

Studiu privind siguranța competițiilor de automobilism sportiv din România

1. Introducere

Motorsportul este considerat un sport pe cât de frumos, pe atât de periculos, nu doar din cauza faptului că în cele mai multe cazuri se practică la viteze ridicate, ci din cauza mediului diversificat și uneori neomogen (în special pe probele de raliuri) în care competitorii își desfășoară activitatea. De aceea, traseele de concurs trebuie să fie atent alese și securizate, nu numai pentru siguranța spectatorilor, cât și pentru protecția concurenților și a oficialilor, și, în acest sens, Federația Internațională a Automobilului (FIA) are reguli și regulamente stricte, prevăzute în Codul Sportiv Internațional (FIA-CSI), prevederi care sunt obligatorii pentru fiecare disciplină în parte și pentru orice tip de concurenți (amatori sau profesioniști). Prin urmare, siguranța sportului automobilistic trebuie să primeze intereselor financiare sau altora asemenea. Eforturile organizatorilor trebuie să fie concentrate, în primul rând, pe respectarea prevederilor FIA – CSI, astfel încât participanților la un eveniment motorsport (competitori, spectatori, oficiali etc.) să li se poată asigura un grad ridicat de protecție. Tocmai de aceea, studiile și cercetările realizate de către FIA în acest domeniu s-au concretizat în unele dispozitive, norme, regulamente și măsuri de siguranță, ale căror eficiență a fost demonstrată, cu precădere, în evenimentele care presupun atingerea unor viteze superioare de concurs, cum este cazul evenimentelor de Formula 1.

Din păcate, în cadrul sportului automobilistic din România există probleme majore de siguranță, după cum se arată în acest studiu. FRAS este federația care organizează și supraveghează competițiile de motorsport în România. Prin urmare, FRAS trebuie să se asigure că la toate competițiile din România sunt implementate și respectate normele FIA-CSI. **Deși FRAS nu are afiliere internațională (din cauza "orgoliilor conducerii sale), această federație clamează mincinos faptul că respectă FIA – CSI, ceea ce este nu numai eronat, dar și periculos, din punctul meu de vedere, din moment ce într-o perioadă de 1.5 ani, în competițiile unde FRAS era responsabilă de implementarea și respectarea normelor de siguranță, își pierd viața 2 piloți și un spectator, iar alți diverși participanți (concuranți și spectatori) sunt răniți.**

În sportul automobilistic, concurenții nu pot participa la start dacă nu semnează un acord prin care declară că își asumă riscurile de accidentare, fapt care este corect până la un anumit punct. Asumarea riscurilor în sportul automobilistic este o practică uzitată la nivel internațional, însă diferită de ceea ce se asumă în competițiile organizate și supravegheate de către FRAS. Participanții din cadrul evenimentelor de sport automobilistic trebuie să își asume riscurile pe care ei le generează (greșeli de pilotaj, nerespectarea regulamentelor și a recomandărilor de siguranță, utilizarea echipamentelor neconforme FIA etc.) și nu pe cele care trebuie asumate de către organizatori, recte FRAS. **FRAS și nu participanții la evenimentele motorsport trebuie să-și asume eliminarea sau scăderea riscurilor de producere a accidentelor și de vătămare, prin asigurarea unui grad ridicat de siguranță al traseelor de concurs, oficialilor, spectatorilor și tuturor celor implicați în aceste competiții.**

2. Metode de identificare și reducere a riscurilor în competițiile de automobilism.

Când discutăm de riscuri, trebuie să luăm în considerare doi parametri de care depinde modul de variație a valorilor de risc: probabilitate și consecință. Din modul de organizare a probelor de concurs și implementare a măsurilor de siguranță, opinia mea este că **FRAS consideră că dacă probabilitatea de producere a unui accident în timpul unei competiții este scăzută, atunci ea este nulă, ceea ce este total incorect.** Valorile extrem de scăzute ale probabilității generează așa-numitele "riscuri latente", cele care continuă să existe pe fundal, deci riscuri iminente, care urmează un model HILP (*High Impact – Low Probability*; **Consecință majoră – Probabilitate scăzută**).

Conform normelor internaționale elaborate de către FIA, în special pentru creșterea siguranței în competițiile de raliu, fiecare organizator trebuie să elaboreze un așa-numit Dosar de Siguranță ("Safety Dossier")¹ care conține un set de proceduri operaționale și de management al incidentelor critice.

Elementul de plecare în realizarea unui astfel de dosar este "Evaluarea Riscurilor", o metodă simplă și eficientă, recomandată de către FIA și aplicată cu succes în competițiile din alte țări. Subliniind importanța majoră a asigurării siguranței în competițiile automobilistice, FIA amintește² că primul pas în alegerea unei probe speciale este realizarea evaluării de risc, fără de care întocmirea planului de securitate nu are sens, deoarece riscurile nu sunt identificate în totalitatea lor și, prin urmare, nici măsurile de anulare sau reducere a acestora nu sunt fezabile.

Cele mai importante riscuri care ar trebui evaluate înainte de alegerea unei probe speciale sunt: pericolele statice, tronsoanele de început ale probelor, diferite tipuri de intersecții, gradul de degradare al suprafețelor carosabile sau pericolele acvatice.

Planurile de securitate ale competițiilor trebuie să conțină riscurile identificate și măsurile care trebuiesc implementate în vederea eliminării sau scăderii valorilor acestor riscuri. Capetele de podet, clădirile, glisierile, stâlpii de iluminat public, copacii sau zidurile de sprijin ale structurilor rutiere sunt considerați factori de risc în producerea accidentelor sau de vătămare gravă. Aceste riscuri pot fi îndepărtate sau atenuate prin utilizarea unor mijloace simple, precum blocuri unitare de anvelope (legate între ele), baloturi de paie, bariere rutiere cu apă etc., vopsite în culori care să permită observarea și identificarea din timp a acestora, inclusiv în timpul unor condiții meteorologice care afectează vizibilitatea (fig. 2.1).



