

***II RALI OPEN DA CALHETA***

**22 de Novembro de 2008**

***CAMPEONATO OPEN DE RALIS DA MADEIRA 2008***

**PLANO DE  
SEGURANÇA**

***S.O.S. 291 823 115***

# **PLANO DE SEGURANÇA**

## **1- GENERALIDADES**

**1.1-** Um Centro Coordenador de Segurança, estará instalado em permanência no Direcção da Prova. Este Centro Coordenador que é chefiado pelo responsável da Segurança, e responde perante o Director de Prova por todas as questões relacionadas com a segurança do Rali.

Estará em permanente contacto telefónico com:

- Director de Prova
- Médico Chefe
- Responsável pela segurança das PE
- Início, pontos intermédios e final de cada PE
- Viaturas rápidas de Abertura
- Responsáveis pelas equipas de comissários de estrada ( CE )
- Ambulâncias, viaturas de intervenção rápida e reboques
- Comando Geral da PSP
- Hospital e Centros de Saúde em alerta

**1.2-** Durante o desenrolar de cada PE, um adjunto da Direcção de Prova (Chefe de Segurança) estará colocado no início da classificativa e será o responsável no terreno pela segurança do troço e pela activação dos meios de socorro disponíveis.

Este responsável estará em permanente em contacto telefónico com:

- Centro coordenador
- Director de Prova
- Médico Chefe
- Final e pontos intermédios da classificativa
- Final da PE
- Meios de socorro disponíveis
- Responsável da Força da PSP no rali.

## **2 – INSPECÇÃO**

Cada PE será inspeccionada cerca de 45 minutos antes do seu início, por um Adjunto da Direcção de Prova. (Segurança Adjunto).

Este responsável estará em permanente contacto Telefónico com:

- Centro Coordenador

- Director de Prova

O Director de Prova , procederá a uma última inspecção da PE, aproximadamente 35 minutos antes da hora ideal do 1º concorrente.

### **3 – COMUNICAÇÕES**

Serão utilizadas duas redes de contacto distintas:

**REDE 1** - Directamente gerida pela Direcção de Prova, ligando o Centro Coordenador, o Director de Prova, o Médico Chefe, Responsáveis pela Segurança nas P.E., os Veículos 000, 00, 0 de abertura e as Equipas de Montagem da P.E. (Rede PT-Comunicações)

**REDE 2** - Gerida pela Direcção de Prova no Centro Coordenador, funcionando se necessário, como rede alternativa de segurança. (Telemóvel)

### **4 - SERVIÇOS DE SEGURANÇA**

**4.1** – À partida de cada PE:

- 1 Ambulância AMS
- 1 Viatura dotada de sistema anti-fogo (Bombeiros)
- 1 Médico / 1 Enfermeiro
- 1 Reboque
- Equipamento Telefónico
- 2 Extintores de 4 Kgs

**4.2** – Nos pontos intermédios das P.E., um Segurança Adjunto do Chefe de Troço

- Telefone de rede PT-Comunicações

**4.3** – No Stop de cada PE:

- 2 Extintores de 4 Kgs

**4.4** – Em todas as PE serão mantidos desimpedidos os cruzamentos que permitam um acesso mais rápido a um Hospital, (Saída de Emergência) a fim de possibilitar, em caso de emergência, uma saída mais rápida das ambulâncias.

**4.5** – A Organização alertou o hospital quanto ao programa do Rali. Assim como o Centro de Saúde de Machico.

- Hospital Cruz de Carvalho..... Geral: 291 705 600 – Urgência: 291 705 641

- Centro de Saúde da Calheta ..... Geral : 291 822 244

## **5- ESPECTADORES**

**5.1**– Nos dias que antecedem á prova, a organização envidará todos os esforços no sentido de informar e sensibilizar o público, através dos meios de Comunicação Social.

**5.2**- Em cada PE, cerca de uma (1:15) hora antes do seu início, uma viatura equipada com altifalantes circulará no itinerário da prova, informando e aconselhando o público.

