

## **ANEXO VII: PROTOCOLO SEGURIDAD PRUEBAS FACV.**

- ✓ **ARTÍCULO 1º - INTRODUCCION**
- ✓ **ARTÍCULO 2º - PROCEDIMIENTO PARA LA REALIZACION DE UN PLAN DE SEGURIDAD, EMERGENCIAS Y SANITARIO**
- ✓ **ARTÍCULO 3º - RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES**
- ✓ **ARTÍCULO 4º - CARAVANA DE SEGURIDAD**
- ✓ **ARTÍCULO 5º - PREPARACION DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS**
- ✓ **ARTÍCULO 6º - PROCEDIMIENTO DE ACCIDENTES PARA EQUIPOS Y COMISARIOS**
- ✓ **ARTÍCULO 7º - PLAN DE SEGURIDAD PARA CADA TRAMO CRONOMETRADO**
- ✓ **ARTÍCULO 8º - PLAN SANITARIO**

## Artículo 1.- INTRODUCCION

La Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana, regula por medio de la presente normativa, los procedimientos de seguridad para las pruebas que formen parte de sus Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges o bien de aquellas que se realizasen bajo el marco legal de su competencia.

Lo que a continuación se expone se entenderá de obligado cumplimiento por razones de seguridad y su inobservancia entrañará de forma automática la no celebración o la suspensión de la prueba, encuéntrase esta en el momento en que se encuentre de su desarrollo.

## Artículo 2.- PROCEDIMIENTO PARA LA REALIZACIÓN Y APROBACIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD, EMERGENCIAS Y SANITARIO

### 2.1.- PRESENTACIÓN DEL MANUAL DE SEGURIDAD:

Todo Comité Organizador que solicite a la FACV un permiso de organización para la realización de una prueba deportiva, deberá enviar en el plazo máximo de 60 días antes de la realización de la misma, el correspondiente Reglamento Particular de la prueba, y **CONJUNTAMENTE**, el Plan de Seguridad, Emergencias y Sanitario, al que denominaremos de manera más breve como **"MANUAL DE SEGURIDAD"**, que deberá cumplir los artículos establecidos en este protocolo.

### 2.2.- APARTADOS DEL MANUAL DE SEGURIDAD:

**El Manual de Seguridad deberá incluir**, al menos, los siguientes puntos que a continuación se indican, para ser aprobado:

#### **A. PROGRAMA HORARIO de la prueba**

#### **B. UBICACIONES DE LA PRUEBA:**

Se especificará cada una de ellas indicando dirección postal completa, así como las coordenadas GPS. Se indicarán, como mínimo, las siguientes ubicaciones:

- **Oficina Permanente**
- **Verificaciones Administrativas:** Hora y lugar.
- **Verificaciones Técnicas:** Hora y lugar.
- **Parque Cerrado:**
- **Parque Pre-Salida:** Hora y lugar.
- **Salida Rallye 1º:** Hora y lugar.
- **Zona de Asistencias:** Se indicará ubicación completa especificando el GPS Entrada y de Salida de la Zona de Asistencias
- **Meta Rallye 1º:** Hora y lugar.
- **Entrega Trofeos:** Hora y lugar.

#### **C. CUADRO HORARIO DE TRAMOS**

#### **D. CUADRO HORARIO VEHICULOS CARAVANA DE SEGURIDAD**

#### **E. ITINERARIO HORARIO**, completo con detalle de los sectores de enlace.

#### **F. PLANO GENERAL DE LA PRUEBA y de los Tramos Cronometrados.**

#### **G. CUADRO DE OFICIALES**, indicando cargo, nombre y Número de Licencia.

#### **H. CUADRO TELEFONOS DE INTERES de los Servicios de Seguridad**, donde deben aparecer, además de los teléfonos del Cuadro de Oficiales, Jefes de Tramo y Caravana de Seguridad, los siguientes teléfonos activos durante la prueba:

