

Oficialii cu atribuții de Securitate

Anexa Securitate la ROF-ul CCA 2026

Cuprins

A. ARBITRII CU ATRIBUȚII DE SECURITATE – PRINCIPII GENERALE	2
1. Structură, delegare și subordonare	2
2. Atribuții principale	2
3. Competențe operative	3
4. Obligații profesionale.....	3
B. RALIURI și RALLY START	4
1. Generalități	4
2. Directorul de Concurs	4
3. Rally Control.....	5
4. Caravana de Securitate (2026).....	6
5. Oficialii de pe Mașinile De Securitate	9
6. Șeful de probă – Atribuții de securitate	13
7. Arbitrii Intermediari Radio	14
8. Responsabili Zone Spectatori.....	15
ANEXA 1 - Lista de verificat pentru Caravana De Securitate	17
ANEXA 2 - lista de verificat specifică, pentru crono. șef și observatorul CCA.....	19
C. VITEZĂ ÎN COASTĂ.....	20
1. Generalități	20
2. Directorul de Concurs	20
3. Securitate Spectatori (Spectator Safety).....	20
4. Șef Securitate	21
5. Delegat Securitate (dacă este cazul).....	21
6. Comisari de Traseu.....	21
D. SLALOM PARALEL, AUTOCROSS, SUPER RALLY, SUPER SLALOM.....	24
1. Generalități	24
2. Directorul de Concurs	24
3. Șeful Securității Competiției	24
4. Delegat Securitate (dacă este cazul).....	24
5. Comisarii de Traseu.....	24
6. Particularități	25
E. COMPETIȚII PE CIRCUIT	26
1. Generalități	26
2. Directorul de Concurs	26
3. Race Control.....	26
4. Șeful Securității Competiției	26
5. Delegat Securitate (dacă este cazul).....	26
6. Comisarii de Traseu.....	27
7. Particularități	27

A. ARBITRII CU ATRIBUȚII DE SECURITATE – PRINCIPII GENERALE

Activitatea sportivă automobilistică implică desfășurarea competițiilor în medii cu risc operațional ridicat, generate de viteza de deplasare, utilizarea infrastructurii specializate, prezența publicului și interacțiunea simultană a unui număr mare de participanți și personal auxiliar.

În acest context, existența unei structuri operative compuse din Directorul de Concurs, centrele de comandă și control ale competiției (Race Control / Rally Control) și oficialii cu atribuții de securitate reprezintă o condiție esențială pentru organizarea competițiilor în condiții controlate, prevenirea incidentelor și intervenția rapidă în situații de urgență

Oficialii cu atribuții de securitate își exercită activitatea în conformitate cu prezentul regulament, cu regulamentele sportive aplicabile, legislația în vigoare și planul de securitate al competiției.

1. Structură, delegare și subordonare

În funcție de tipul și amploarea competiției, structura arbitrilor cu atribuții de securitate poate include, dar fără a se limita la aceștia:

- a) Directorul de Concurs
- b) Personalul din Race Control / Rally Control
- c) Șeful Securității Competiției;
- d) Responsabil Securitate Spectatori
- e) Alți oficiali de pe mașinile de securitate
- f) Responsabil paddock / pit lane
- g) Arbitri intermediari
- h) Comisari de traseu
- i) Responsabili zone spectatori.

Pe durata competiției, aceștia vor colabora cu

- a) Directorul Organizatoric
- b) Colegiul Comisarilor Sportivi
- c) Delegații și Observatorii FRAS
- d) Serviciile medicale, de intervenție și reprezentanții autorităților competente.

Arbitri cu atribuții de securitate sunt delegați de Comisia Centrală de Arbitri sau de Consiliul Federal și validați conform normelor FRAS.

Din punct de vedere operațional, în timpul desfășurării competiției toți arbitrii cu atribuții de securitate sunt subordonați Directorului de Concurs.

2. Atribuții principale

Oficialii cu atribuții de securitate au, în principal, următoarele responsabilități:

2.1. Siguranța traseului și a zonelor adiacente

- a) verificarea circuitului, traseului sau zonei de concurs înainte de începerea activității sportive;
- b) controlul barierelor, gardurilor, zonelor de protecție, căilor de acces și evacuare;
- c) verificarea amplasării posturilor de arbitraj și a mijloacelor de intervenție;
- d) sesizarea neconformităților și propunerea de măsuri de remediere.

2.2. Controlul accesului și al zonelor restricționate

- a) organizarea accesului în paddock, pit lane, boxe, parc închis, pregrilă, zona start-sosire și alte zone sensibile;
- b) verificarea acreditărilor, legitimațiilor și permiselor de acces;
- c) prevenirea pătrunderii persoanelor neautorizate;
- d) menținerea ordinii în zonele operaționale.

2.3. Protecția participanților și a spectatorilor

- a) delimitarea și supravegherea zonelor destinate publicului;
- b) prevenirea accesului spectatorilor în zone periculoase;
- c) colaborarea cu serviciile de ordine publică și pază;
- d) aplicarea măsurilor de evacuare atunci când situația o impune.

2.4. Gestionarea situațiilor de urgență

- a) activarea procedurilor prevăzute în planul de securitate;
- b) coordonarea măsurilor inițiale până la preluarea de către serviciile specializate;
- c) securizarea perimetrului incidentului;
- d) menținerea fluxului informațional către conducerea cursei.

2.5. Monitorizare și raportare

- a) supravegherea respectării măsurilor de securitate pe întreaga durată a evenimentului;
- b) consemnarea incidentelor și a măsurilor dispuse;
- c) întocmirea raportului final privind securitatea competiției, dacă este solicitat.

3. Competențe operative

În limitele stabilite prin regulamente, oficialii cu atribuții de securitate pot dispune:

- a) restricționarea sau suspendarea accesului în anumite zone;
- b) evacuarea persoanelor aflate în pericol ori neautorizate;
- c) întreruperea activităților auxiliare care generează risc imediat;
- d) informarea Directorului de Concurs cu privire la necesitatea neutralizării, suspendării sau amânării competiției din motive de securitate.

4. Obligații profesionale

Oficialii cu atribuții de securitate au obligația:

- a) să acționeze imparțial, preventiv și profesionist;
- b) să respecte lanțul de comandă sportiv și operațional;
- c) să păstreze confidențialitatea informațiilor sensibile;
- d) să cunoască procedurile de intervenție, evacuare și comunicare;
- e) să participe la instruirile și convocările organizate de FRAS sau de organizator;
- f) să poarte însemnele și echipamentele stabilite pentru identificare.

B. RALIURI și RALLY START

1. Generalități

În cazul raliurilor, structura arbitrilor cu atribuții de securitate este formată din:

- a) Directorul de Concurs
- b) Personalul din Rally Control
- c) Oficialii de pe mașinile de securitate
- d) Șefii de probă
- e) Arbitri intermediari Radio
- f) Responsabili zone spectatori.

2. Directorul de Concurs

Atribuțiile Directorului de Concurs – componenta de securitate

2.1. Conducerea operativă a competiției

- Coordonează, din Rally Control desfășurarea raliului din punct de vedere operațional;
- Supraveghează activitatea Rally Control;
- Primește și analizează toate rapoartele privind incidentele de securitate;
- Dispune măsuri imediate pentru reducerea riscurilor.