A Viatura da Direcção da Prova ou seu Adjunto, que cerca de 35 minutos antes do início percorre todas as P.E., também está munida de Som. (Altifalante)

**5.3** – Estão previstas Três (3) viaturas de abertura, carro, "000", "00" e "0".

**5.4**– Será editada uma brochura contendo informações sobre a prova e conselhos de segurança para o público. Esta brochura será profusamente distribuída nas PE, antes da passagem dos concorrentes.

**5.5**– Em todas as classificativas haverá Comissários de Estrada, claramente identificados, com a missão de alertarem os espectadores.

**5.6**– Os locais considerados perigosos para o público serão delimitados com fita plástica com placa em formato A4 com o aviso de zona perigosa.

**5.7**– As Juntas de Freguesias e os Párcos das Freguesias onde se efectuarem as PE, serão informados do horário e dos perigos inerentes a um Rali, assim como Restaurantes e Comércio em Geral.

## **6 - IDENTIFICAÇÃO DOS RESPONSÁVEIS**

Director de Prova .....	José Alberto Canha
Director Adjunto no C/Coordenador .....	João José Faria
Director Adjunto no C/Coordenador .....	Nelson Ferreira
Secretariado .....	Gorete Silva
Médico Chefe .....	Dr. Marco Freitas
Enfermeiro Chefe .....	Enf. José Moura
Responsável pela Segurança .....	Nelson Ferreira
Adjunto da Segurança .....	Luís Gabriel Rodrigues

## **7 - SERVIÇOS DE SEGURANÇA ( moradas e telefones )**

### **7.1– POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA**

Comando Geral da R.A.Madeira ..... 112 ..... Geral: 291 208 200  
Comando da Calheta ..... Geral: 291 822 422

**7.2**– Centro de Saúde da Calheta ..... Geral: 291 822 244  
- Hospital Cruz de Carvalho (Distrital) ..... Geral: 291 705 641

7.3– Bombeiros Voluntários da Calheta .....Geral: 291 827 204

7.4– SECRETARIADO DE PROVA

Geral .....291 822 258

Fax ..... 291 822 247

Direcção .....

**S.O.S** .... 291 823 115

## **PROCEDIMENTO DA DIRECÇÃO DE PROVA**

**1** - Cerca de duas (2) horas antes do início de cada PE, serão distribuídos ao longo do troço, nos locais onde é previsível maior afluência de espectadores, os elementos responsáveis pela segurança, informação e sensibilização do público.

**2**- Um responsável da organização (Adjunto da Direcção de Prova) procederá à montagem de cada PE, iniciando a referida montagem, normalmente cerca de 90 minutos antes da partida do 1º concorrente. Esta montagem será feita do início para o final do troço. A partir do momento que uma P.E. é montada a mesma será interdita 60 minutos ao trânsito a todos os veículos não credenciados pela organização.

**3** - Cerca de 35 minutos antes da passagem do 1º concorrente, o Director de Prova ou seu Adjunto, percorrerá a classificativa, confirmando a exactidão da montagem e assinalando a eminência da passagem dos concorrentes. Após a passagem do Director de Prova ou seu Adjunto, o troço será interdito a todos os veículos com excepção dos carros “000” “00”, “0” e dos concorrentes.

**4** - Antes da partida do 1º concorrente e com um intervalo decidido em cada caso pela Direcção de Prova, três (3) carros de abertura rápida, realizarão a PE em condições de corrida. Em média a 1ª destas viaturas (carro “000”) partirá 30 minutos antes do 1º concorrente ( carro “00” ) partirá 20 minutos antes do 1º concorrente e a 3ª viatura ( carro “0” ) 5 a 7 minutos antes do 1º concorrente.

**5** - Durante o desenrolar da PE, um Adjunto da Direcção de Prova estará instalado no início da PE em permanente contacto (telefónico) com o Centro Coordenador e com o Director de Prova. O Adjunto da Direcção de Prova será o responsável pela segurança da PE e pela activação dos meios de socorro disponíveis. Para todos os efeitos o referido elemento deverá ser considerado como representante do Director de Prova.

