlar doğrultusunda sürece, sürücüye yardım etmek veya pistteki enkazları temizlemek için harekete geçebilir.



7. CİDDİ BİR KAZA DURUMUNDA İZLENECEK PROSEDÜR

Etap görevlileri ve gözetmenler bir kaza olduğunu fark eder etmez, Yarış Kontrolüne haber verir. Yarış Kontrolüne ciddi bir kaza bildirilirse, gözetmenler başlangıç prosedürünü durdurur ve kırmızı bayrakların dalgalandırılmasını sağlar.

Aşağıdaki prosedür izlenmelidir:

a) Yarış görevlisi, Yarışını durdurur. ahas ve kaza olma ihtimaline karşı, kaza yerine kadar olan pist görevlilerine kırmızı bayrakları göstermelerini emreder. Bayraklar gösterildiğinde, yarışmacılar durmalı, müdahale araçlarının geçişini engellemeyecek şekilde araçlarını park etmeli ve pist görevlilerinin talimatlarına uymalıdır.

b) Gözetmenler, bayrağın koruması altında güvenli bir şekilde bu noktaya ulaşır ulaşmaz, daha doğru bir rapor verebilir ve ilk yardım/ilk mücadele sağlayabilir.

c) Yarış direktörüne tıbbi yardımın yanı sıra başka yardımın da gerekli olduğu bildirilirse, hızlı müdahale aracını veya kurtarma aracını ve/veya diğer güvenlik araçlarını kaza mahalline gitmeleri için talimat verecektir.

d) Müdahaleye dahil olmayan pist görevlileri (kaza kurbanlarını kurtarmak veya bayrak göstermekle meşgul olanlar) güvenlik personeli şunları yapmalıdır

Müdahalenin sorunsuz bir şekilde gerçekleştirilebilmesini sağlamak için "seyirci alanları" içindeki halkın kontrolünü sağlamak

Yaralıların ambulansla tahliye edilmesine karar verilmesi halinde, tahliye önceden kararlaştırılmış ve güvenlik planında kararlaştırılmış olmalıdır.

8. TOSFED TARAFINDAN GÜVENLİK DENETİMİ

Uluslararası Spor Kuralları Ek H'nin 7. maddesine göre, parkur ve organizasyon TOSFED tarafından onaylanmalıdır. Bu kural, FIA dışı etkinliklerde de uygulanabilir.

Denetim raporu, parkurun tehlikesiz olduğu anlamına gelmez veya bunu garanti etmez.



9. BAŞLANGIÇ ÖNCESİ VE DÜZENLİ GÜVENLİK İNCELEMELERİ

9.1 ETAP AÇILMADAN ÖNCE YAPILAN DENETİMLER

Bir yarışın düzenlenmesinde en büyük sorunlardan biri, seyircilerin güvenliği ile ilgili her şeyin seyirciler gelmeden önce hazır olmasını sağlamaktır. Seyirciler geldikten sonra bunu yapmanın bir anlamı yoktur, çünkü seyircileri doğru pozisyonlara yerleştirmek zor olacaktır.

Hazırlıklar sırasında, Direktör ve(ya) Güvenlik Sorumlusu ve TOSFED güvenlik delegesi için, pistin uzunluğunu arabayla gezerek her şeyin yolunda olup olmadığını kontrol etmek için zaman ayrılmalıdır. Tüm bölümlerin güvenlik planına uygun olarak kurulduğundan emin olunmalıdır.

Bu denetimler, Yarışma sırasında veya bir kesinti sırasında herhangi bir anda yapılabilir. Aşırı durumlarda, TOSFED Gözlemcisi ve Delegeleri seyircilerin güvenliği için ciddi bir risk olduğunu düşünürse, yarış direktöründen yarışı durdurmasını isteyebilir.

9.2 ÖN GÜVENLİK TOPLANTISI

Antrenman turlarından önceki gün, organizatör bir güvenlik toplantısı düzenlemek zorundadır.

Bu toplantı aşağıdaki yetkililerin katılımıyla gerçekleştirilmelidir:

- TOSFED Gözlemcisi,
- TOSFED Güvenlik Delegesi
- Yarış direktörü,
- Yarışma Doktoru,
- Güvenlik Sorumlusu,

Yukarıda belirtilen tüm yetkililer için, bu toplantı, uygulanacak önlemlerin tartışılması ve olası zorlukların belirlenmesi ve yönetilmesi ile ilgili olacaktır. Toplantının amacı, güvenlik planının analizi ve uygulanmasıdır.



10. MEDYA

10.1 GENEL HÜKÜMLER

Medya mensuplarına, ayrılmış alanların dışına çıkma yetkisi veren resmi yelekler ve geçiş kartları verilir. Bu, tabii ki, en iyi açılardan net hareket fotoğrafları çekebilmelerini sağlamak içindir; ancak fotoğrafçılar hiçbir zaman kendileri veya Yarışmacılar için tehlike oluşturacak bir pozisyona giremezler.

Medya mensupları için özel bir izleme pozisyonu gerekli değildir.