2.2. Înainte de începerea fiecărei probe (prin intermediul șefilor de probă și a caravanei de securitate)

- Confirmarea comunicațiilor
- Confirmarea prezenței arbitrilor din capetele de probă
- Confirmarea prezenței intermediarilor radio
- Confirmarea prezenței arbitrilor de pe traseu
- Confirmarea prezenței mașinilor de intervenție
- Confirmarea închiderii circulației

2.3. În timpul desfășurării probelor (cu ajutorul Rally Control și a șefilor de probă)

- Urmărirea mașinilor din caravana de securitate și a mașinilor zero
- Decide, în urma comunicării cu șeful securității, startul probei
- Poate modifica intervalele de start și neutraliza avansurile
- Dispune afișarea steagului roșu
- Transmiterea către șefii de probă a informațiilor primite de la GPS sau din alte surse
- Ține jurnalului directorului
- În caz de incident grav, directorul (sau adjunctul) va prelua controlul și va coordona intervenția.
- În caz de urgență poate opri o cursă / probă / manșă. Această acțiune trebuie prezentată în cel mai scurt timp CCS-ului care va lua decizia formală.
- Urmărirea ultimului concurent și luarea deciziilor referitoare la mașinile care au abandonat, în colaborare cu șeful deschiderii.

2.4. Decizii privind startul, suspendarea sau anularea probelor

Poate decide sau propune:

- Întârzierea startului unei probe speciale;
- Neutralizarea unei probe;
- Suspendarea temporară;

- Anularea probei speciale;
- Folosirea de trasee alternative sau modificare traseu;
- Oprirea completă a competiției dacă există risc major.

2.5. Gestionarea incidentelor și accidentelor (cu ajutorul Rally Control și a șefilor de probă)

- coordonează intervențiile la accidente pe probele speciale;
- prioritizează intervenția medicală și rescue;
- decide ordinea de acces a vehiculelor de intervenție;
- menține fluxul de informații între posturi și Rally Control;
- decide reluarea probei după remedierea situației.

2.6. Managementul spectatorilor și riscurilor externe

- dispune măsuri când publicul ocupă zone periculoase;
- poate întârzia sau opri startul până la eliberarea zonelor periculoase;
- colaborează cu poliția, jandarmeria, ISU, ambulanță;
- gestionează incidente externe: animale pe traseu, trafic, incendii, vreme severă etc.

2.7. Condiții meteo și factori naturali

- monitorizează vremea și starea drumului;
- decide reducerea riscului prin modificări de program;
- suspendă probele dacă apar condiții periculoase (gheață, viitură, ceață densă, incendii forestiere etc.).

2.8. Comunicare oficială (cu ajutorul Rally Control)

- transmite deciziile către concurenți și oficiali;
- informează Colegiul Comisarilor Sportivi;
- emite buletine operative.

2.8. Raportare post-eveniment

- întocmește raport privind incidentele de securitate;
- consemnează măsurile dispuse;
- propune îmbunătățiri pentru edițiile viitoare.

3. Rally Control

Rally Control reprezintă centrul operativ de comandă și monitorizare al competiției, responsabil cu colectarea informațiilor din teren, coordonarea comunicațiilor, sprijinirea Directorului de Concurs și gestionarea operațională a incidentelor care pot afecta siguranța sau desfășurarea raliului.

3.1. Componentă

- Director de Concurs / adjunct(i)
- operatori GPS
- secretariat operativ
- centru de calcul
- responsabili servicii externe:
 - Medic șef
 - Reprezentanți Poliție, ISU...

3.1. Atribuții

a) Monitorizarea permanentă a competiției

- urmărește desfășurarea tuturor probelor speciale și a sectoarelor de legătură;
- primește informații de la arbitri, posturi radio și oficiali;

- monitorizează poziția concurenților și fluxul cursei;
 - identifică rapid incidente sau întârzieri.
- b) Colectarea și gestionarea informațiilor de securitate
- centralizează rapoarte privind accidente, blocaje, incendii, spectatori, animale pe traseu, vreme severă etc.;
 - verifică exactitatea informațiilor primite;
 - menține jurnalul operativ al evenimentului.
- c) Ajută Directorului de Concurs
- transmite în timp real situația din teren;
 - propune măsuri operative;
 - execută deciziile Directorului de Concurs;
 - comunică decizii, comunicate, buletine.
 - transmite informații către echipaje, arbitri, oficiali și organizator;
 - emite mesaje operative și instrucțiuni;
 - menține canalele radio și procedurile de comunicare.
 - confirmă că proba este securizată înainte de start;
 - verifică disponibilitatea serviciilor medicale și de intervenție;
 - confirmă poziționarea arbitrilor intermediari;
 - autorizează startul probelor la dispoziția Directorului de Concurs.
 - alertează echipele medicale, intervenție, tractare și securitate;
 - menține comunicația cu echipele aflate în teren;
 - urmărește evoluția incidentelor până la rezolvare.
 - transmite deciziile Directorului de Concurs către concurenți și oficiali;
 - emite buletine operative.
- d) Raportare și arhivare
- păstrează log-ul comunicațiilor;
 - înregistrează orele incidentelor și deciziilor;
 - furnizează date pentru raportul final al competiției.

4. Caravana de Securitate (2026)

4.1 Generalități

În cazul raliurilor, oficialii cu atribuții de securitate, delegații și observatorii parcurg traseul raliului în "Caravana de securitate". Toate mașinile cu care se deplasează acești oficiali, indiferent dacă este vorba de Securitate Spectatori, mașini intermediare de securitate, SAF1, SAF2, SAF3, 000,00 sau mașini de Deschidere, vor fi denumite mașini de securitate.

Singura mașină la care se face referire ca mașina Zero va fi cea cu un singur 0 (și 0A sau 0B) pe lateral.

Alte eventuale vehicule care fac parte din caravana raliului vor fi denumite mașini oficiale.

Scopul mașinilor de securitate este acela de a asigura amenajarea, pregătirea și securitatea probelor speciale, a controalelor și a altor locații înainte de sosirea primei mașini de concurs. Este indicat ca toate mașinile de securitate să poată filma fiecare probă și ca aceste videoclipuri să fie înmânate organizatorilor evenimentului pentru utilizare ulterioară.

Echipajele mașinilor de securitate sunt, de asemenea, însărcinate să asiste arbitrii cu orice problemă în fiecare locație, după cum este necesar.

Toate mașinile de securitate sunt gestionate de Rally Control prin intermediul stațiilor radio sau a telefonului mobil și vor raporta pe măsură ce intră și termină fiecare probă. Deși vehiculul Comisarilor Sportivi nu este o mașină de securitate, acesta conține oficiali experimentați care pot și se vor opri pentru a-i ajuta pe arbitrii acolo unde există probleme cu spectatorii.