Fig. 2.1: Modalități de scădere sau eliminare a riscurilor de accidentare și vătămare prin montarea unor elemente de absorbție a șocurilor.

Tronsoanele de început ale probelor trebuie analizate cu atenție din punct de vedere al riscurilor de producere a accidentelor și de vătămare corporală. Acestea sunt sectoare pe care piloții experimentează viteze foarte ridicate de deplasare, în condițiile în care temperaturile anvelopelor nu sunt cele dorite. De asemenea, piloții sunt influențați și pe plan psihologic de dorința de a acumula cât mai multe puncte. De aceea, în aceste zone pericolele statice trebuiesc corect identificate și riscurile îndepărtate. Pentru

¹ FIA Rally Safety Guide Lines 2022, Federația Internațională a Automobilului, 2022, <https://www.fia.com/rally-safety> (accesat 04.08.2022).

² ASN Safety Bulletin #19, Federația Internațională a Automobilului, iulie 2022, <https://mailchi.mp/ad7c0a5ff1ae/asn-safety-bulletin19-6493889?e=049db0a519> (accesat 04.08.2022).

scăderea vitezelor de concurs, dar și pentru încălzirea anvelopelor, instalarea unor șicane (fig. 2.2)³ este foarte eficientă.

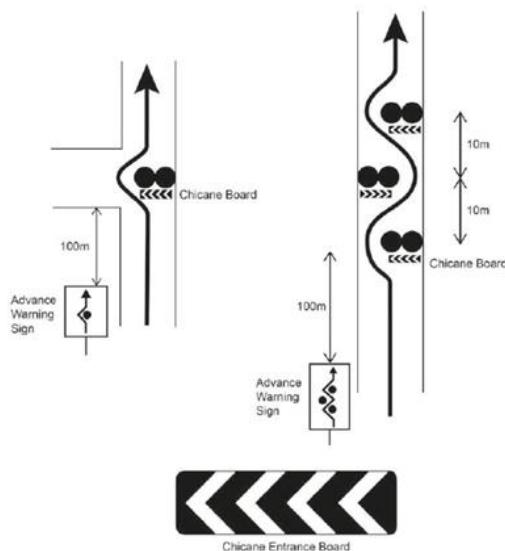


Fig. 2.2: Modelul unei șicane recomandată de către FIA.

Gradul de degradare al suprafețelor carosabile trebuie luat în considerare și acționat în consecință prin semnalizarea corespunzătoare a interioarelor curbilor unde sunt întâlnite astfel de situații. De asemenea, pericolele acvatică trebuie neapărat a fi identificate și evaluate. În acest sens, eliminarea riscurilor se poate realiza prin instalarea unor bariere de protecție, amplasarea de personal dedicat și specializat, evitarea derulării probelor de noapte în jurul unor zone cu lacuri sau râuri curgătoare etc. În cazul în care pericolele acvatică nu pot fi îndepărtate, traseele probelor trebuie modificate.

Din păcate, în competițiile organizate de către FRAS evaluările de risc nu se realizează corespunzător, fapt care a condus la producerea tragediilor pe care le vom discuta în acest studiu. Prin metodele amintite mai sus sunt identificate posibilele riscuri și măsurile de preîntâmpinare a apariției acestora. Metodele sunt simple, nu necesită eforturi logistice și financiare deosebite, însă rezultatele sunt semnificative din punct de vedere al eficienței. Personalul care efectuează aceste evaluări trebuie să aibă pregătirea necesară dovedită în cadrul unor sesiuni de instruire, atât teoretice, cât și practice.

În competițiile de automobilism sportiv, accidentele mortale și cele soldate cu răni grave ar trebui privite și prin prisma Legii 319/2006 – Legea Securității și Sănătății în Muncă. Acestea pot fi considerate "accidente de muncă", deoarece art. 30, alin. (1) lit. c) stipulează că "(1) În sensul prevederilor art. 5 lit. g), este, de asemenea, accident de muncă: [...] c) accidentul survine în cadrul activităților cultural-sportive organizate, în timpul și din cauza îndeplinirii acestor activități;". În acest sens, Inspekția Muncii ar trebui să se îndrepte și spre activitățile sportive și să cerceteze accidentele produse în competițiile organizate de către FRAS.

Tot aici, ar trebui discutat și modul în care sunt obținute avizele legale privind organizarea competițiilor automobilistice care, după cum reiese din acest studiu, au un grad ridicat de risc în ceea ce privește vătămarea participanților. Serviciile de Poliție Rutieră trebuie să acorde o mai mare atenție la ceea ce li se prezintă și să realizeze cu adevărat care sunt riscurile. O evaluare de riscuri și metode prin care sunt implementate contramăsuri de evitare a accidentelor și de scădere a gradului de vătămare trebuie să facă parte din documentația pe care Serviciile de Poliție Rutieră și-o asumă, prin acordarea avizelor, ca fiind în conformitate cu normele de siguranță în motorsport, recte FIA-CSI. Ori, în tot acest studiu, vom arăta că

³ Ibidem, ASN Safety Bulletin #19.

acestea sunt aplicabile în competițiile organizate de către FRAS la un nivel empiric și declarativ în aceeași măsură. Analizând documentele pe care un Serviciu de Poliție Rutieră le solicită în vederea "obținerii avizului pentru organizarea și desfășurarea unui concurs/antrenament pe drumurile publice"⁴, printre acestea se numără și "**Planul de securitate al concursului** (s.n), care trebuie să cuprindă: schema drumului pe care se va desfășura concursul, **evidențindu-se zonele de risc** (s.n), **semnalizarea rutiera verticala și orizontala permanenta, semnalizarea rutiera temporara propusa, schemele cu rutele ocolitoare daca este cazul, evidențindu-se orice tip de restricție**", precum și "**Masurile propuse de organizator pentru desfășurarea în condiții de siguranță a traficului rutier**" (s.n). Fără îndoială că evidențierea zonelor de risc nu se poate realiza empiric, ci doar în urma realizării unei evaluări a riscurilor, luându-se în considerare pericolele existente pe tronsonul de drum analizat. În acest sens, luând în considerare decesele și răniile grave, produse în competițiile organizate de către FRAS, răspunsurile la următoarele întrebări trebuie discutate inter-instituțional:

- Cine, cu ce pregătire profesională și în ce calitate – din partea organizatorului concursului respectiv - întocmește documentele în care sunt evidențiate zonele de risc?
- Care este pregătirea profesională a lucrătorilor serviciilor poliției rutiere care aprobă aceste avize?