- Policía Local de cada población por la que trascurra el itinerario de la prueba.
- Guardia Civil de Tráfico
- Hospitales públicos alertados y que estén relacionados con el recorrido de la prueba
- Servicio médico de Urgencias de los Hospitales concertados y públicos.
- Bomberos
- Servicios de grúa
- Ambulancias en cada tramo (DYA, Cruz Roja o equivalente).
- Coches "R"
- Coches "S"

En caso de ser imposible indicar en su momento los números de teléfono de contacto de todos los relacionados, el Organizador deberá hacer llegar a todos los responsables de los medios de seguridad y emergencias de la prueba, así como a los miembros del Cuadro de Oficiales, Jefes de Tramo y Caravana de Seguridad, dicha relación de entidades, nombres y teléfonos ANTES del comienzo de las Verificaciones Administrativas de la misma.

- I. **EL PLAN DE SEGURIDAD PARA CADA TRAMO CRONOMETRADO**, en el cual deberán figurar los oficiales clave, los servicios de emergencia del tramo, números de teléfono, etc., además de un mapa detallado del tramo cronometrado. Este punto se especifica y detalla en este mismo documento más adelante en un artículo en concreto.
- J. **LOS RECORRIDOS DE EVACUACIÓN PARA CADA TRAMO CRONOMETRADO**, donde se especifique e indique, el recorrido a realizar por los medios de emergencias cuando tengan que trasladar a un herido desde el tramo cronometrado hasta el servicio de Urgencia u Hospital más cercano. Se especificarán tanto desde la Salida como desde la Meta. Estos recorridos de evacuación deberán estar en posesión de los medios de emergencias y evacuación antes del comienzo de la salida de la prueba.
- K. **RECORRIDOS ALTERNATIVOS**: Los organizadores y el Director de Carrera deberán prever para cada tramo cronometrado un recorrido alternativo susceptible de ser utilizado en caso de anulación o neutralización del mismo, para que se realice cuando sea imposible utilizar el recorrido inicial del Itinerario Horario y del RoadBook por los participantes. Estos Recorridos Alternativos deberán estar en la Salida de cada TC, en posesión del Jefe de Tramo para ser entregados a los participantes en caso de que sea necesario.
- L. **Todos los puntos anteriormente indicados en el Art. 2 podrán ser modificados a posteriori de la entrega inicial del Manual de Seguridad mediante Complementos al Manual de Seguridad y al Reglamento Particular de la prueba, aprobados SIEMPRE por la FACV antes del inicio de las Verificaciones Administrativas, excepto el correspondiente al punto I)- "Plan de Seguridad para cada Tramo Cronometrado" que solo se podrá modificar cuando se cumplan ciertos requisitos que se especifican en su artículo correspondiente.**

### **2.3.- INSPECCIÓN DE SEGURIDAD:**

Una vez presentado a la FACV el Manual de Seguridad, se procederá a la Inspección de Seguridad, en la que se comprobará que se cumple este protocolo y donde aparecerán los puntos conflictivos a tener en cuenta para el encintado y medidas protectores. Esta Inspección de Seguridad deberá realizarse por el Delegado de Seguridad de la FACV semanas antes del evento, a ser posible, en compañía del organizador, y a ser posible, del Director de Carrera.

2.3.1.- Una vez realizada la Inspección, el Delegado de Seguridad de la FACV podrá:

- Recomendar que un tramo no sea incluido en el itinerario
- Registrar y modificar medidas destinadas a prevenir un accidente durante la prueba, que habrán sido acordadas con el organizador durante la inspección.
- Solicitar al organizador que proponga medidas para prevenir o mitigar la gravedad de un accidente que deberán ser cumplidas para que se realice el Tramo Cronometrado.

2.3.2.- Después de haber visitado el recorrido el Delegado de Seguridad de la FACV enviará un informe por escrito al Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba, al Director Deportivo de la FACV, al Organizador y al Director de Carrera informando de su inspección y decisiones a tomar.