4.2 Regulile de aur ale mașinilor de securitate

Fiecare eveniment la care participați este diferit prin modul în care sunt prezentate probele în dosarul de securitate și în documentația pregătită de diferite echipe de organizare. Asigurați-vă întotdeauna că ați primit toate documentele cu suficient timp înainte pentru a vă pregăti complet. Ca parte a pregătirii dvs., ar trebui să aveți în vedere că trebuie să aveți în mașina oficială următoarele:

- Clipboard
- Capsator și capse
- Hărți
- Efecte personale, inclusiv mâncare și băutură
- Trusă de prim ajutor
- Pixuri/creioane
- Cameră video, încărcător și suport de fixare (asigurați-vă că nu obstrucționează airbagul)
- Rampă/Sirene/Lămpi
- Documente evenimentului
- Îmbrăcăminte adecvată
- Telefon mobil și încărcător
- Radio – montat și funcțional

Când instalați camere de bord, tablete, trip-meter-uri, telefoane mobile etc., vă rugăm să vă asigurați că acestea nu acoperă airbag-ul și nu obstrucționează vederea șoferului. Dacă se utilizează un sistem de monitorizare GPS, mașinile de securitate ar trebui să utilizeze și ele acest sistem de monitorizare.

Echipajele mașinilor de securitate și ale mașinii zero vor lua parte la briefing înainte de începerea părții competitive a evenimentului, în care vor fi detaliate particularitățile evenimentului, sarcinile și comportamentul piloților mașinilor zero.

Fără excepție, următoarele reguli de aur trebuie aplicate fiecărei mașini de securitate, inclusiv mașinii(lor) zero;

1. Toate mașinile de securitate trebuie să fie clar identificate și toți membrii echipajului mașinii de securitate trebuie, de asemenea, să poată fi identificați ca și oficiali ai raliului atunci când sunt în afara mașinilor.
2. Dacă este posibil, toate mașinile oficiale de securitate și mașinile de deschidere ar trebui să parcurgă traseul complet al raliului conform Road-Book-ului și să completeze un carnet de control. Dacă nu, cel puțin o mașină de securitate și o mașină de deschidere trebuie să urmeze întreg traseul raliului.
3. Fiecare echipaj ar trebui să aibă un mijloc de comunicare cu celelalte mașini de securitate și cu Rally Control/Directorul Sportiv. În mod ideal ar trebui să fie un canal dedicat de radio.
4. Toate mașinile de securitate trebuie să treacă pe toate probele speciale cu o viteză adecvată vehiculului condus și condițiilor de probă predominante. În niciun moment o mașină de securitate nu trebuie condusă într-o manieră care să pună în pericol ocupanții, oficialii de pe probă sau membrii publicului.

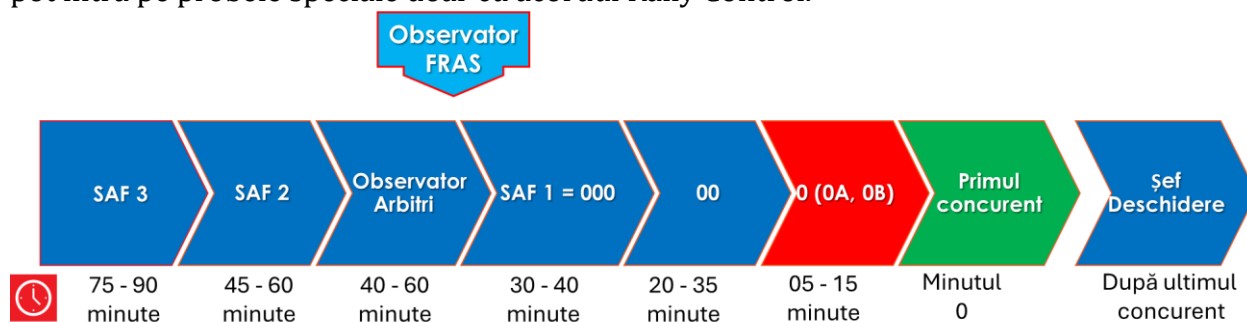
5. Mașinile de securitate nu ar trebui să fie folosite pentru a distra sponsorii sau pentru a oferi „vedetelor” o cursă gratuită pentru a spori publicitatea evenimentului, ele au un rol vital și, ca atare, ocupanții lor sunt acolo pentru a lucra.
6. Membrii echipajelor de pe mașinile de securitate ar trebui să-și amintească că imaginea lor este imaginea competiției și, ca atare, să fie politicoși cu voluntarii și arbitrii de pe traseu. Se poate întâmpla ca aceștia să necesite reconfirmare a rolului lor și o scurtă pregătire cu privire la sarcinile lor.
7. Mașinile de securitate ar trebui să respecte întotdeauna programul prestabilit și să se asigure că îl adaptează pentru a compensa eventualele întârzieri în desfășurarea evenimentului. Cu cât un eveniment se desfășoară mai aproape de programul stabilit, cu atât devine mai sigur.
8. Mașinile de securitate trebuie să fie conduse la o viteză adecvată care să permită identificarea problemelor și trebuie să fie pregătite să oprească și să rezolve problemele, dacă este necesar. Este esențial ca toate echipajele să aibă o atitudine pro activă în tot ceea ce ține de raliu.
9. Toate mașinile de securitate (cu excepția mașinii zero) ar trebui să aibă rampă de lumini, sirene și sistem de sonorizare. Mașina zero le poate avea pe toate sau doar rampă de lumini dar totuși se recomandă insistent sirenele.
10. Mașinile de securitate ar trebui, în mod normal, să utilizeze doar Road-Book-uri și alte informații tipărite furnizate de organizatorii evenimentului.

Nu ar trebui să existe mașini de securitate inutile; dacă alți oficiali superiori trebuie să parcurgă probele, vehiculul lor ar trebui să fie numit mașină „oficială” și NU mașină de securitate.

Echipajele mașinilor de securitate trebuie să mențină un contact strâns prin radio cu Rally Control-ul, astfel încât să fie conștienți de eventualele întârzieri ale planului orar. Mașinile de securitate trebuie să monitorizeze întotdeauna acest aspect, astfel încât să își poată ajusta programul pentru a se asigura că nu merg prea mult în avans sau în întârziere. Dacă intră pe probe prea târziu pot întârzia evenimentul iar dacă intră prea devreme, ecarturile prea mari de timp pot periclita securitatea raliului.

4.2 Mașinile din Caravana Securitate 2026

Din 2026 structura caravanei de securitate s-a modificat, unele dintre mașinile de securitate au dispărut iar altele au fost redenumite. Este posibil să mai apară și alte modificări, această structură este aplicabilă în Aprilie 2026. Toate mașinile de securitate pot intra pe probele speciale doar cu acordul Rally Control.



4.3 Observatorul FRAS

Mașina Observatorului FRAS este o mașină oficială care nu face parte integrantă din caravana de securitate. Observatorul FRAS nu face parte dintre oficialii cu atribuții de

securitate și este delegat la competiții de către Consiliul Federal. Are posibilitatea să intre pe probele speciale înaintea mașinii SAF 1 iar în cazul în care descoperă o problemă de securitate o poate transmite către echipajul mașinii SAF 1. Va fi consultat de către Directorul de Concurs în cazul în care, din motive de securitate, se pune problema amânării startului sau anularea unei probe speciale pe care Observatorul FRAS a parcurs-o.

4.4 Alte mașini oficiale

În cazul în care alți oficiali importanți doresc să intre pe probele speciale, aceștia o pot face în "mașini oficiale" care au acces pe probe înaintea mașinilor SAF 2 și Observator Arbitri. Dacă există timp între două treceri pe aceeași probă, mașinile oficiale pot ieși de pe probă după mașina de deschidere și doar cu acordul directorului.