De asemenea, considerăm că documentul în care se specifică "**Masurile propuse de organizator pentru desfășurarea în condiții de siguranță a traficului rutier**" (s.n), după cum arată și titulatura acestuia, se referă la măsuri în ceea ce privește traficul rutier normal și nu la implementarea unor de eliminare/reducere a riscurilor de accidentare sau vătămare corporală în timpul desfășurării probelor de concurs. Întocmirea și avizarea acestor documente trebuie să fie realizată de personal pregătit profesional în acest domeniu, altfel pierderile de vieți omenești și răniile grave vor continua să se producă în competițiile organizate de către FRAS. Mai mult, lucrătorii din Serviciile de Poliție Rutieră care eliberează aceste avize trebuie să se asigure că planurile de securitate respectă întru totul regulile stipulate în FIA – CSI.

Din păcate, FRAS nu ia în considerare unele riscuri, trecându-le cu vederea în mod iresponsabil. Desigur, eliminarea riscurilor presupune anumite costuri, pe care FRAS, din dorința de maximizare a foloaselor materiale, nu dorește să le acopere.

3. Descrierea accidentelor produse în competițiile de automobilism sportiv.

3.1 Accident mortal Raliul Iașului 04.09.2021

În cadrul Raliului Iașului 2021 are loc un accident grav în care își pierde viața un pilot. Accidentul s-a produs pe PS2 Hadâmbu, prin lovirea unui cap de podeț nesemnalizat și neprotejat cu materiale de absorbție a șocurilor de impact. Deși autovehiculul corespundea întru totul normelor de siguranță, prin impactul respectiv s-a produs secționarea pragului de pe partea stângă a autovehiculului (fig. 3.1), acesta conducând la deformarea structurii de rezistență a automobilului și rănirea foarte gravă a pilotului. Decesul acestuia s-a produs ca urmare a leziunilor severe la nivelul bazinului, abdomenului, precum și a celor cranio-cerebrale⁵.

⁴ <https://sv.politiaromana.ro/ro/utile/documente-eliberate-de-poli-ie/modele-cereri-serviciul-rutier> (accesat 12.08.2022).

⁵ Conform celor declarate de Prof. Dr. Medic Diana Cimpoeșu – coordonator SMURD Iași, persoană care a făcut parte din colectivul organizatoric, <https://observatornews.ro/sport/filmul-accidentului-violent-de-la-raliul-iasiului-unul-dintre-cei-mai-buni-piloti-ai-romaniei-ar-fi-pierdut-controlul-volanului-si-a-intrat-intrun-cap-de-pod-435726.html>. Remarcăm faptul că în Regulamentul Particular al Raliului Iașului 2021, în secțiunea dedicată menționării persoanelor cu răspunderi în cadrul acestei competiții, art. 2.4 lipsește (acesat 12.08.2022).

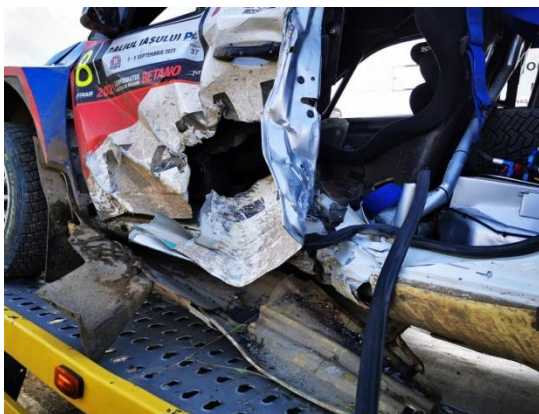


Fig. 3.1: Structura autovehiculului după impactul cu un "cap de podeț" aflat pe proba de concurs, nesemnălizat și neprotejat conform normelor prevăzute în "FIA Rally Safety Guide Lines".

Capul de podeț a fost factorul cauzator al acestui accident grav. PS2 Hadâmbu trebuia considerată o probă cu un grad ridicat de risc din punct de vedere al producerii unor accidente grave care se soldează cu vătămări severe, având în vedere faptul că aici, în cadrul Raliului Iașului 2020, s-a produs un incident prin răsturnarea unui autovehicul de concurs⁶. În respectiva înregistrare video (minutele 0:41 și 0:53) se pot observa capete de podeț nesemnălizate și neprotejate corespunzător. După cum se arată în fig. 3.2, răsturnarea a avut loc în virajul dreapta situat la ieșirea dintr-un aliniament lung, unde viteza de rulare era foarte mare.

Simone Tempestini crash Raliul Iașului - on board cameras



Fig. 3.2: Locul producerii coliziunii prin răsturnare.

Filmările de la fața locului arată o intervenție haotică⁷, unde reprezentanții MAI încercau să țină la distanță spectatorii bulversați. Ambulanța sosește la 1' 55" de la producerea accidentului, din direcția opusă sensului de desfășurare al probei, însă personalul medical nu acționează deloc, și nici echipajul de descarcerare nu era încă prezent. Cu toate acestea, proba nu este închisă și la min. 02:18 se poate observa cum un alt autovehicul de concurs (care tocmai părăsise aliniamentul amintit mai sus) pierde controlul, părăsește calea normală de rulare și evită la secundă un grup de persoane.