### **2.4.-CONSECUENCIAS DE UNA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD:**

2.4.1.- Un informe de inspección realizado permitiendo la inclusión de cualquier tramo en una prueba, no garantiza ni implica de manera alguna que el tramo pueda considerarse seguro.

2.4.2.- Después del envío oficial del informe de inspección, el organizador de la prueba tendrá un máximo de dos semanas para dar una respuesta con comentarios sobre el informe. En ausencia de comentarios, el informe se considerará como definitivo. Sin embargo, si tras este período de dos semanas sigue existiendo un desacuerdo entre el Delegado de Seguridad y el organizador correspondiente, la Comisión de Seguridad de la FACV regulará el asunto y tomará las medidas oportunas que deberá asumir el organizador, llegando incluso a poder anular el permiso de organización.

2.4.3.- En caso de que no se realicen las modificaciones planteadas en la Inspección, el tramo cronometrado correspondiente no se podrá realizar en la prueba.

### **2.5.- COMUNICACIÓN A HOSPITALES:**

El contacto con los hospitales previstos deberá establecerse por escrito, a más tardar 30 días antes del rally, solicitando que los servicios de emergencia estén en alerta. Deberá estar a disposición del Director de Carrera y de los Comisarios Deportivos al comienzo de la prueba, las copias de los documentos de solicitud firmados, con el cuño y/o firma del Hospital y la fecha de recepción del mismo en el hospital.

**RECOMENDACIÓN:** En todos los casos deberá establecerse contacto con las autoridades locales o, en su defecto, con una organización privada, con el fin de elaborar un plan de rescate para el caso de un incidente mayor o incidentes que no estén al alcance de los servicios médicos in situ.

## **Artículo 3.- RESPONSABILIDADES DE LOS OFICIALES**

### **3.1.- Director de Carrera**

El Director de Carrera es responsable de que el evento se desarrolle de manera segura, tomando todas las decisiones y medidas necesarias para ello, apoyándose en personal competente que le asista en la redacción e implementación del plan de seguridad. Dado el caso, es responsable de aplicar el plan de seguridad de la manera más práctica que sea posible.

También es responsable de informar a los Comisarios Deportivos sobre todos los temas urgentes y, en colaboración con el Responsable de Seguridad, de que toda la información relevante sobre cuestiones de emergencia sea publicada exclusivamente a través del Departamento de Prensa.

### **3.2.- Responsable/Delegado de Seguridad**

- Participa en la elaboración del plan de seguridad.
- Junto con el Director de Carrera y el Organizador designa los oficiales para la Caravana de Seguridad
- Junto con el Director de Carrera y el Jefe de Tramo, designa a los oficiales de seguridad para la salida y la llegada de cada tramo, así como los puntos necesarios en el mismo.
- En colaboración con cada Jefe de Tramo, prepara un plan en el que se indiquen los puntos de encuentro y las ubicaciones de las ambulancias, bomberos y equipos de rescate, comisarios de punto de radio y comisarios de seguridad.
- Antes del inicio del evento, se asegura de que todo el personal disponga de una copia del plan de seguridad, que todo el personal esté debidamente formado y que tengan claras todas las responsabilidades que se les han asignado.
- El día del evento, comprueba que todos los vehículos de seguridad y el personal estén correctamente posicionados, y debe asegurar que todos los dispositivos médicos y de seguridad estarán colocados correctamente y de acuerdo con el reglamento y el Manual y Plan de Seguridad.

### **3.3.- Jefe de Tramo Cronometrado**

- Deberá informarse lo antes posible sobre el o los tramos cronometrados que le hayan sido asignados para conocerlos en detalle. Esto implica recorrer el tramo antes del evento para ser conocedor del mismo, sus

puntos críticos, sus posibles problemas, conocer los posibles recorridos de evacuación, etc.