**6** - Após a passagem do último concorrente, um veículo da organização ( Adjunto da Direcção de Prova) percorrerá a PE e no caso de haver nova passagem dos concorrentes o mesmo confirmará o facto aos elementos da PSP e restantes elementos da organização. Neste caso pelo menos o carro “00” e “0” percorrerá novamente a PE antes do 1º concorrente, conforme se indica no ponto 4.

**7** - Por razões de segurança, o dispositivo deverá manter-se operacional até que todos os concorrentes concluem a prova e o carro do Adjunto da Direcção (Chefe de Segurança) tenha igualmente atingido o final.

## **SOLICITAÇÕES DO DIRECTOR DE PROVA Á P.S.P.**

**1** - Relativamente a cada Prova Especial (PE), agradecemos que nos seja indicado com a possível antecedência:

- Identificação do responsável da PSP nessa (PE)
- Unidade envolvida na operação e respectivos n<sup>o</sup>s de telefone.

**2** - **O Dispositivo da PSP deverá ser instalado sempre no sentido da PE e nunca em sentido contrário ao da Prova.** Terminada a distribuição do pessoal, se o responsável da força pretender regressar ao início do troço, deverá fazê-lo por fora e **nunca em sentido contrário ao da Prova.**

**3** - Solicitamos que sejam dadas instruções aos agentes ( PSP ), no sentido de ser sistematicamente impedida a circulação nos troços a todos os veículos não credenciados pela organização, mesmo nos casos em que a sua entrada na PE tenha ocorrido num local distinto daquele que o Agente se encontrar.

# **INFORMAÇÃO AOS COMISSÁRIOS DE ESTRADA ( CE )**

## **1 - MISSÃO**

**1.1**– Colocados em postos onde é previsível uma maior afluência de público, os CE têm como missão principal informar e sensibilizar os espectadores, no sentido de que estes evitem correr riscos desnecessários. Os CE deverão em colaboração com as autoridades, tomar todas as disposições para que sejam evitados acidentes envolvendo espectadores.

Entre estas medidas contam-se as seguintes:

- Colocação de fitas plásticas em todos os cruzamentos, nos locais onde a presença do público não é desejável.
- Distribuição de folhetos contendo conselhos sobre segurança.
- Prestação de conselhos directos aos espectadores mal colocados.

**1.2**- Os CE funcionam também como elemento adicional de segurança, já que para além das funções atrás indicadas, cumpre-lhes reportar (via telemóvel) ao Centro Coordenador, a passagem dos concorrentes pelo seu posto.

## **2 – OPERAÇÃO**

**2.1**- Respeitar a hora indicada para a “montagem”.

**2.2**- É rigorosamente proibido circular nos troços em sentido contrário ao da prova, mesmo durante o período de montagem.

**2.3**- Cada elemento da equipa deverá estar identificado com o respectivo colete (cor de laranja).

**2.4**- No momento em que se inicia a montagem, informar o facto ao Centro Coordenador.

**2.5**- Enquanto percorrer o troço, deverá colocar em todos os cruzamentos da classificativa (mesmo naqueles em que não fica qualquer CE e ainda nos locais que considerar mais perigosos) a fita plástica.

Atenção especial á saída das curvas e aos cruzamentos que podem servir de escapatória (neste caso, coloque a fita a alguns metros para lá da escapatória – normalmente fita vermelha em ziguezague).

**2.6**- Os CE deverão ser colocados os pontos previamente identificados.

Explique a cada um a sua missão específica em função das características do local.

**2.7-** Ao passar no local que posteriormente irá ocupar, tome todas as precauções no sentido de garantir que mais tarde, terá bom local para estacionar a sua viatura. Coloque desde logo no local as fitas necessárias.

**2.8-** Serão entregues pelos chefes de equipa dos CE, apitos para serem utilizados, sempre que passe uma viatura desde a ocasião em que a PE se encontre encerrada.

Exemplo: Carros de Observadores, Comissários Desportivos, carros zeros etc. Assim como a todas as viaturas participantes.