⁶ <https://amp.vtomb.com/watch?v=EIAfquWkVG8> (accesat 01.08.2022).

⁷ Mediafax, 05.09.2020, <https://www.mediafax.ro/sport/video-accident-la-raliul-de-la-iasi-pilotul-simone-tempestini-si-copilotul-sau-sergiu-itu-s-au-rostogolit-cu-masina-19533363> (accesat 01.08.2022).

Revenind la accidentul mortal din cadrul Raliului Iașului 2021, trebuie amintit faptul că FRAS este organizatorul principal, conform legii sportului 69/2000, art. 37, alin. 1, lit. b): *”organizează, conduc, controlează și supraveghează activitățile și competițiile sportive oficiale la nivel național, în baza statutelor și regulamentelor adoptate;”*. Cu toate acestea, din cauza deficiențelor pe care FRAS le are în asigurarea și gestionarea măsurilor de siguranță în competițiile automobilistice nu au fost luate măsurile corespunzătoare pentru eliminarea riscurilor de producere a accidentelor și a vătămarilor corporale. Mai mult, dând dovadă de incompetență și necunoaștere a măsurilor de siguranță, în anul 2021, organizatorul FRAS a inversat sensul de plecare pe PS Hadâmbu, astfel încât, prin această schimbare, capul de podeț, factorul cauzator în acest accident mortal, se situa acum la ieșirea de pe aliniament, tronson pe care se înregistrau viteze ridicate de deplasare ale autovehiculelor de concurs.

Acest tragic accident putea fi evitat dacă FRAS lua toate măsurile necesare, în conformitate cu prevederile internaționale în materie de siguranță a raliurilor. Astfel, prin realizarea evaluărilor de risc⁸, pe care FRAS nu le întocmește deloc, se putea evidenția prezența capului de podeț ca și risc de accidentare și se puteau lua diverse măsuri de scădere a valorilor acestui risc (semnalizare prealabilă cu grad ridicat de vizibilitate, montarea unor materiale de absorbție a energiei de impact care putea să prevină deformarea structurii de rezistență a autovehiculului, scăderea vitezei în dreptul capului de podeț prin realizarea unor șicane etc.).

În urma accidentului a fost deschis un dosar penal de cercetare care nici până astăzi nu a fost finalizat. De asemenea, la nivelul consiliului federal al FRAS, a fost creată o comisie specială de analizare a acestui accident ale cărei rezultate nu au fost comunicate, părerea mea fiind că nici măcar nu au fost demarate într-un mod profesionist și competent.

3.2 Accident mortal Off – Road 19.06.2021

Un alt accident soldat cu decesul unui pilot s-a produs în data de 19 iunie 2021, într-o etapă desfășurată la Slănic Moldova, în cadrul Campionatului Național Off-Road. Deși organizatorii, recte FRAS, au fost avertizați că la ora desfășurării acestei etape va fi în vigoare o avertizare Cod Portocaliu⁹ de ploi abundente, organizatorii nu au luat nicio măsură pentru restricționarea probei și au continuat desfășurarea concursului, în condițiile în care acea probă traversa râul Oituz, cu toate că acest râu era cunoscut cu frecvente depășiri ale cotelor de inundație în cazul unor averse torențiale.

Din acest motiv, la traversarea râului Oituz, un autovehicul de concurs s-a răsturnat, pilotul înecându-se. Mediul dificil în care se desfășoară aceste probe întârzie intervenția echipelor specializate de salvare și pun probleme chiar și comisarilor de traseu care ar trebui special desemnați în scopul creșterii gradului de securitate al unor astfel de probe. **Dacă FRAS, în calitate de organizator al acestei competiții realiza evaluările de risc, putea determina faptul că traversarea acestui râu în condiții de ploaie torențială avea un grad mare de risc.**

Eliminarea totală unii astfel de risc se putea face prin întreruperea temporară a probei pe timpul fenomenelor meteorologice severă, iar pentru diminuarea lui se putea lua măsura amplasării unui oficial specializat în intervențiile din mediul acvatic. **Din nou, FRAS a deschis o anchetă pentru a investiga acest accident dar, din nou, rezultatele lipsesc, probabil că aceste investigații nu au fost demarate deloc.**

⁸ În conformitate cu Recomandările FIA pentru Securitatea Raliurilor, https://www.fia.com/sites/default/files/rally_safety_guidelines_2021_en_v6_web.pdf (accesat 03.08.2022)

⁹ Mediafax 19 iunie 2021, <https://www.mediafax.ro/meteo/romania-sub-noi-alerte-meteo-patru-avertizari-cod-portocaliu-si-galben-de-ploi-puternice-si-vijelii-20146545> (accesat 04.08.2022).

3.3 Accident mortal Promo Speed Challenge 27.03.2022

În data de 27 martie 2022, un spectator este rănit mortal în timpul unui eveniment "Promo Speed Challenge" – cursă de accelerare, o competiție în care se poate înscrie **oricine are permis de conducere cu vechime mai mult de un an**, și cu automobile ale căror motoare au peste 4200 cm³ aspirat, fapt care din start demonstrează gradul ridicat de pericolozitate al unui astfel de eveniment.