- Deberá redactar una lista de las necesidades del tramo cronometrado de acuerdo con los requisitos especiales de cada tramo y sobre esa base solicitar a los organizadores el personal y material necesario para el evento.
- Junto con el Director de Carrera o su representante y el Responsable de Seguridad del evento, designará a los comisarios de seguridad que colaborarán con él cuando sea necesario activar el plan de seguridad.
- Es responsable de comunicarse con el Director de Carrera y con el Responsable de Seguridad con el fin de implementar las zonas de público así como las zonas prohibidas.
- Se encargará de preparar el tramo cronometrado y de la instalación correcta de las barreras y demás dispositivos necesarios para el montaje del tramo cronometrado.
- Especificará la posición de las señales de advertencia dentro del o de los tramos cronometrados que estén bajo su responsabilidad, y se asegurará de que estén bien colocadas. Durante los reconocimientos y el evento coordinará la distribución de información para el público y vecinos de la zona dentro de su área de responsabilidad.
- Deberá solicitar mapas detallados de los tramos cronometrados que le hayan sido asignados y, junto con el responsable de seguridad del tramo, implementará el plan de seguridad según el mapa, asegurándose de que todos los equipos de seguridad estén posicionados de acuerdo con el plan que se haya preparado.
- Conocerá el Plan de Seguridad en detalle y dispondrá de una lista de todo el equipamiento a su disposición durante el evento.
- **Estará en contacto constante con el Responsable de Seguridad y con el Director de Carrera en la Base de Rallye, así como con los comisarios de seguridad en el tramo.**
- Comprobará las rutas de emergencia o evacuación, de forma que en caso de accidente, las ambulancias no vean impedida su circulación por vehículos del público.
- Durante el evento, deberá encontrarse en la salida del tramo cronometrado.
- Además registrará el paso de cada vehículo de rally e informará a todos los comisarios en los puntos de radio y a la Llegada a través del canal de radio de seguridad.

### 3.4.- Comisarios de Ruta y Seguridad

- Estarán posicionados a lo largo del tramo cronometrado.
- Dependen del Jefe del tramo.
- Recibirán la formación adecuada y conocerán exactamente sus deberes
- Estarán equipados con silbatos con el fin de mantener al público alejado de zonas prohibidas e informarles sobre el paso de vehículos de rallye.
- Deberán llevar chalecos de identificación del mismo color todos los Comisarios de Seguridad del Rallye

**Todo el personal que actúe en la prueba deberá llevar chalecos de identificación.**

## Artículo 4.- CARAVANA DE SEGURIDAD

### 4.1.- DEBERES DE LOS VEHÍCULOS DE LA CARAVANA DE SEGURIDAD

Uno de los principales problemas al preparar un tramo cronometrado es asegurar que todo esté preparado correctamente antes de la llegada del público. No tiene sentido preparar el tramo después de la llegada del público, ya que será difícil desplazarlos a la posición correcta. La programación del desarrollo del tramo debe establecer una hora a la que el Comisario Jefe del Tramo recorra el tramo para comprobar que todo esté en orden y, si fuese necesario, informar al jefe de puesto de cualquier requisito adicional. En tramos muy largos, es posible que sea necesario que un asistente recorra parte del tramo, de forma que un oficial compruebe la primera mitad y

el segundo oficial compruebe, simultáneamente, la segunda mitad. Esto permitirá realizar la comprobación más tarde, cuando haya llegado más público.

Al desplazarse a lo largo del tramo, hay que asegurarse de que todo se ha montado de acuerdo con el plan de seguridad. Debe recordarse que el plan ha sido preparado tras un estudio exhaustivo y no deberá tomarse a la ligera. En el momento de comprobar el tramo, es probable que haya llegado ya gran cantidad de público por lo que se tendrá la oportunidad de revisar todo y asegurar que el plan establecido se cumple satisfactoriamente.