4.5 Mașinile VIP

În cazul în care un organizator consideră că mașinile VIP sunt necesare în scopuri comerciale sau promoționale, acestea vor putea intra pe probe înaintea mașinilor SAF 2 și Observator Arbitri. Dacă există timp între două treceri pe aceeași probă, mașinile VIP pot ieși de pe probă după mașina de deschidere și doar cu acordul directorului.

5. Oficialii de pe Mașinile De Securitate

Deoarece noua structură a caravanei de securitate poate suferi modificări, ceea ce trebuie precizat sunt atribuțiile oficialilor de pe mașinile de securitate care, începând cu 2026, sunt:

5.1. Road Closer – Verificare Comunicații

Parcurge probele cu mașina SAF3

Atribuții:

- Verifică comunicațiile, atât pe frecvența de securitate cât și cele dintre sosire și stop
- Distribuie stațiile radio care nu au fost deja distribuite
- Înlocuiește stațiile care nu funcționează
- Verifică poziția amplasării posturilor pe probele speciale – CO, Start, Intermediari Radio, Sosire și Stop
- Verifică închiderea drumurilor laterale
- Avertizează oficialul Securitate Spectatori despre zonele în care sunt mulți spectatori
- Verifică dacă proba este închisă, nu mai sunt mașini sau obstacole.

5.2. Responsabil Medical

Parcurge probele cu mașina SAF2 sau SAF3

Atribuții:

- Verifică conformitatea cu planul de securitate a echipelor de intervenție, a ambulanțelor și a dotării lor
- Verifică poziționarea echipajelor de intervenție.

5.3. Cronometrul Șef

Parcurge probele cu mașina SAF2 sau SAF3

Atribuții:

- Înainte de probe, distribuie aparatura de cronometraj
- Verifică aparatura de cronometraj din fiecare CO, start, sosire și cronometror intermediar

- Trebuie să ia legătura cu Rally Control atunci când ajunge la sosirea fiecărei probe speciale
- Trebuie să confirme dacă probele sunt libere sau să anunțe dacă mai există mașini pe probe în acel moment
- Trebuie să se asigure că fiecare arbitru care urmează să folosească ceasul sau echipamentul de cronometrare știe exact ce are de făcut și, dacă este necesar, să recapituleze împreună cu arbitrii funcționarea echipamentelor astfel încât să se asigure că sistemul de cronometrare va fi operat cu precizie pentru toate mașinile
- La finalul fiecărei probe trebuie să verifice dacă există un sistem de comunicare funcțional între Sosire și Stop și că există un sistem de rezervă în caz de defecțiune
- Trebuie să verifice panourile zonelor de control și să se asigure că se potrivesc cu road book-ul / informațiile despre traseu furnizate
- Dacă lipsesc panouri, bandă sau alte echipamente, trebuie să raporteze la Rally Control pentru a solicita următorului oficial să aducă articolele lipsă.
- Este esențial să viziteze fiecare control orar, inclusiv zona de service și de regrupare pentru a se asigura că toată lumea din aceste zone știe ce are de făcut. Nu trebuie neapărat să parcurgă întregul traseu.

Dacă acest lucru nu este posibil, una dintre celelalte mașini oficiale sau de securitate TREBUIE să treacă prin aceste locații și să-și asume rolul de cronometror șef pentru acele posturi.

5.4. Observator Arbitri (Observator CCA)

Parcurge traseul cu mașina Observator Arbitri

Funcția principală a acestui oficial este de să intre în legătură și să verifice fiecare arbitru.

Atribuții:

- Trebuie să se asigure că toți arbitrii sunt echipați și la posturile lor iar în zonele cu spectatori sunt suficienți oameni de ordine.
- Verifica prezența ambulanțelor, mașinilor de securitate și de intervenție conform planului de securitate.
- Verifică echipamentul arbitrilor și existența steagurilor roșii
- Trebuie să transporte panouri de rezervă și să utilizeze carnete de control în fiecare post. În cazul în care arbitrii nu știu să completeze corect carnetele de control, le va face un scurt instructaj
- Verifică dacă zonele de control sunt protejate cu bandă / gard
- În cazul probelor care se repetă, nu este necesar să parcurgă toate buclele, poate să ajute în locațiile critice sau în Rally Control.

5.5. Securitate Spectatori (Spectator Safety)

Parcurge probele cu mașina SAF2

Atribuții:

- Verifică dacă spectatorii sunt amplasați doar în zonele permise și că zonele pentru spectatori respectă planul de securitate

- Va fi informat în avans cu privire la grupurile mari de spectatori de către Road Closer și își va modifica programul în consecință pentru a lăsa suficient timp pentru a rezolva orice problemă.
- Verifică implementarea prevederilor planului de securitate în ceea ce privește siguranța spectatorilor.
- Nu trebuie să lase nicio situație nerezolvată și trebuie să informeze Rally Control de îndată ce orice situație pare dificilă.
- Orice alte domenii de interes specific ar trebui să fie comunicate pentru verificare către următoarele mașini de securitate.
- Este recomandat să folosească carnetele de control pentru a verifica activitatea arbitrilor.

5.6. Delegat Securitate

Parcurge probele cu mașina SAF1 (Aplicabil din martie 2026)

Atribuții:

- Menține permanent contactul cu Delegatul Sportiv FRAS, Directorul Cursei, Șeful Securității și Observatorul FRAS.
- Delegatul pentru Securitate și Șeful Securității vor începe deplasarea pe traseul competiției la ora stabilită în Planul de Securitate, rezolvând eventualele problemele legate de siguranță fiind în contact permanent cu Directorul de Concurs.
- Dacă o problemă nu poate fi rezolvată, Delegatul pentru Securitate, după ce a discutat situația cu Directorul de Concurs, va lua o decizie în acest sens. Conversația despre o problemă serioasă trebuie făcută prin telefon sau prin frecvență privată.
- Delegatul de securitate are puterea să-i ceară Directorului de Concurs amânarea cu 30 de minute a începerii unei probe speciale din motive de siguranță. Dacă după acest interval de timp nu au fost rezolvate problemele de securitate sau se constată că Planul de Securitate nu este respectat și prin aceasta se creează un pericol major, Delegatul de securitate va solicita Directorului de Concurs anularea respectivei probe.
- După competiție va emite un raport cu privire la competiție și orice posibile îmbunătățiri pe care le consideră că ar trebui făcute în edițiile viitoare. În acest raport poate solicita Comisiei de Raliuri acordarea unui Cartonaș Roșu competiției și Comisiei Centrale de Arbitri oprirea de la delegări a acelor oficiali care și-au îndeplinit în mod defectuos atribuțiile în materie de securitate.

5.7. Șef Securitate

Parcurge probele cu mașina SAF1 (Aplicabil din martie 2026)

Atribuții:

- Efectuează o verificare generală a amenajării probelor și a siguranței spectatorilor
- Evaluează eficacitatea măsurilor de siguranță, atât planificate, cât și executate, puse în aplicare de organizatori, care sunt menite să protejeze publicul, voluntarii și concurenții împotriva riscurilor care pot fi întâlnite în timpul evenimentului

- Se asigură, de asemenea, că spectatorii continuă să fie amplasați în zone cu cel mai mic risc și că nu se află în zone interzise și Planul de Securitate este în continuare respectat.
- În cazul în care este necesar, poate să-l aștepte pe oficialul de pe mașina 00 și să suplimenteze numărul de oameni de ordine cu cei transportați de mașina 00
- Oferă Directorului de Concurs aprobarea de a începe probele, este responsabil în ultimă instanță pentru siguranța evenimentului.
- Va fi consultat de către Directorul de Concurs în orice problemă legată de securitatea probelor speciale și în orice decizie referitoare la startul, amânarea sau anularea acestora.