## **MANUAL PARA MONTAGEM DA PROVA DE CLASSIFICAÇÃO (PE )**

**1-** Respeitar horário da “montagem”.

**2-** Comunicar ao Centro Coordenador a chegada ao local.

**3-** Situação no início da PE – Check-List;

- Presença dos controladores;
- Presença dos CE ;
- Colocação exacta dos Postos Intermédios;
- Colocação exacta das placas;
- Chefes de Posto e Comissários com coletes e crachás;
- Aferir os Cronómetros e Células fotoeléctricas
- Confirmar a existência de folhas de registo (pautas);
- Presença da Ambulância e Viatura de incêndios;
- Presença do Reboque;
- Presença do Médico;
- Presença da PSP;
- Confirmar o bom funcionamento dos Telefones e Telemóveis.
- Verificar a existência de folhas de segurança nos postos intermédios;

**4-** Reportar ao Centro Coordenador todas as situações verificadas no ponto 3, se estão ou não Ok e informar quando vai iniciar deslocação no interior da PE.

**5-** Ao longo do percurso **alertar o público para a passagem da prova;**

**5.1–** Verificar todos os cruzamentos mencionados no Caderno de Itinerário e Maquete de Montagem, se tem PSP e/ou CE.

**5.2-** Informar cada elemento de segurança do nº de passagens dos concorrentes nessa PE e que o mesmo fica fechado , passando apenas O Director de Prova, ou seu Adjunto, os carros “000” “00” ,“0” e os concorrentes, ficando assim com a missão de impedir a circulação de qualquer outra viatura que não seja portadora de Livre Trânsito ( mesmo que em circulação no troço).Explicar o mecanismo da 2ª passagem.

**OBS.:** Se o Observador de Prova pretender inspeccionar a classificativa, terá de o fazer antes do Director de Prova ou seu Adjunto.

**5.3-** Confirmar ao CC os cruzamentos onde se encontram postos intermédios (inter).

**5.4-** Confirmar a libertação das saídas de emergência (evacuação)

**5.5-** Verificar a colocação dos CE e das fitas de segurança e vedação.

**6-** Situação no final da PE

- Presença dos controladores

- Colocação exacta dos postos da Meta e Stop
- Localização correcta das placas
- Comissários e chefes de posto com coletes e crachás
- Aferir os relógios e células (Meta)
- Verificar as ligações telefónicas entre a Meta e o Stop
- Confirmar a presença dos CE e PSP e as ligações telefónicas com a restante classificativa e o CC.

**7-** Informar o escoamento de trânsito e explicar todos os pormenores aos Agentes de Autoridade (PSP).

**8-** Reportar ao CC toda a situação verificada e se há anomalias em alguns dos pontos mencionados em 6.

**9-** Informar o Centro Coordenador quando iniciar a viagem na sequência do seu programa.

# MANUAL PARA O RESPONSÁVEL DA SEGURANÇA (início)

- 1- Respeitar o horário, apresentando-se no local (início da PE) até há hora indicada no seu Plano de Actuação como “Tudo a Postos”.
- 2- Comunicar ao Centro Coordenador a chegada ao local:
  - 2.1- A partir desse momento, manter um elemento da equipa em permanente escuta telefónica e telemóvel.
  - 2.2- Só interferir nas comunicações em caso de emergência ou em resposta a uma chamada.
- 3- Identificar-se perante o Chefe de Posto dos controladores no local, ao responsável da Força da PSP, o responsável pelos Bombeiros e pelo veículo reboque, identificando a sua missão, a sua posição e sua viatura.
- 4- Confirmar a missão dos CE
- 5- Aproveitar os momentos anteriores á chegada do 1º concorrente para reconfirmar no local, todos os casos de “Check-List”, ponto 3 do Manual para a Montagem da PE.
- 6- Informar o CC da partida dos carros “000”, “00” e “0” no momento exacto.
- 7- Reportar ao CC a situação, anunciando logo que possível a chegada do 1º concorrente ao CH.
- 8- Manter-se atento e informado sobre o desenrolar do CHC e CHP, sua sequência normal (sem interferir) e reportar ao CC qualquer anomalia verificada.
- 9- O fecho do controle é determinado **apenas pelo Centro Coordenador** .