**Hay que recordar, que un vehículo fuera de control puede recorrer una distancia muy larga. Es importante asegurarse de que el público esté lo suficientemente alejado en puntos peligrosos. Obviamente, los lugares elevados son la mejor opción.**

### **4.2.- VEHÍCULOS DE SEGURIDAD**

Los vehículos de seguridad recorren los tramos cronometrados antes del paso de los vehículos de rallye, con el fin de comprobar la preparación correcta y la seguridad del tramo, de los controles y el correcto posicionamiento del público.

Los vehículos de la Caravana de Seguridad deberán circular siempre con el tramo cerrado al tráfico. Esto no implica que otros vehículos que el organizador disponga para asegurar la seguridad de pilotos y público puedan realizar su función antes del cierre de tramo.

Se recomienda que se pre-encienten y pre-señalen los tramos cronometrados antes del cierre de los mismos para, una vez cerrados al tráfico, poder realizar la tarea del encintado definitivo lo antes posible y sin producir atrasos en la salida prevista de los participantes

Además de los que a continuación se indican, podrá haber otros vehículos de Caravana de Seguridad siempre que éstos sean para el refuerzo de la misma, tales como el vehículo(s) "Megafonía" o incluso varias unidades correctamente identificadas y numeradas de los siguientes enumerados a continuación en el apartado (1).

**El orden y cantidad de los vehículos de la Caravana de Seguridad no podrá ser modificado ni alterado a partir del apartado (4),**

El vehículo del Observador o de los Comisarios Deportivos, aun cuando recorran el tramo entre ella, no se consideran vehículos de la Caravana de Seguridad, ya que su función es simplemente de supervisión y fiscalización de los reglamentos deportivos, y deberán circular siempre antes de los vehículos del apartado (3)

#### **(1). Vehículo de inspección de la Caravana de Seguridad: "Cintas" y "OK"**

Los Vehículos de Inspección de la Caravana de Seguridad deben recorrer cada tramo cronometrado según un horario previamente establecido, entre 1:30 h. y 40 minutos antes de la hora prevista para el primer vehículo en el CH. Su tarea es comprobar posibles problemas en la ruta. Ellos comprobarán que todos los cruces estén cerrados y que todas las zonas prohibidas estén correctamente señalizadas y encintadas. Deberán estar equipados con radios y teléfonos móviles. Asimismo comprobarán que el material necesario para la correcta consecución de la competición está disponible y funcionando.

#### **(2). Vehículo Director Adjunto.**

El vehículo del Director Adjunto es el vehículo que directamente transmite las decisiones y planteamientos del Director de Carrera en los tramos cronometrados. Además de comprobar el Plan de Seguridad, verificará las disposición, ubicación y funcionalidad correcta de todos los recursos que deben poder actuar, tanto humanos como técnicos, durante todo el recorrido de la prueba. Desde la Salida, hasta la Meta.

Deberá realizar íntegramente el recorrido de la prueba como máximo 30 minutos antes del primer participante, siguiendo exactamente los documentos del Itinerario Horario y el Roadbook, para poder comprobar que todo es correcto y que no hay ningún problema o inconveniente de última hora que impida completarse el recorrido y el horario conforme indican ambos documentos.

Estará en constante comunicación con el Director de Carrera en la Base, así como con el Responsable y el Delegado de Seguridad, y con el resto de la Caravana de Seguridad, y deberá informar siempre del estado de los enlaces entre las pruebas cronometradas, así como dar el visto bueno a los tramos cronometrados.

Podrá dar las últimas instrucciones a los Jefes de Tramo, a los Comisarios de Ruta y Seguridad ubicados en el tramo, así como a los comisarios en Meta para que todo esté correcto, según le indiquen desde Dirección de Carrera.

### **(3). Vehículo Responsable/Delegado de Seguridad**

El vehículo del Delegado de Seguridad es el máximo responsable en que la Seguridad preventiva ante posibles accidentes en un tramo cronometrado se cumpla tal y como se indica en el Manual de Seguridad, que previamente debe haber sido aprobado por el Delegado de Seguridad.