Este recomandat ca șeful securității să termine de parcurs proba specială înainte de startul mașini(lor) zero.

5.8. Oficialul de pe Mașina 00 (Securitate 00)

Atribuții:

- Se asigura, de asemenea, că spectatorii continuă să fie amplasați în zone cu cel mai mic risc și că nu se află în zone interzise și Planul de Securitate este în continuare respectat.
- Trebuie să folosească carnet de control pentru a verifica activitatea arbitrilor.
- Parcurge probele la distanță destul de mică față de mașina 000, pe care trebuie să o ajute în gestionarea problemelor de securitate.
- Parcurge întreg traseul, inclusiv zonele de service
- Re-confirmă că proba este pregătită
- Verifică să nu mai existe migrație de spectatori pe probele speciale
- Este însoțit, în mașină de 1 – 2 oameni de ordine / voluntari

Nu este necesar ca mașina 00 să termine proba pentru a se da startul primului concurent

5.9 Mașina 0 (0A, 0B)

Atribuții:

- Efectuează verificarea finală a probelor speciale înainte de startul primei mașini de concurs
- Trebuie să ruleze la 70/80% din viteza de cursă, poate avea o dictare sumară
- Trebuie să se asigure că arbitrii sunt pregătiți pentru startul probei
- Trebuie să confirme că proba specială respectă planul de securitate
- Să comunice imediat orice problemă către Rally Control.

Nu este necesar ca mașinile zero să termine proba pentru a se da startul primului concurent

5.10. Șeful Deschiderii

Atribuții:

- Trebuie să urmeze traseul complet, inclusiv etapele de legătură.
- La fiecare start al probă trebuie adune următoarele informații:
 - a) numărul de mașini care au luat startul
 - b) numărul de mașini care au ieșit de pe proba
 - c) locația mașinilor care nu au reușit să termine proba

- Trebuie să confirme că numărul de concurenți care au luat startul corespunde cu numărul celor care au terminat proba anterioară + cei care s-au retras pe etapă.
- Va intra pe probe doar cu acordul directorului, nu imediat după ultimul concurent. Pe probele lungi, va pleca după ce ultimul concurent trece de intermediarul cu dispozitiv medical.
- Colectează benzile și dosarele solicitate de Rally Control.
- Dacă există rapoarte de incident, acestea trebuie fotografiate și trimise către Rally Control cât mai curând posibil.
- Trebuie, dacă este posibil, să oprească la fiecare concurent care depășește întârzierea maximă admisă și, în consultare cu Rally Control, să îi colecteze carnetul de control.
- Dacă o Mașină de Deschidere este întârziată, trebuie să informeze imediat Rally Control.
- Dacă pe probă mai urmează o trecere, șeful deschiderii trebuie să informeze Rally Control despre orice intersecție sau zonă care necesită reconstrucție /remarcare, orice elemente de siguranță lipsă, precum și identificarea oricăror zone cu un număr semnificativ de spectatori.
- De asemenea, i se poate solicita să raporteze locația și, acolo unde este posibil, cauza abandonurile.
- Dacă mașinile abandonate sunt încă pe probă, va decide dacă este nevoie să fie mutate sau dacă este mai prudent să le lăse pe loc. Concurenții întotdeauna vor dori ca mașinile lor să fie recuperate cât mai curând posibil, însă acest lucru poate să nu fie în interesul superior al tuturor celorlalți implicați în eveniment. Nu trebuie solicitată tractarea sau mutarea unui vehicul decât dacă blochează proba sau prezintă un pericol.

6. Șeful de probă – Atribuții de securitate

6.1. Înainte de plecarea către proba specială

Ia legătura, în format fizic sau virtual, cu toți arbitrii de pe proba specială(CO, Start, Intermediari, Sosire, Stop) înainte ca aceștia să intre în post. Discută planul de securitate, proceduri de comunicație, trasee până la post, timp de intrare în post, alte aspecte specifice probei.

6.2. Înainte de startul fiecărei probe

- Confirmarea comunicațiilor
- Confirmarea prezenței arbitrilor din capetele de probă
- Confirmarea prezenței intermediarilor radio
- Confirmarea prezenței mașinilor de intervenție
- Confirmarea închiderii circulației
- Discută cu echipajele de pe ambulanțe și mașinile de intervenție și le comunică acestora faptul că nu pot interveni fără autorizarea Directorului de Concurs

6.3. În timpul desfășurării probelor

- Urmărirea mașinilor din caravana de securitate și a mașinilor zero.
- Solicită către Rally Control, în urma comunicării cu șeful securității, aprobarea startului probei
- Comunică imediat orice problemă apărută în timpul desfășurării probei, inclusiv cazurile în care un concurent întârzie sau nu ia startul la poziția lui.

- Poate solicita către Rally Control
 - modificarea intervalelor de start și neutralizarea avansurilor.
 - afișarea steagului roșu.
 - întârzierea startului unei probe speciale;
 - neutralizarea unei probe;
- Solicită informații despre concurenți raportați ca abandonati / întârziati
- Urmărirea, prin intermediul intermediarilor, a ultimului concurent
- Transmite către concurenți informațiile / indicațiile primite de la Rally Control privind
 - folosirea de trasee alternative sau modificare traseu;
 - anularea, neutralizarea, întârzierea unei probe...

7. Arbitrii Intermediari Radio

7.1. Înainte de startul fiecărei probe

- Confirmarea comunicațiilor cu șeful de probă, ceilalți intermediari și Rally Control
- Confirmarea prezenței mașinilor de intervenție (dacă este cazul)
- Discută cu echipajele de pe ambulanțe și mașinile de intervenție (dacă este cazul) și le comunică acestora faptul că nu pot interveni fără autorizarea Directorului de Concurs.
- Comunică cu mașinile din caravana de securitate prin stații și prin intermediul limbajului non-verbal



7.2. În timpul desfășurării probelor

Urmărirea concurenților

Cea mai importantă sarcină este urmărirea concurenților. Adică să noteze în dosarul de post trecerea concurenților, conform listei de start și a abandonurilor comunicate, și să se intereseze prin stație în cazul în care un concurent lipsește. Ex. Inter 3 pentru Inter 4, concurentul 75 a trecut pe la tine?

În cazul în care startul anunță fiecare concurent care pornește pe probă, trebuie notat numărul în dosar și încercuit în momentul în care ajunge în dreptul postului.

Afișarea steagurilor roșii

În cazul în care situația o cere, directorul poate inițIALIZA "Procedura de steag roșu" Steagul roșu va fi afișat doar la dispoziția Directorului de Concurs. Timpul de amplasare

a steagului și echipajele cărora le-a fost arătat vor fi înregistrate în procesul verbal al postului.