Dacă FRAS realiza evaluările de risc, putea identifica faptul că finish-ul competiției se afla foarte aproape de începutul unei curbe la dreapta. Un pilot amator aflat la volanul unui Lamborghini Huracan care era echipat cu un motor de 1000 CP¹⁰, a pierdut controlul autovehiculului și, pe fondul unei supravirări generate de frânarea burscă în curbă, a ieșit în afara părții carosabile lovind mortal un spectator¹¹. Trebuie menționat faptul că, în conformitate cu declarațiile competitorilor, se înregistrau viteze de deplasare de 200 km/h. **Deși era într-o curbă ușoară, din cauza faptului că zona de finish a fost amplasată înaintea acesteia, pilotul amator care participa în prima lui competiție (deci fără experiență și noțiuni minime de pilotaj), a pierdut controlul răsturnându-se și lovind mortal un spectator de 19 ani care, atenție, se afla într-o zonă în care accesul spectatorilor era interzis doar cu bandă de delimitare, fără personal dedicat care să supravegheze fluxul spectatorilor.**

Analizând conținutul Regulamentului Particular "*Promo Speed Challenge powered by WRT Parts & TELL Security Systems 27 Martie 2022*"¹² (p. 4), constatăm că reprezentantul clubului organizator (ACS Auto Blic Brașov) este membru al Colegiului Comisarilor Sportivi (CSS) dar, în același timp, îndeplinește și funcția de "Șef Securitate". De asemenea, observăm că nu există nicio persoană desemnată să asigure securitatea spectatorilor, fapt care arată slaba preocupare pentru asigurarea siguranței în astfel de competiții. Din păcate, în scopul generării de foloase financiare, FRAS aprobă astfel de competiții în detrimentul siguranței.

3.4 Accident grav Raliul Brașovului 26.03.2021

Accidentul s-a produs în data de 26 martie 2021 pe PS2 a Raliului Brașovului. Autovehiculul unui echipaj din Bulgaria (nr. 501) concura pe PS2 Șoarș. Proba se desfășura pe un drum județean pe care nu existau marcaje orizontale și a cărei suprafața carosabilă era foarte degradată prezentând gropi, crăpături, deformări etc., după cum se poate observa din fig. 3.3¹³.



Fig. 3.3: Starea de degradare a carosabilului pe proba PS2 Raliul Brașovului 2021.

¹⁰ <https://observatornews.ro/eveniment/soferul-lamborghiniului-care-a-provocat-accidentul-mortal-de-la-raliu-abia-se-inscrisese-in-cursa-era-prima-lui-competitie-nu-isi-aduce-aminte-absolute-nimic-464440.html> (accesat 03.08.2022)

¹¹ Știrile ProTV, 27 martie 2022, <https://stirileprotv.ro/stiri/actualitate/spectator-ranit-grav-in-timpul-unui-raliu-dedicat-soferilor-amatori-tanarul-de-21-de-ani-este-in-stop-cardio-reparator.html> (accesat 04.08.2022).

¹² <https://fras.ro/ro/wp-content/uploads/Regulament-5.pdf> (accesat 03.08.2022).

¹³ <https://www.google.com/maps/@45.9270169,24.9204352,3a,75y,210.52h,77.15t/data=!3m6!1e1!3m4!1sgF23bTdhWyBDM6-BFKUEJg!2e0!7i16384!8i8192> (accesat 03.08.2022).

Lipsa marcajelor orizontale este un factor de risc în pierderea controlului. Mai mult, starea de degradare a carosabilului coroborată cu factorii de mediu conduc la o probabilitate ridicată de pierdere a controlului, fapt care s-a și întâmplat. **Echipajul bulgar pierde controlul automobilului de concurs și se lovește de un "cap de podeț". Ca de obicei, acest element nu era semnalizat și nici protejat corespunzător.** Spre exemplificare și o mai bună înțelegere a demersurilor către siguranță pe care acest studiu dorește să le aducă în atenția publicului, o evaluare corectă a riscurilor ar conduce la semnalizarea și protejarea unor elemente cu risc ridicat, după cum se poate observa din fig. 3.4¹⁴.



Fig. 3.4: Semnalizarea și protejarea unor elemente cu risc ridicat de vătămare corporală situate pe probele speciale de raliu.

După cum se poate observa din fig. 3.4, elemente de risc precum copacii situați în interiorul virajelor sau stâlpii pentru iluminat public sunt considerați având risc ridicat de vătămare corporală. Pentru scăderea valorilor acestor riscuri, s-a procedat la semnalizarea și protejarea acestora cu unele elemente de absorbție a șocurilor de impact.

Revenind la accidentul grav în care a fost implicat echipajul bulgar, acesta s-a datorat pierderii controlului pe proba specială PS2 și lovirea unui cap de podeț (fig. 3.5), astfel încât a fost necesară descarcerarea copilotului și transportarea de urgență a acestuia, pe cale aeriană, la o unitate spitalicească, acesta suferind fracturi la ambele picioare și necesitând intervenții chirurgicale și tratament post-operatoriu complex.



Fig. 3.5: Capul de podeț prezent pe traseul probei nu a fost semnalizat și protejat corespunzător cu dispozitive sau materiale pentru absorbția energiei de impact.¹⁵

¹⁴ ERC Rally Highlights : ERC Rally di Roma Capitale 2022 : Final Day Results from Italy, min. 0:08, <https://www.youtube.com/watch?v=OyjEBTORRCg> (accesat 03.08.2022).

¹⁵ <https://bzb.ro/stire/accident-la-raliul-brasovului-elicopterul-smurd-chemat-pentru-a-prelua-copilotul-grav-ranit-a161221> (accesat 03.08.2022)

3.5 Accident Etapa a II-a Super Rally Tg. Mureș 02.07.2022

"Super Rally" sunt competiții stradale, cu o denumire sui generis, nefacând parte din nomenclatorul concursurilor FIA, fiind organizate doar în România, în câteva dintre municipiile reședință de județ, inclusiv în București. Sunt admise, atenție, monoposturi și "AUTOTURISME de producție, cu caroserie închisă", după cum reiese din Regulamentul Particular al acestei competiții¹⁶. Deși nu este o practică unitară, introducerea pe probele de concurs a monoposturilor împreună cu autovehiculele de serie se practică în cadrul evenimentelor "Hill Climb", a căror configurație și dinamică este diferită față de "Super Rally".