Asimismo, y según su criterio, y debido a causas que puedan modificar las situaciones inicialmente previstas, podrá indicar nuevas medidas de seguridad para prevención de posibles incidentes con los participantes y/o con el público.

Tendrá potestad para cancelar o retrasar la salida de los tramos cronometrados. Antes de proceder a la suspensión definitiva, contactará con Dirección de Carrera para comunicar el problema existente y conocer la opinión del Director de Carrera al respecto.

Este vehículo iniciará el recorrido de la prueba en el horario establecido a tal efecto y que nunca será más tarde de 20 minutos antes del primer participante, resolviendo los problemas relacionados con la seguridad, debiendo estar en permanente contacto con la Dirección de Carrera para que conozca dichos problemas.

En el caso de que el problema no pudiera resolverse, el Delegado de Seguridad, comentado el tema con el Director de Carrera, tomará una decisión al respecto. La conversación sobre un problema grave debe realizarse vía teléfono o frecuencia privada (si la hubiere).

Comprobará insitu el cumplimiento del Plan de Seguridad aprobado y verificará las disposición, ubicación y funcionalidad correcta de todos los recursos que deben poder actuar, tanto humanos como técnicos, durante todos los recorridos cronometrados de la prueba.

### **(4). Vehículo Triple Cero "000" (Vehículo de Seguridad)**

El vehículo de seguridad 000 deberá recorrer cada tramo cronometrado entre 30 y 20 minutos antes de la hora prevista para el primer vehículo participante de la prueba. Su tarea es comprobar que todas las señales de advertencia, comisarios de punto de radio y comisarios de seguridad estén en sus puestos. Deberá informar a Dirección de Carrera sobre el estado de preparación del tramo.

Deberá estar equipado con un megáfono, luces destellantes en el techo y sirenas, radio y teléfono móvil.

### **(5). Vehículo Doble Cero "00" (Vehículo de Seguridad)**

El vehículo 00, conducido por un equipo experimentado y habilitado por la FACV, deberá recorrer cada tramo cronometrado siguiendo un horario predeterminado, entre 20 y 15 minutos antes de la hora prevista para el primer vehículo participante de la prueba, dependiendo de la longitud y las características particulares de cada tramo. Deberá comprobar nuevamente la seguridad del público y, utilizando el megáfono si fuese necesario, deberá guiar al público hacia las zonas seguras.

Deberá estar equipado con un megáfono, luces destellantes en el techo y sirenas, radio y teléfono móvil.

### **(6). Vehículo Cero "0" (Vehículo de Seguridad)**

El vehículo 0, conducido por un equipo experimentado y habilitado por la FACV, deberá recorrer cada tramo cronometrado siguiendo un horario predeterminado, entre 10 y 5 minutos antes de la hora prevista para el primer vehículo participante de la prueba, dependiendo de la longitud y las características particulares de cada tramo.

Realizará la última comprobación del tramo y dará la última advertencia de que el tramo está a punto de comenzar.

Deberá estar equipado con un megáfono, luces destellantes en el techo y sirenas, radio y teléfono móvil.

El vehículo 0 no compite en el Rallye, pero es el último vehículo de seguridad antes del primer vehículo de competición. No debe ser pilotado a máxima capacidad del vehículo ni del piloto. Si fuese necesario, deberá parar en los sitios conflictivos, avisando a Dirección de Carrera, para guiar al público hasta zonas seguras.

El Director de Carrera no dará salida a los participantes en un tramo, aun cuando esto produzca un retraso en el horario planificado de la prueba, hasta que no esté totalmente seguro de la seguridad del mismo y el coche 0 le haya indicado que todo es correcto al finalizar el tramo cronometrado.

Por ello, nunca dará la salida al primer participante están el coche 0 recorriendo aún el tramo cronometrado y sin haber recibido la conformidad desde el mismo.