Niciun alt steag decât cel roșu nu poate fi amplasat pe proba specială;

Indicații pentru ca totul să meargă bine:

- Trebuie să fiți în permanentă lângă stația din mașină, să răspundeți la fiecare apel, fiți pregătiți să spuneți dacă o anumită mașină a trecut sau nu prin zona postului.
- **Nu vă bazați pe stația portabilă (stația mică), este posibil să auziți dar să nu fiți auzit.**
- Urmăriți în permanentă comunicațiile, chiar și când proba voastră nu este încă în desfășurare și notați-vă pe ordinea de start toate abandonurile.
- Nu stați niciodată cu spatele la drum
- În cazul în care observați un accident (ieșire în decor) anunțați imediat directorul sportiv, cu cât mai multe detalii – starea sănătății membrilor echipajului, dacă mașina este pe carosabil sau în afara acestuia, dacă se poate trece pe lângă ea, dacă blochează total sau parțial trasa ideală. În funcție de comunicațiile lui se va decide dacă va fi sau nu întreruptă cursă sau dacă vor fi amplasate steagurile roșii. În cazul în care după un timp mașina va fi scoasă de pe drum, anunțați imediat prin stație nouă situație; ajutați la eliberarea traseului; nu permiteți echipajului să repornească decât dacă cei doi concurenți și-au pus înapoi centuri, casca...
- Transmiteți prin stație și informațiile aflate din alte surse – spectatori, jandarmi... referitoare la accidente / incidente. La fel, în cazul în care auziți un zgomot de accident, sau un motor care se apropie și dintr-o dată nu se mai aude nimic
- În cazul în care unul sau mai mulți concurenți sunt obstrucționați, total sau parțial, notați în procesul-verbal ora și intervalul de timp pierdut de aceștia.
- În cazul unui accident grav, care necesită intervenția ambulanței / pompierii... este preferabil ca în locul numărului probei ("PS 6") să anunțați numele probei ("Păltiniș") echipajele de intervenție nu sunt familiarizate cu codificarea folosită în raliuri.
- Nu vă pierdeți cu firea, rămâneți stăpân pe situație, nu interveniți decât în condiții de totală siguranță
- Atenție, stați într-un loc cât mai sigur, mașinile trec în viteză și, mai ales în cazul șicanelor e ușor de pierdut controlul volanului.

8. Responsabili Zone Spectatori

La Raliuri, toate posturile de intermediar Radio trebuie dublate de personal de ordine asigurat de organizator. În cazul în care organizatorul nu poate asigura aceasta, CCA va delega în posturile respective câte 2 arbitri.

În timpul desfășurării efective a competiției arbitrul principal va avea ca sarcină exclusivă monitorizarea competiției conform Art.7 iar personalul de ordine sau cel de al doilea arbitru va avea atribuții doar pentru controlul spectatorilor, supravegherea drumurilor laterale...

În cazul în care nu există personal de ordine asigurat de organizator și arbitrul este singur în post, atribuțiile lui vor fi doar cele legate de monitorizarea competiției.

Pentru a asigura securitatea Spectatorilor, aceștia trebuie să rămână în locuri sigure. În cazul în care aveți probleme cu spectatorii, încercați să-i convingeți cu vorba bună și, dacă nu reușiți aceasta anunțați prin stație.

- Dacă nu au trecut încă pe la voi mașinile din caravana de securitate se vor opri și vor încerca să rezolve problema.
- Dacă proba este în desfășurare, acționați conform indicațiilor primite de la Directorul de Concurs. În cazuri excepționale se poate ajunge până la întreruperea (sau neînceperea) probei.

Dacă aveți spectatori în post este de asemenea indicat să fluierați și în momentul în care se apropie mașinile de concurs.

ANEXA 1 - Lista de verificat pentru Caravana De Securitate

Lista prezentată mai jos nu este exhaustivă, prezintă doar principalele atribuții ale fiecărei mașini de securitate. Orice mașină de securitate care sesizează o problemă trebuie să o rezolve sau să o anunțe următoarelor mașini care parcurg proba.

Lista de verificat pentru caravana de securitate	Road Closer	Crono șef	Observator Arbitri	Securitate spectatori	Resp Medical	Șef Securitate + Delegat Securitate	00	0
Generalități								
Distribuire ordine de start	X			X				
Carnet de control			X	X		X	X	X
Panouri și steag roșu de rezervă			X					
Bandă, țărugi, panouri avertizare...			X	X				
Simulare proceduri			X			X	X	X
Lista de verificat pentru fiecare zonă de control								
Poziția postului este OK	X		X			X		
Panourile sunt amplasate		X	X					
Există cort		X	X					
Zona este protejată cu bandă / gard			X	X				
Lista de control pentru probele speciale								
Start								
Legătura Radio cu HQ	X			X		X		
Ambulanța este amplasată corect, membrii echipajului sunt instruiți			X	X	X	X		
Pompierii sunt la fața locului, corect amplasați			X			X		
Există mașină de tractare			X			X		
Intermediari Radio								
Există ambulanță / tractare / pompieri			X	X	X	X		
Legătura Radio cu HQ	X			X		X		
Sosire								
Legătura radio cu Stop	X	X						
Stop								

Lista de verificat pentru caravana de securitate	Road Closer	Crono șef	Observator Arbitri	Securitate spectatori	Resp Medical	Șef Securitate + Delegat Securitate	00	0
Legătură radio cu HQ	X			X				
Zona de încălzire anvelope (sau zona dintre CO și Start)								
Zona este marcată corespunzător				X		X	X	
Nu sunt spectatori în zonele interzise				X		X	X	
Pe parcursul probelor								
Numărul de oameni de ordine				X		X		
Marcarea zonelor cu spectatori				X				
Poziția spectatorilor			X	X		X		
Panouri zone permise / interzise conform planului de securitate			X	X				
Banda conform planului de securitate				X		X		
Drumurile laterale sunt închise			X	X				
Drumurile de evacuare sunt libere			X	X		X		
Mai există mișcări de spectatori pe probă							X	
Proba este închisă, nu mai sunt mașini sau obstacole	X	X	X	X		X	X	X
Proba este pregătită	X	X	X	X		X	X	X

ANEXA 2 - lista de verificat specifică, pentru crono. șef și observatorul CCA

Lista de verificat doar pentru	
Cronometrul Șef	Observator Arbitri
Legătură GSM cu HQ - în toate posturile CO, Start, Sosire, Stop	Arbitri poartă veste, ecuson...
Ceasul de CO / Start este sincronizat	Linia de start este marcată
Tabletele sunt funcționale	Starterul are băț / con
Legătură radio / GSM CO - Start	Stingătoarele sunt la marginea drumului
Celulele sunt aliniat și funcționale	Există steag roșu în startul probei și la intermediari
Celulele sunt protejate	Stingătoarele sunt pregătite la intermediari
Cronoprintererele sunt sincronizate și modulul/tabletele funcționează	Linia de sosire este marcată
Cronoprintererele au bandă de rezervă	Stingătoarele sunt la marginea drumului în stopul probei
Modulul este funcțional	Cartonul / panoul pentru timpi este amplasat în stopul probei
Aplicația de stop funcționează	

C. VITEZĂ ÎN COASTĂ

1. Generalități

În cazul competițiilor de Viteză în Coastă, structura arbitrilor cu atribuții de securitate este formată din:

- a) Directorul de Concurs
- b) Șeful Securității Competiției
- c) Responsabil Securitate Spectatori (Șef Traseu)
- d) Delegat Securitate FRAS (dacă există)
- e) Comisari de traseu

2. Directorul de Concurs

Atribuțiile Directorului de Concurs – componenta de securitate

2.1. Conducerea operativă a competiției

- Coordonează, din startul probei, desfășurarea competiției din punct de vedere operațional;
- Primește și analizează toate rapoartele privind incidentele de securitate;
- Dispune măsuri imediate pentru reducerea riscurilor.