Pentru a înțelege mecanismul de producere a acestui accident, în care au fost loviți doi copii din rândul spectatorilor¹⁷, trebuie să menționăm faptul că autovehiculele de serie și monoposturile au caracteristici dinamice și de frânare diferite. Introducerea monoposturilor pe probele stradale este o eroare, deoarece acestea sunt eficiente în frânare și dinamică la vitezele ridicate de pe circuit, și nu pe stradă (monoposturile sunt proiectate pentru curse de viteză pe circuit!). Circuitele sunt proiectate cu raze mai mari ale virajelor, comparativ cu străzile, care sunt destinate desfășurării în siguranță a traficului rutier urban. Prin urmare, capacitatea de virare și frânare a monoposturilor este una scăzută la deplasarea pe străzi, comparativ cu circuitele de viteză. În sprijinul afirmațiilor noastre vine chiar pilotul acestui monopost care declară¹⁸ că "...nu știu, este o mașină puțin nouă (sic!), este puțin mai ciudată decât ce-am mers până acum (sic!)".

La volanul monopostului care a lovit cei doi copii se afla chiar organizatorul competiției, numită Campionat, din care făcea parte acest eveniment. În timpul evenimentelor, organizatorii trebuie să asigure buna desfășurare a acestora, și nu să participe în calitate de piloți. Pe lângă faptul că această practică nu este conformă cu FIA – CSI, aceasta demonstrează diletantism și atitudini oportuniste în scopul generării unor foloase materiale și de imagine în detrimentul siguranței motorsportului din România.

Și de această dată, FRAS dovedește necunoașterea și neaplicarea prevederilor de siguranță ale FIA – CSI, securizând acest circuit cu garduri temporare de ghidare sau împrejmuire (cele utilizate de forțele Jandarmeriei la diverse evenimente publice). Aceste garduri nu aduc nici pe departe siguranța de care este nevoie în securizarea circuitelor, mai ales atunci când acestea sunt realizate în interiorul orașelor și pe care se află monoposturi. Cei doi copii care au fost loviți de acel monopost (tip Radical) se aflau în spatele unor astfel de garduri (fig. 3.6)¹⁹ și puțin a lipsit ca aceștia să sufere răni grave.

¹⁶ Regulament particular, Trofeul Tg. Mureș, 1-2 iulie 2022, p. 4, <https://fras.ro/ro/wp-content/uploads/Regulament-Particular-SRMS-2022.pdf> (accesat 03.08.2022).

¹⁷ <https://sport.hotnews.ro/stiri-motor-25657330-mihai-leu-pilot-raliuri-accident-targu-mures-campionat-national-super-rally-victime-copii-raniti-transportati-spital-video.htm> (accesat 03.08.2022).

¹⁸ Mihai Leu, accident la Super Rally Targu Mures, min. 1:49, <https://www.youtube.com/watch?v=Le4gGEXyUNs> (accesat 03.08.2022).

¹⁹ Decizie radicală luată de primarul din Târgu Mureș, după accidentul provocat de Mihai Leu, Digisport, 03.07.2022, <https://www.digisport.ro/auto/decizie-radicala-luata-de-primarul-din-targu-mures-dupa-accidentul-provocat-de-mihai-leu-1778563> (accesat 03.08.2022).



Fig. 3.6: Locul accidentului în care un monopost introdus pe o probă stradală lovește spectatorii situați într-o zonă neasigurată cu parapeți de protecție.

Din fig. 3.6 observăm un alt aspect îngrijorător în ceea ce privește asigurarea siguranței la competițiile organizate de către FRAS. În spatele copiilor accidentați se află o ușă de acces. În cazul în care impactul era mult mai violent era posibilă strivirea spectatorilor. Prin urmare, în acest loc nu aveau ce căuta spectatorii. Dacă vroia să asigure securitatea în această competiție, FRAS trebuia să amplaseze persoane special desemnate pentru managementul și siguranța fluxurilor de spectatori și trebuia neapărat să securizeze acel circuit. Un exemplu concludent privind modul în care se asigură siguranța circuitelor stradale (pe care nu sunt introduse în concurs monoposturi) îl putem observa în fig. 3.7²⁰. Un astfel de circuit stradal a fost organizat de către Automobil Clubul Român în cadrul a două ediții FIA GT, evenimente desfășurate în jurul Palatului Parlamentului din București (anii 2007-2008).



Fig. 3.7: Securizarea circuitelor stradale cu parapeți de protecție din beton.

Îngrijorarea cu privire la siguranța competițiilor FRAS devine din ce în ce mai mare și în rândul autorităților locale, cele care emit autorizații și participă la organizare. În acest sens primarul orașului Tg. Mureș, unde a avut loc acest eveniment, a declarat că nu va mai permite organizarea evenimentelor Super Rally în Tg. Mureș și nici a altor evenimente motorsport, menționând că siguranța copiilor este cea mai importantă²¹. Din păcate, astfel de competiție a mai produs victime în trecut, însă nimeni nu a învățat din greșeli, dovadă că același organizator, sub aceeași "egidă FRAS", a organizat un concurs în Municipiul Craiova unde un concurent a lovit, atenție, 6 spectatori²², dintre care doi copii. Toate cele șase victime au suferit răniri ușoare și nu au necesitat internare și tratament intra-spitalicesc. Analizând filmarea²³ acestui incident, observăm că două autovehicule concureau simultan pe un circuit stradal unde lipsesc elementele

²⁰ Rally di Roma Capitale 2022: Rallying Around the Colosseum!, <https://www.facebook.com/watch/?v=572415977870421> (accesat 03.08.2022).

²¹ Decizie radicală luată de primarul din Târgu Mureș, după accidentul provocat de Mihai Leu, DigiSport, 03.07.2022, <https://www.digisport.ro/auto/decizie-radicala-luata-de-primarul-din-targu-mures-dupa-accidentul-provocat-de-mihai-leu-1778563> (accesat 03.08.2022).