### **(7). Vehículos Escoba o Banderas**

Los "vehículos escoba o banderas" deben recorrer los tramos cronometrados detrás del último vehículo de competición, comprobando si ha quedado algún vehículo inmovilizado dentro del tramo. Informarán al Jefe de Tramo y a Dirección de Carrera sobre la situación y el estado en cada caso. Las acciones necesarias serán asumidas por Dirección de Carrera que, si es necesario, las transmitirá al Jefe de Tramo para que actúe en consecuencia. Además recogerán los carnets de ruta de los participantes que abandonen la competición, así como todas las listas y documentos en poder de los comisarios en los controles y puntos de radio que se le indiquen desde Dirección de Carrera.

Ningún puesto de control del tramo deberá cerrar ni abandonar su lugar hasta ser informado por Jefe de Tramo que el vehículo escoba/banderas ha finalizado el recorrido por el tramo. El Director de Carrera es quien da la autorización para cerrar los puestos y abrir el tramo al tráfico.

Los vehículos de la Caravana de Seguridad, especialmente el 000, 00 y 0 informarán por radio del momento en el que empiezan y finalizan el recorrido por cada tramo cronometrado.

Los vehículos 00 y 0 deberán utilizar carnets de control o ruta para asegurar que todos los encargados de cronometraje se familiaricen plenamente con su uso y se compruebe que el sistema de cronometraje funciona correctamente.

Debería que haber disponible un vehículo de reserva en la salida de cada tramo cronometrado para actuar como vehículo 0 en el caso de que un tramo tenga que ser retrasado, detenido o interrumpido por cualquier motivo una vez el coche 0 haya tomado la salida y haya terminado o no el recorrido del tramo. En ningún caso un coche de seguridad en salida tipo "S" o "R" podrá realizar dicha función.



### RESUMEN Funciones de los Vehículos de la Caravana de Seguridad

Caravana Seguridad	CINTAS	OK	DIRECTOR	OBSERVADOR	COCHE 000	DELEGADO SEGURIDAD FACV	COCHE 00	COCHE 0	BANDERAS
RoadBook	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Carnet de Ruta	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	SI	NO
Recorrido Completo	AL MENOS TC's	SI	SI	-----	SI	AL MENOS TC's	SI	SI	SI
Hora Buena	-----	SI	SI	-----	SI	SI	SI	SI	SI
Pregunta a DC Salida TC	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Avisa a DC Meta TC	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Funciones	Encintar	Revisar que no falte nada en TC	Comprobar RoadBook y Manual Seguridad	OBSERVAR	SEGURIDAD	COORDINACIÓN Y SEGURIDAD	SEGURIDAD	SEGURIDAD	CONTROL
<b>LABORES A REALIZAR POR LOS VEHICULOS DE LA CARAVANA DE SEGURIDAD</b>	Comprobar cruces y caminos que estén cortados	Revisar Material TC's	Revisar el estado de TODO el recorrido y del RoadBook		Comprobar ubicación del público y del encintado	COORDINACIÓN DE LA CARAVANA DE SEGURIDAD	Comprobar ubicación del público y del encintado	Comprobar ubicación del público y del encintado	PREGUNTAR y COMPROBAR EN CADA CONTROL los coches que han pasado por ese control
	Comprobar paneles de carton señal de dirección en los cruces en el TC	Comprobar cronómetros en Hora. Si no están, ponerlos o avisar!!	Revisar dispositivos Seguridad en SALIDA: Radio, Ambulancia, Grúas, Coche "R", Coche "S", Bomberos, etc.		Colocación de CINTAS y señalítica en el TC	Comprobar ubicación del público y del encintado	Revisión de Carnet de Ruta y Roadbook	Revisión de ESCAPATORIAS	LLEVAR EN TODO MOMENTO EL CONTROL DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS EN CARRERA
	Encintar Zonas Prohibidas al público	Comprobar que estan BIEN COLOCADAS	Revisar dispositivos Seguridad en TC (Radios y Manual Seguridad)		Comprobar el estado e incidencias de TODO el recorrido, Enlaces y TC's	REPASO de ENCINTADO, cortes de carretera y señalítica en el TC	Revisión de ESCAPATORIAS	Revisión de Carnet de Ruta y Roadbook	RECOGER CARNETS DE RUTA de participantes que abandonen
		PANCARTAS CH	Revisar ubicación GC en cortes del TC			REVISAR DOTACIÓN DE SEGURIDAD	Revisión de Hora de TODOS los cronos	Revisión de Hora de TODOS los cronos	RECOGER hojas de control o tiempos si así se le indica
		PANCARTAS SALIDA				CONTACTO DIRECTO CON D.C.	Revisión COLOCACIÓN PANCARTAS	Revisión COLOCACIÓN PANCARTAS	
		PANCARTAS META							
		PANCARTAS STOP							
		Comprobar Extintores en SALIDA y Control STOP							
	Comprobar material Cronometradores, Hojas de campo, Reloj Cuenta Atrás, etc								