2.2. Înainte de începerea fiecărei manșe (prin intermediul mașinilor de securitate și securitate spectatori)

- Confirmarea comunicațiilor
- Confirmarea prezenței arbitrilor din capetele de probă
- Confirmarea prezenței Comisarilor de Traseu
- Confirmarea prezenței mașinilor de intervenție
- Confirmarea închiderii circulației

2.3. În timpul desfășurării probelor (cu ajutorul adjuncților și șefilor de probă)

- Urmărirea mașinilor de securitate și a mașinilor K (1, 2, 3)
- Decide, în urma comunicării cu șeful securității, startul probei
- Oprește startul în cazul în care se solicită steag galben sau roșu
- În caz de incident / accident trimite dispozitivele solicitate de către arbitrii și, dacă este cazul, se deplasează la locul evenimentului pentru a coordona personal intervenția.
- Ține jurnalului directorului (cu ajutorul secretariatului).
- În caz de urgență poate opri o manșă sau o cursă. Această acțiune trebuie prezentată în cel mai scurt timp CCS-ului care va lua decizia formală.

3. Securitate Spectatori (Spectator Safety)

Va lua startul la indicațiile Directorului Sportiv, înaintea fiecărei manșe sau după întreruperile mai lungi.

Atribuții:

- Verifică dacă spectatorii sunt amplasați doar în zonele permise și că zonele pentru spectatori respectă planul de securitate
- La prima urcare, verifică dotarea comisarilor de traseu.
- Verifică implementarea prevederilor planului de securitate în ceea ce privește siguranța spectatorilor.
- Nu trebuie să lase nicio situație nerezolvată. În cazul în care spectatorii nu sunt cooperanți va comunica acest lucru și va rămâne la fața locului până la

rezolvarea situației. Dacă este necesar, va solicita directorului suplimentarea forțelor de ordine în locul respectiv. În aceste situații, Șeful Securității își va întârzia intrarea pe probă.

- Orice probleme trebuie să fie comunicate pentru verificare către următoarele șeful securității.
- În cazul în care i se solicită de către Directorul de Concurs, se deplasează la locul evenimentelor pentru a coordona / supraveghea intervenția.
- Trebuie să aibă stații / baterii de rezervă...

4. Șef Securitate

Va lua startul la indicațiile Directorului Sportiv, înaintea fiecărei manșe sau după întreruperile mai lungi.

Atribuții:

- Efectuează o verificare generală a amenajării probelor și a siguranței spectatorilor
- Evaluează eficacitatea măsurilor de siguranță, atât planificate, cât și executate, puse în aplicare de organizatori, care sunt menite să protejeze publicul, voluntarii și concurenții împotriva riscurilor care pot fi întâlnite în timpul evenimentului
- Se asigură, de asemenea, că spectatorii continuă să fie amplasați în zone cu cel mai mic risc și că nu se află în zone interzise și Planul de Securitate este în continuare respectat.
- Oferă Directorului de Concurs aprobarea de a începe fiecare manșă, este responsabil în ultimă instanță pentru siguranța evenimentului.
- Va fi consultat de către Directorul de Concurs în orice problemă legată de securitatea probelor și în orice decizie referitoare la startul, amânarea sau anularea acestora.

5. Delegat Securitate (dacă este cazul)

- Delegatul pentru Securitate FRAS va verifica siguranța publicului, oficialilor și mass-media.
- Are dreptul să-i ceară Directorului de Concurs să întârzie/oprească începerea manșelor de recunoașteri, antrenament sau concurs, în cazul în care consideră că orice condiții de siguranță sunt nesatisfăcătoare

6. Comisari de Traseu

Postul de comisar de traseu la viteză în coastă este probabil cel mai dificil post de arbitraj. Mașinile trec în viteză, intervalul dintre ele este scurt și arbitrii trebuie să fie tot timpul în alertă și să acționeze în cel mai scurt timp.

6.1. Obligații legate de monitorizarea competiției

Fiecare comisar de traseu trebuie:

- să le semnaleze piloților orice pericol sau dificultate pe care nu le pot prevedea; semnalizarea se face cu ajutorul fanioanelor sau a semafoarelor; procedurile referitoare la semnalizare se găsesc în capitolul dedicat
- să raporteze imediat conducerii cursei orice incidente care se produc în limitele de acțiune ale postului și să se propună punerea în funcțiune a serviciilor de urgență, după caz;
- să intervină dacă este necesar;

- să observe dacă cursa se derulează de o manieră corectă din punct de vedere sportiv și să raporteze conducerii orice comportament nesportiv sau periculos;
- să păstreze drumul curat și fără obstacole, încercând să elimine lichidele vărsate sau eventualele pietre / resturi de pe traseu cu ajutorul substanțelor absorbante, a măturilor și lopeților;
- Vor afișa fanioanele la dispoziția directorului sportiv, la solicitarea altor posturi sau din proprie inițiativă, în cazul în care observă un eveniment în zona postului lor (simultan însă vor anunța directorul sportiv despre problemă).
- Vor ține tot timpul stația la îndemână, pentru a răspunde apelărilor făcute de directorul sportiv, alți comisari de traseu, șefii de traseu și securitate. Stația trebuie să fie la îndemână inclusiv între manșe.
- Vor răspunde la orice probă de comunicații făcută de director, securitate sau traseu "Postul 7, totul este în regulă". Bineînțeles că în cazul în care au probleme (cu spectatorii de pildă) vor comunica acest lucru.
- În caz de incident / accident, vor anunța imediat directorul sportiv, cu toate amănunțele necesare: starea pilotului, poziția mașinii (în afara traseului, parțial pe traseu, pe trasă...), dacă trebuie oprită cursă sau nu.
- Anunță imediat prin stație dacă un automobil a pierdut lichide sau dacă a început ploaia în zona postului lor.
- Vor anunța prin orice probleme care necesită oprirea cursei (spectatori, pietre sau anvelope pe traseu...)
- În timpul desfășurării manșelor NU AU VOIE SĂ STEA JOS
- În cazul în care șeful de traseu sau de securitate nu solicită probe de comunicații trebuie utilizat limbajul semnelor pentru a raporta situația din post.



6.2. Intervenția în caz de accident

- Ori de câte ori apare un accident, comisarul de traseu aflat mai jos de locul în care acesta s-a petrecut trebuie să anunțe imediat directorul pentru a pune în aplicare procedurile specificate în planul de securitate.
- Trebuie să se deplaseze imediat la locul accidentului, cu stingătorul din dotare, dar fără a-și pune propria viață în pericol. În cazul în care accidentul este grav trebuie solicitat steagul roșu dar traseul de concurs nu trebuie traversat decât după ce sunteți sigur că nu mai vine altă mașină.
- La locul accidentului, comisarii de traseu trebuie să asigure doar prima intervenție în caz de accident:

- Să ajute la stingerea unui eventual incendiu; În cazul unui început de incendiu, nu uitați să acționați comutatorul general și stingătorul automat.
- Să ajute piloții, dacă este posibil, dar să-și amintească întotdeauna că prima intervenție medicală trebuie făcută de către un serviciu medical specializat și concurenții nu ar trebui mutați dacă sunt răniți; orice pilot căruia îi este greu să iasă din vehicul fără asistența externă ar trebui să nu încerce să iasă din vehicul singur, ci mai degrabă să aștepte sosirea de echipei de descarcerare specializată.
- În orice cazurile, comisarii de traseu nu trebuie să extragă ei înșiși un pilot care a fost implicat într-un accident (cu excepția situațiilor excepționale: incendiu, pericol iminent).
- Îi pot acorda măsuri simple de prim ajutor (ex.să preseze rănila pentru a opri sângerarea, să-l imobilizeze...) în timp ce așteaptă sosirea serviciilor specializate.