²² <https://www.mediafax.ro/social/accident-teribil-la-raliul-craiovei-sase-persoane-intre-care-doi-copii-la-spital-dupa-ce-o-masina-aflata-in-ursa-a-derapat-si-a-iesit-in-afara-traseului-imagini-cu-impact-emotional-video-18398531> (accesat 11.08.2022).

²³ <https://www.youtube.com/watch?v=AkFwhtM5qU&t=28s> (accesat 11.08.2022).

de siguranță pe care le-am prezentat în fig. 3.7. Spectatorii se aflau într-o zonă nesecurizată, iar pe traseul de concurs se pot observa, din nou, acele garduri specifice activităților jandarmeriei. Lovirea celor șase spectatori se putea evita dacă erau identificate corect riscurile de accidentare, prin realizarea evaluării de risc, și se puteau implementa contramăsuri corespunzătoare.

Referindu-se la siguranța precară în competițiile pe care FRAS le organizează în România, un fost pilot de raliuri declara²⁴: *”Cam așa arata o probă specială organizată în mijlocul orașului (...). Cred că e un model de securitate și pentru România, unde riscurile au început să-și scoată colții.. Cu gradene metalice care zboara peste spectatori nu faci nimic.”*

3.6 Incidente Raliul Argeșului 12.06.2021

Un alt exemplu de proastă gestionare a siguranței este demonstrat de două incidente produse în timpul desfășurării Raliului Argeșului 2021, în data de 12 iunie 2021. După cum se poate vedea din filmări²⁵, un pilot a fost grav rănit din cauza răsturnării autovehiculului. Mai grav este faptul că un cameraman, care era amplasat în exteriorul unei curbe la stânga (fig. 3.8), lucru de-altfel interzis în astfel de competiții, a fost lovit de către un autovehicul de concurs. De altfel, analizând fig. 3.8, constatăm că și amplasarea, pe interiorul curbei, a unui autovehicul de recuperare, este o decizie greșită. Acest autovehicul trebuia amplasat la o distanță sigură în afara drumului, în poziția de față acesta riscând să fie pe o traiectorie de coliziune cu un alt autovehicul din competiție.



Fig. 3.8: Momentul în care un automobil de concurs lovește un cameraman situat într-o zonă interzisă spectatorilor.

3.7 Accident VTM Sinaia 21.07.2019

Un exemplu clar de nepăsare și nepricepere a FRAS în ceea ce privește implementarea măsurilor de siguranță este cel în care un fotograf este lovit de un monopost în cadrul unei curse VTM de la Sinaia. După cum se poate observa din filmare²⁶, curba exterioră era securizată doar cu câțiva baloți de paie și niște anvelope, un fotograf fiind amplasat, contrar regulamentelor, în spatele acestora. Fotograful este rănit de către monopostul al cărui pilot nu a mai putut vira corespunzător. Și în acest caz, introducerea în aceeași competiție stradală a monoposturilor împreună cu autovehiculele de serie s-a dovedit o decizie total eronată, care a condus la producerea accidentării unui fotograf, situație pe care am discutat-o la pct. 3.5.

3.8 Incident CNSS/CNIA, Ploiești 15 mai 2022

Lipsa măsurilor de siguranță se observă chiar și în cadrul evenimentelor unde viteza este redusă, cum este cazul celor de îndemânare. Astfel, la un eveniment organizat pe un circuit stradal, sunt acceptate în concurs autovehicule puternice echipate cu motoare de mari capacități. Un pilot amator al unui Ferarri,

²⁴ Facebook, 28 iulie 2022, <https://www.facebook.com/groups/CNRally> (accesat 03.08.2022).

²⁵ Știrile TVR, 12 iunie 2021, <http://stiri.tvr.ro/accidente-la-raliul-arge-ului-proba-speciala-a-fost-interrupted-886944.html#view> (accesat 03.08.2022).

²⁶ <https://youtu.be/c4q7owJKyVc> (accesat 01.08.2022)

automobil care, din motive de siguranță, nu are ce căuta pe un circuit stradal de îndemânare, trece de finish și încearcă o întoarcere utilizând frâna de mână. Acesta pierde controlul autovehiculului și lovește un autoturism Tesla²⁷ parcat în apropiere, puțin lipsind ca să nu fie loviți și spectatorii.

4. Concluzii

După cum am arătat în cuprinsul acestui studiu, asigurarea securității competițiilor de motorsport organizate de către FRAS nu este conformă cu prevederile FIA-CSI. Nu se realizează evaluările de risc și măsurile de siguranță par a fi opționale în unele evenimente. Dacă în planurile de securitate aprobate de către FRAS și concretizate în permisele de organizare eliberate tot de FRAS (pentru care federația percepe sume importante de bani) lucrurile arată bine, realitatea din teren este total diferită. Persoanele care sunt desemnate să se ocupe de siguranță nu au pregătire de specialitate, ci numai experiență de pilot sau organizator. Or aceste aptitudini nu sunt suficiente pentru a fi concretizate în asigurarea unui grad sporit de siguranță al probelor din diverse discipline sportive.

Cele trei decese (doi piloți și un spectator) înregistrate în competițiile organizate de către FRAS au pus România pe harta neagră a motorsportului internațional din cauza ratei de mortalitate foarte ridicată care este înregistrată în sportul automobilistic din România.

Din această cauză, sportul automobilistic devine din ce în ce mai periculos în România, motiv pentru care sunt necesare măsuri urgente pentru securizarea competițiilor organizate de către FRAS, conform legii.

Măsurile de siguranță nu sunt implementate corect sau uneori lipsesc cu desăvârșire. FRAS face compromisuri financiare în detrimentul sigurantei. Mai mult, organizatorii nu trebuie să concureze în propriile evenimente, din motive de siguranță, dar și de moralitate profesională.