Fotoğrafçıların, halk tarafından açıkça tanınabilir olmaları sağlanmalıdır, böylece halk, neden ve kimin yetkisiyle halkın girmesi yasak olan bir alanda durduklarını anlayabilir. Ayrıca, tüm yetkililerin, özellikle de her lokasyondaki gözetmenlerin, fotoğrafçıların kendilerinin girmelerine izin verilmeyen bir alanda neden bulundukları konusunda tam olarak bilgilendirilmeleri sağlanmalıdır.

Çeşitli kimlik bilgilerini gösteren bir kimlik belgesinin verilmesi, yetkililerin gerektiğinde medyaya yardımcı olmalarını sağlamak açısından yararlıdır.

Bazı durumlarda, medya için ayrıntılı düzenlemeleri gösteren özel bir planın yayınlanması gerekebilir.

10.2 MEDYA GÜVENLİĞİ VE TANIMLAMA

a) Medyanın önemli bir rol oynadığı ve çalışan medyanın her bir üyesinin en iyi koşullarda çalışmasına izin verilmesi gerektiği kabul edilmektedir.

b) Ancak, medya genel güvenlik kurallarına uymak zorundadır. Genel olarak, bu durum görevlerini yerine getirme yeteneklerini engellememelidir. Ancak, işlerini yapmakla kabul edilemez düzeyde bir riske maruz kalmak arasında bir seçim yapılması gerekiyorsa, güvenlik her zaman öncelikli olmalıdır.

c) Güvenlikle ilgili konularda medya iki gruba ayrılacaktır:

- TV ekibi ve fotoğrafçılar,
- gazeteciler, radyo muhabirleri ve diğer medya mensupları.

Her grup aşağıdaki şekilde tanımlanacaktır:

- numaralı yelekler,
- yayıncının adı ve numarası yazılı medya kartları,

TOSFED Akredite "medya" kartı sahipleri yine de yarışma organizatöründen yaka kartı talep etmelidir.

d) Yalnızca yelek giyen medya temsilcileri, seyircilerin normalde girmesine izin verilmeyen parkur alanlarına girebilir. Diğer tüm medya mensupları, röportaj alanları, medya merkezleri vb. hariç olmak üzere, normal seyirci standartlarına uymak zorundadır.

EK-1

Motor sporlarında saman balyalarının kullanımına ilişkin kılavuz

1. Saman balyalarının kullanımı, darbe enerjisini emmek ve/veya darbeyi daha geniş bir alana dağıtmak için bir bariyer oluşturmanın bir yolu olarak düşünülebilir. Bunlar genellikle ralli ve tepe tırmanışı parkurlarında ağaçlar ve diğer engellerle çarpışmalar sırasında katılımcıların yaralanma riskini azaltmak için kullanılır, ancak kapalı devre yarışlar için tavsiye edilmez.
2. Balya balyaları birçok ülkede, silindirik veya dikdörtgen şeklinde çeşitli şekillerde kolayca bulunabilir.
3. Silindirik balyalar eksenleri dikey olacak şekilde dikilmeli ve çarpma sonucu balyaların yerinden kayarak engeli ortaya çıkarması ihtimaline karşı önlem alınmalıdır.
4. Dikdörtgen balyaların en az bir boyutu 2000 mm'yi aşmalıdır.
5. Balya ağırlığı genellikle 300 • 1000 kg arasındadır. Çarpışma durumlarında, momentum transferi yoluyla bir dereceye kadar enerji emilimi sağlamak için engel ile balya bariyeri arasına uygun bir hava boşluğu bırakılması düşünülmelidir.
6. Samanın beklenen çarpma yönüne dik olması avantajlıdır: bu, diğer yönlerle kıyasla enerjinin FOUF katına kadarını emebilir.
7. Kuru saman, ıslak samandan daha fazla enerji emer.
8. Marshallar veya diğer güvenlik personeli, koruma amacıyla saman balyalarının arkasında durmamalıdır, çünkü yarışan bir araç çarptığında önemli bir mesafeye savrulabilirler.