6.3. Securitatea Spectatorilor

La Viteză în Coastă, toate posturile cu drumuri laterale, poteci, zone pentru spectatori și zone interzise spectatorilor trebuie dublate de personal de ordine asigurat de organizator. În cazul în care organizatorul nu poate asigura aceasta, CCA va delega în posturile respective 2 arbitri.

În timpul desfășurării efective a competiției arbitrul principal va avea ca sarcină exclusivă monitorizarea competiției conform prevederilor articolului anterior iar personalul de ordine sau cel de al doilea arbitru va avea atribuții doar pentru controlul spectatorilor, supravegherea drumurilor laterale...

În cazul în care nu există personal de ordine asigurat de organizator și arbitrul este singur în post, atribuțiile lui vor fi doar cele legate de monitorizarea competiției.

Pentru a asigura securitatea Spectatorilor, aceștia trebuie să rămână în locuri sigure. În cazul în care aveți probleme cu spectatorii, încercați să-i convingeți cu vorba bună și, dacă nu reușiți aceasta anunțați prin stație.

- Dacă nu au trecut încă pe la voi mașinile din caravana de securitate se vor opri și vor încerca să rezolve problema.
- Dacă proba este în desfășurare, acționați conform indicațiilor primite de la Directorul de Concurs. În cazuri excepționale se poate ajunge până la întreruperea (sau neînceperea) probei.

D. SLALOM PARALEL, AUTOCROSS, SUPER RALLY, SUPER SLALOM...

1. Generalități

În cazul competițiilor de Autocross și Slalom Paralel, structura arbitrilor cu atribuții de securitate este formată din:

- a) Directorul de Concurs
- b) Șeful Securității Competiției
- c) Responsabil Securitate Spectatori (dacă există)
- d) Delegat Securitate FRAS (dacă există)
- e) Comisari de traseu

2. Directorul de Concurs

Este Autoritatea operativă principală a competiției.

Atribuții de securitate:

- conduce desfășurarea competiției în condiții de siguranță;
- aprobă startul mașelor numai după confirmarea securizării traseului;
- poate suspenda, neutraliza sau opri competiția;
- coordonează intervențiile în caz de accident;
- dispune lucrări urgente asupra traseului;
- colaborează cu serviciul medical, rescue și comisarii sportivi.

3. Șeful Securității Competiției

Este responsabil direct de implementarea măsurilor de securitate.

Atribuții:

- înainte de startul fiecărei manșe parcurge traseul de concurs pentru a verifica respectarea planului de securitate
- verifică zonele de risc;
- organizează personalul de securitate;
- controlează accesul publicului;
- gestionează perimetrele interzise;
- propune măsuri preventive Directorului de Concurs.

4. Delegat Securitate (dacă este cazul)

- Delegatul pentru Securitate FRAS va verifica siguranța publicului, oficialilor și mass-media.
- Are dreptul să-i ceară Directorului de Concurs să întârzie/oprească începerea mașelor de recunoașteri, antrenament sau concurs, în cazul în care consideră că orice condiții de siguranță sunt nesatisfăcătoare

5. Comisarii de Traseu

Atribuții:

- Supraveghează sectorul alocat;
- Semnalizează incidentele prin steaguri, conform regulamentelor specifice;
- Raportează prin stații orice accidente, blocaje, incendii;
- Intervin conform instrucțiunilor Directorului de Concurs.

6. Particularități

La aceste competiții, oficialii de securitate trebuie să gestioneze suplimentar următoarele aspecte care pot avea efecte negative asupra securității competiției:

6.1 Autocross și Slalom Paralel

- praf intens;
- noroi;
- vizibilitate redusă;
- răsturnări frecvente;
- contact direct între concurenți (autocross);
- degradarea traseului de la o manșă la alta.

6.2 Super Rally

- Abaterile sau scurtările de traseu
- Problemele cu spectatorii
- Spectatorii care doresc să treacă strada
- Murdărie sau resturi pe traseu care trebuie curățate
- Probleme cu viteza în parcul de service

E. COMPETIȚII PE CIRCUIT

1. Generalități

În cazul competițiilor de Autocross și Slalom Paralel, structura arbitrilor cu atribuții de securitate este formată din:

- a) Directorul de Concurs
- b) Race Control
- c) Șeful Securității Competiției
- d) Responsabil Securitate Spectatori (dacă există)
- e) Delegat Securitate FRAS (dacă există)
- f) Comisari de traseu

2. Directorul de Concurs

Este Autoritatea operativă principală a competiției.

Atribuții de securitate:

- conduce desfășurarea competiției în condiții de siguranță;
- aprobă startul manșelor numai după confirmarea securizării traseului;
- poate suspenda, neutraliza sau opri competiția;
- coordonează intervențiile în caz de accident;
- decide utilizarea Safety Car, Full Course Yellow, steag roșu...;
- dispune lucrări urgente asupra traseului;
- dispune măsuri urgente pentru eliminarea riscurilor;
- colaborează cu serviciul medical, rescue și comisarii sportivi.

3. Race Control

Atribuții:

- supraveghează întregul circuit prin camere, radio și rapoarte de post;
- centralizează informațiile operative;
- transmite dispozițiile Directorului de Concurs;
- coordonează vehiculele de intervenție;
- menține comunicația cu toate sectoarele;
- monitorizează condițiile de cursă și incidentele.

4. Șeful Securității Competiției

Este responsabil direct de implementarea măsurilor de securitate.

Atribuții:

- înainte de startul fiecărei manșe parcurge traseul de concurs pentru a verifica respectarea planului de securitate
- verifică zonele de risc ale circuitului;
- organizează personalul de securitate;
- controlează securitatea spectatorilor;
- gestionează perimetrele interzise;
- propune măsuri preventive Directorului de Concurs.

5. Delegat Securitate (dacă este cazul)

- Delegatul pentru Securitate FRAS va verifica siguranța publicului, oficialilor și mass-media.

- Are dreptul să-i ceară Directorului de Concurs să întârzie/oprească începerea mașelor de recunoașteri, antrenament sau concurs, în cazul în care consideră că orice condiții de siguranță sunt nesatisfăcătoare

6. Comisarii de Traseu

Atribuții:

- Supraveghează sectorul alocat;
- Semnalizează incidentele prin steaguri, conform regulamentelor specifice;
- Raportează prin stații orice accidente, blocaje, incendii;
- Intervin conform instrucțiunilor Directorului de Concurs.

7. Particularități

La aceste competiții, oficialii de securitate trebuie să gestioneze suplimentar următoarele aspecte care pot avea efecte negative asupra securității competiției:

- viteze foarte ridicate;
- incidente multiple simultane;
- pit lane activ;
- restarturi și neutralizări;
- condiții meteo schimbătoare;
- public numeros.