Recomandăm piloților, copiloților, oficialilor, spectatorilor și tuturor celor care vor participa la viitoarele evenimente de motorsport organizate de FRAS să solicite organizatorilor respectarea măsurilor de securitate pentru a nu-și pune în pericol viața.

Federația Internațională a Automobilului și-a făcut un crez din respectarea măsurilor de securitate a tuturor participanților la concursurile automobilistice și ultimele evenimente din aceste concursuri s-au soldat fără victime umane.

Este obligația tuturor factorilor de decizie din România de a lua atitudine și de a stopa accidentele mortale sau cu vătămări grave în competițiile în care castigurile materiale au devenit mai importante decât vătamarile umane de orice fel.

Automobil Clubul Român, Autoritatea Sportivă Națională FIA pentru România, va supraveghea în continuare aplicarea normelor CSI-FIA.

5. Considerații finale: Automobilismul sportiv în concepția FRAS - sport sau afacere comercială pe banii statului?

Pe lângă toate acestea, mai apar în concursurile automobilistice unele situații care se răsfrâng negativ asupra sportivilor în mod special. În condițiile unor întreceri cum sunt aceste concursuri, sportivii ar trebui să beneficieze *ex-officio* de asigurări de viață sau de accidente, cu limite de despăgubire aduse a nivelurile practicate pe plan internațional, suficiente pentru a oferi sportivilor condiții confortabile de

²⁷ Accident la Trofeul Ploiești. Un Ferrari a lovit o Tesla și o Honda, Observatorul Prahovean, 15 mai 2022, https://www.youtube.com/watch?v=l_wX0ySoogU&t=49s (accesat 03.08.2022).

tratament și recuperare în cazul spitalizărilor post-accident. Dar organizatorii solicită sportivilor doar unele declarații pe proprie răspundere, tocmai pentru a nu fi obligați la despăgubiri în cazul în care regulile de securitate nu sunt respectate de către aceștia. În mod normal, la orice competiție, concurs, întrecere, participanții sunt obligați să respecte unele regulamente, dar și organizatorii sunt obligați să respecte măsurile de siguranță și securitate. Organizatorii au obligația să asigure aceste competiții, la societăți de profil care să le emită polițele de asigurare aferente.

Pe durata desfășurării acestor competiții, sub acest aspect, participanții trebuie să se subordoneze regulamentului competiției, iar orice accident în timpul competiției este, de fapt, un accident de muncă, conform legislației în vigoare, la care am făcut referire în acest studiu. Se impune ca autoritățile statului să verifice și să stabilească condițiile în care declarațiile pe proprie răspundere ale sportivilor exonerează de răspundere organizatorii.

Dar, din câte am prezentat, pentru cele trei persoane decedate și pentru ceilalți participanți cu vătămări corporale, organizatorii nu au fost responsabilizați pentru a acorda despăgubirile care se cuveneau.

De altfel, această federație FRAS, a instituit de la apariția ei, un sistem care nu se aplică în nici o țară din lume unde se organizează un concurs, întrecere, competiție, în sensul că nu există nici o premiere materială acordată câștigătorilor, care, prin esența ei, înseamnă concurs-întrecere-competiție.

Menționăm că Automobil Clubul Român, de-a lungul celor 118 ani de existență, a asigurat premii materiale în bani, pentru câștigătorii întrecerilor, cu toate că nu existau subvenții din Bugetul de Stat.

În prezent, există sume importante din Bugetul de Stat pentru sportul românesc, din care FRAS a primit în ultimii ani sume între 800.000-1.000.000 lei/an, care, iată, nu ajung la sportivi nici măcar sub formă de premii, ca să nu mai vorbim de susținerea participării acestora la competiții internaționale (cu mâhnire am constatat, din afirmațiile din presă, că un oficial al unei federații sportive s-a autopremiat cu suma de 75.000 Euro și, culmea, în prezent este ministrul sportului).

După știința noastră, fondurile substanțiale din alocațiile de la Bugetul de Stat se folosesc aproape în totalitate pentru banchete, chermize (a se vedea poprirea de către executorii judecătorești a conturilor FRAS, pentru o sumă de cca. jumătate de milion de lei pentru o chermiză numită festivitate de premiere la Sinaia), și salarii, cât și pentru echipamente sportive cu inscripții comerciale oferite unor personalități, existând și miniștri, îmbrăcați în asemenea echipamente cu inscripțiile comerciale pe ele (fapt inacceptabil pentru un demnitar de stat).

De reținut că sumele încasate din Bugetul de Stat sau de la autoritățile locale (primării și consilii județene) nu știm a fi verificate de organele de stat (ANAF, Curtea de Conturi etc.), care poate ar descoperi faptul că automobilismul din România este astăzi mai mult o afacere comercială, nu întotdeauna transparentă, și mai puțin o întrecere sportivă.

Automobil Clubul Român va sesiza în continuare ilegalitățile descoperite în sportul automobilistic din România. Faptul că sportivii, care sunt autorii principali ai acestor întreceri, nu beneficiază de nici un sprijin din alocațiile bugetare, nu reprezintă adevărata esență a folosirii subvențiilor de stat. Asigurarea unor funcții călduțe pentru funcționari protejați politic, dar plătite foarte bine, poate fi motivul de consumare a alocațiilor bugetare, mai ales într-un sport, care, în întreaga lume, se autofinanțează, ca și fotbalul sau tenisul.

Este revoltător când vedem că sportivii pot plăti cu viața pasiunea lor sportivă, în timp ce familiile rămase (copii, soții) nu primesc nici o despăgubire.

ACR va susține tot timpul cauza dreptății și a echității!

Automobil Clubul Român nu trebuie să se oprească, morții nu ne lasă!

Dr. ing. Alin Drosu

Specialist Siguranță Rutieră

Automobil Clubul Român, e-mail: alin.drosu@acr.ro