## **MANUAL PARA O FECHO DAS PROVAS DE CLASSIFICAÇÃO (PE) (CARRO VASSOURA)**

- 1-** Iniciar o movimento no local do CH só após “Luz Verde” e instruções nesse sentido do Centro Coordenador, seguindo então o percurso da PE. Levar consigo as pautas do CHC e CHP.
- 2-** Informar do início da movimentação e do seu significado ao responsável da PSP, Ambulância e Reboque, lembrando-lhes que devem permanecer no mesmo local até à sua chegada ao final da PE, e que isso seja assinalado via telefone ao responsável pela segurança no início.
- 3-** Sempre que solicitado pelo CC, confrontar pautas do CH, CHP e Stop.
- 4-** Libertar de funções os controladores do início da PE, se não houver 2ª passagem.
- 5-** Se for caso do fecho se referir ao período entre duas passagens, não esquecer que funciona como fecho da 1ª abertura para a 2ª e por isso **deve informar claramente todos os elementos no interior da PE, que troço continua fechado**, explicando o mecanismo de fecho após a 2ª passagem.
- 6-** Sempre que for detectado um concorrente parado, saber se desistiu, se sim, saber o motivo e recolher a “caderneta”, reportando o facto ao CC.
- 7-** Avisar o CC, quando chegar ao final, conferindo com o Stop os concorrentes chegados e partidos, obter “Luz Verde” para libertar os controladores do final e restantes elementos, assim como a Ambulância, viatura anti-fogo e Reboque no início da PE.
- 8-** Recolher as pautas da Meta e do Stop e ainda os talões da PE .
- 9-** Entregar ao estafeta motard toda a documentação recolhida indicada nos pontos 1, 6 e 8.
- 10-** Seguir viagem, na sequência do seu programa e libertar também o responsável pela segurança do final da PE.

## MANUAL DA EQUIPA DE SEGURANÇA E RESULTADOS

**1- Respeitar a hora de “Montagem “**, excepto nos casos em que tal for materialmente impossível. Em caso de atraso, avisar o Centro Coordenador, com maior antecedência possível.

**2-** Comunicar ao CC a sua chegada ao local designado.

**3-** Identificar-se perante os controladores dos postos onde vai obter os tempos.

**4-** Informar em mensagem curta ao CC, que tem escuta telefónica ou telemóvel em boas condições, da chegada dos carros”000”, “00” , “0” e do 1º concorrente ao início e final da PE.

**5-** Não abandonar a escuta telefónica, deixando em permanência um membro da equipa.

**6-** No Stop anotar na folha da “Segurança” a ordem e os números dos concorrentes que partiram para a PE, consoante a equipa do início os vai comunicando ao CC, mas sem interferir, de modo a poder “ descarregar” cada nº consoante eles vão chegando ao final .

**7-** No Stop, sempre que for detectada a falha de um concorrente, pela ordem de partida para a PE, **obter informações através dos concorrentes seguintes**, se o veículo em falta está bem colocado e se os membros da equipa pediram assistência médica.

**8-** No Stop, não esquecer os intervalos de partida para a PE dos mesmos concorrentes que, em condições normais, serão sensivelmente os mesmos á chegada. Sempre que ocorrer um período anormalmente longo entre dois concorrentes, avisar de imediato o CC.

**Exemplo:** Partidas de 1 em 1 min.- Correspondem a chegadas sensivelmente iguais. No caso de não chegar nenhum concorrente durante um período de 2 min., desde que não tenha ocorrido nenhuma falta no início, **significa que a PE estará interrompida por um concorrente, que impede a passagem dos seguintes.**

## PROCEDIMENTO RÁDIO / TELEFONE / TELEMÓVEL

1- Os rádios, telefones ou telemóveis, deverão ser utilizados exclusivamente para transmissão de

**MENSAGENS INDISPENSÁVEIS.**

2- As mensagens deverão ser curtas, claras e concisas, salvo em caso de emergência. **É proibida qualquer emissão por um período superior a 30 segundos.** No caso de não ser possível através do telemóvel enviar os resultados, os mesmos deverão ser transmitidos em grupos de 5, por telefone. Em cada período de transmissão, deverá ser respeitado um intervalo mínimo de 3 segundos. Não esquecer que é necessário um compasso de espera para deixar **“cair” e “acionar” o repetidor.**

3- Via Rádio, qualquer mensagem deverá ser antecedida de um indicativo de chamada, no qual deve ser mencionado em 1º lugar o posto destinatário e depois o posto de chamada.