Saman Balyası ve Lastik Bariyer Kullanımları

DOĞRU ÖRNEKLER



Doğru İmal edilmiş Lastik Bariyer



Doğru İmal edilmiş Lastik Bariyer



Tehlikeli yerler için saman balyası yerleşimi



Tehlikeli yerler için saman balyası yerleşimi



Yarışmacıları korumak için saman ve lastiklerin doğru kullanımı

YANLIŞ ÖRNEKLER



Çelik Bariyer ucu korumasız



Zayıf bağlanmış lastikler



Beton drenaj korumasız



Kötü konumlanmış ve bağlanmış lastikler

Şigan Çizimi

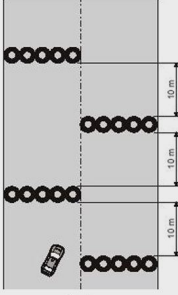


Fig. A

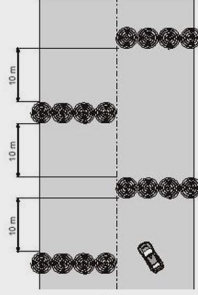


Fig. B

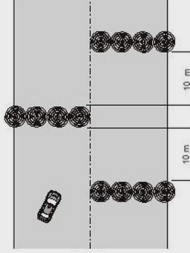


Fig. C

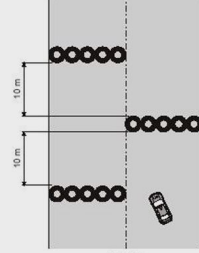


Fig. D



Şigandan sorumlu gözetmenin güvenli konumu



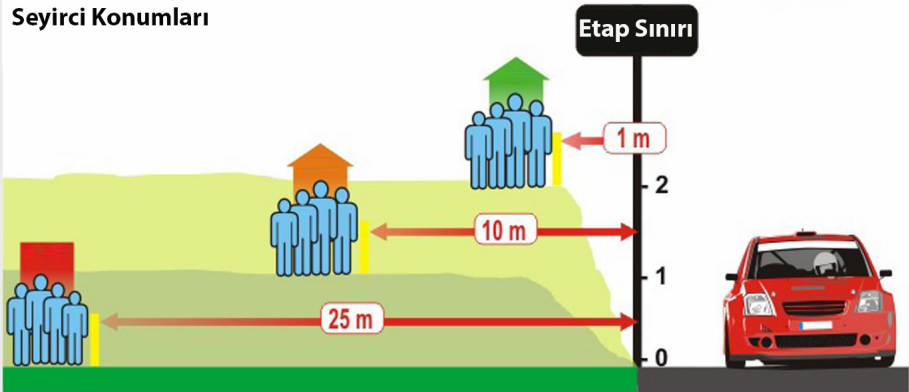
Sürücü gözünden şiganın görünümü

Seyirci Tabelaları



"Girilmez!" tabelası

Seyirci Konumları



Mesafe ve Yükseklik

İzin verilen alanlar	Yol Kapama Bandı	İstenmeyen davranışlar
GO Yeşil jüt (Renk farklı olabilir) GO Yeşil şerit (Renk farklı olabilir)	NO Kırmızı ve Beyaz Şerit	NO NO İlk araç startına 30 dk kala

Girilmez Alanlar

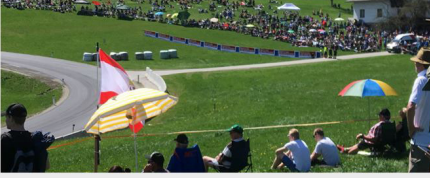


Güvenlik unsurlarının işlendiği güvenlik planı illüstrasyonu



Uyarı Tabelaları

DOĞRU ÖRNEKLER



Seyirciler güvenli mesafe ve yükseklikte



90 derece dönüşte yeterli kaçış yolu ve bariyerler



Seyircileri güvenli mesafede tutmak için doğru şerit ve tel uygulaması



Bariyer gerisinde konumlanmış seyirciler

YANLIŞ ÖRNEKLER



Seyirci ve gözetmen tehlikeli yerde

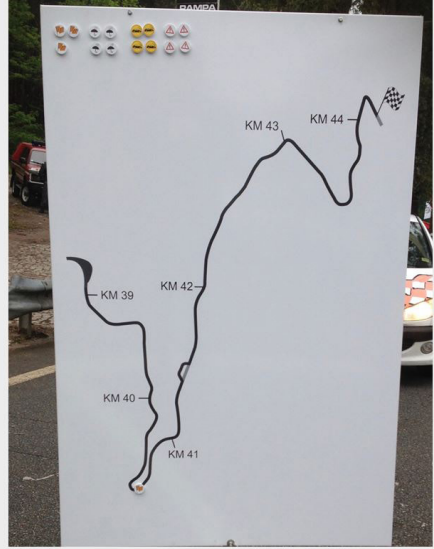
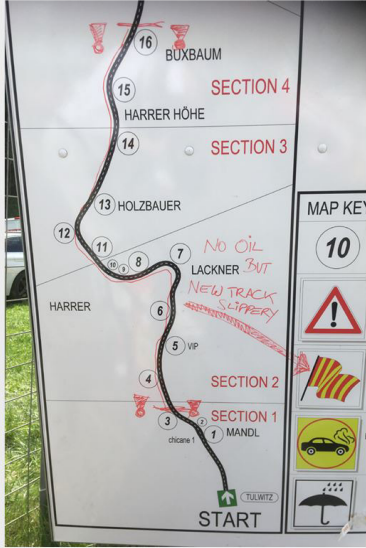


Seyirci ve gözetmen tehlikeli yerde



Seyirciler bariyere çok yakın

Bilgi Panoları

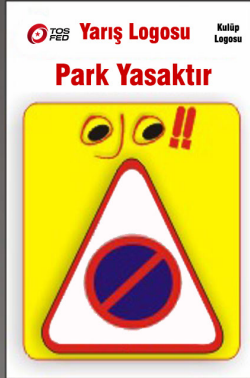


Start öncesi yarışmacılara etabın tehlikeli yerleri konusunda uyarın parkur haritası

Seyirci Uyarı Tabelaları



Girmek Yasaktır



Park Yasaktır

Servis Alanına
Girmek Yasaktır

Seyirci Alanı



Seyirci Yolu



Basın Bölgesi