Exemplo: BETA 2, ALFA 1 CHAMA

4- As comunicações deverão ser fechadas com a indicação “Terminado”.

5- Deverá ser devidamente salvaguardada a confidencialidade das comunicações mais delicadas. Para tal, nos veículos estacionados, os rádios deverão ser mantidos em volume reduzido, no caso de haver “estranhos” nas imediações.

Qualquer comunicação delicada deverá ser antecedida de prefixo “Ao rádio”.

Exemplo: BETA 2, ALFA 1 CHAMA AO RÁDIO

6- Prioridades nas transmissões (sentido crescente);

6.1- Comunicações de rotina relativas á montagem, segurança ou fecho das PE;

6.2- Resultados;

6.3- Segurança;

6.4- Emergência (indicadas por prefixo “Emergência” por qualquer móvel, ou prefixo

“Alerta de Emergência” pelo CC ou Director de Prova).

## **PARTIDAS / CHEGADAS / PARQUES**

- 1-** O Parque deverá estar eficazmente delimitado.
- 2-** A entrada nos Parques deverá ser interdita a todas as pessoas, excepto nos casos expressamente indicados. Junto dos controles deverão permanecer apenas as pessoas devidamente credenciadas e estritamente necessárias.
- 3-** O Parque deverá estar livre de qualquer veículo, mesmo da organização. Junto ao controle estacionará exclusivamente o carro do responsável pelo mesmo.
- 4-** Deverão ser tomadas todas as providências ( junto das autoridades, dos nossos contactos no local, etc...) no sentido de evitar engarrafamentos antes e após os controles, ou ainda, quaisquer dificuldades á chegada ou partida dos concorrentes.
- 5-** Todas as pessoas com funções nos Parques e nos CHP e CHC deverão estar claramente identificados;
  - Chefe de Posto com colete vermelho e crachá.
  - Restantes elementos colete amarelo e crachá.
- 7-** Todas as pessoas envolvidas nesta operação devem ter sempre bem presente o Regulamento de Prova e em particular o Artº 20º das Prescrições Gerais de Rali

# **II RALI OPEN DA CALHETA**

Campeonato Open de Ralis da Madeira 2008

## CARROS DA ORGANIZAÇÃO

Carro de Som – Hélder Câmara

Polícia Segurança Pública – R.A.Madeira - Calheta

Responsável equipamento de cronometragem – Fátima Carvalho - CronoBandeira

Chefes de Segurança das P.E. – Odílio Freitas / António Ramos / Rui Zacarias

Responsável pelos Cronometristas – Rui Daniel Silva

Responsáveis pela Segurança – Luis Gabriel Rodrigues

C/Comissários Desportivos – Carlos Mendonça / Nuno Rodrigues / Fernando Spinola

Observador da FPAK – Lamberto Jardim

Direcção de Prova – José Canha / Nelson Ferreira

**NOTA : Após o carro da Direcção de Prova entrar no troço, nenhum outro carro poderá entrar no mesmo, a não ser as viaturas zeros e os concorrentes.**

O Presidente da C/ Organizadora

O Director de Prova

José A. S. Canha

---

**Para completar estas informações, no dia 20 de Novembro de 2008, serão entregues As seguintes Informações Complementares, aos Oficiais de Prova:**

**1** – Sinopse do Plano de Segurança, com localizações exactas dos Comissários, postos de emergência, equipas médicas e postos telefones.

**2** – Descrição do sistema de segurança.

**3**– Autorizações Municipais, Hospitais e Centros de Saúde em alerta.