4.3.- Formato Tipo Cuadro Horario de la Caravana de Seguridad

Sábado XX de ____ de 2016													OBS	SEG
TC	TRAMO	Km. TC	Cierre	CINTAS	OK	SEG	DIR	FACV	000	FACV	00	0	Salida 1º	
<b>SALIDA RALLYE</b>					9:10	9:25	9:30	9:32	9:35	9:40	9:45	9:50	10:00	
1	TC 1	__,__	9:30	9:30	9:40	9:55	10:00	10:02	10:05	10:10	10:15	10:20	10:30	
2	TC 2	__,__	10:00	10:00	10:10	10:25	10:30	10:32	10:35	10:40	10:45	10:50	11:00	
3	TC 3	__,__	10:30	10:30	10:40	10:55	11:00	11:02	11:05	11:10	11:15	11:20	11:30	
<b>PARQUE ASISTENCIA</b>					10:45	11:00	11:05	11:07	11:10	11:15	11:20	11:25	11:35	
4	TC 4	__,__	11:30	11:30	11:45	12:00	12:05	12:07	12:10	12:15	12:20	12:25	12:35	
5	TC 5	__,__	12:00	12:00	12:10	12:25	12:30	12:32	12:35	12:40	12:45	12:50	13:00	
<b>PARQUE ASISTENCIA y META</b>					12:40	12:55	13:00	13:02	13:05	13:10	13:15	13:20	13:30	

### Artículo 5.- PREPARACIÓN DEL TRAMO CRONOMETRADO PARA LA PRUEBA

#### 5.1.- CARTELES ANUNCIADORES DE CORTE DE CARRETERA:

Desde, al menos quince días antes de la prueba, y comprobando la semana y días anteriores a la misma, que continúan estando COLOCADOS Y VISIBLES, deberán FIJAR en las carreteras donde se desarrollará la prueba cronometrada, y en los accesos a las mismas, notorios **carteles anunciadores del corte de la carretera prevista**, especificando los horarios de cierre al tráfico de la vía, con el fin de que los usuarios habituales de la misma tengan conocimiento de ello y no les genere un problema inesperado la realización de la prueba deportiva.

#### 5.2.- CRITERIOS PARA "ZONAS DE PÚBLICO" Y "ZONAS PROHIBIDAS"

Al revisar un tramo cronometrado es necesario identificar las partes del tramo que presentan riesgos superiores a lo que se pueda considerar normal.

Se trataría de puntos como:

- Cambios de rasante o saltos
- Curvas muy cerradas
- Cruces de carreteras
- Caminos o sendas que accedan al tramo por donde puedan acceder al tramo cerrado otros vehículos ajenos a la prueba, bicicletas, tractores,..etc.
- Doble cambio de sentido (curva en "S")
- Curva de media velocidad después de una sección muy rápida

Sin lugar a dudas existen otras zonas que resultarán obvias para personas experimentadas al repasar el tramo.

**Se recomienda solicitar el asesoramiento de un piloto o copiloto local con mucha experiencia, para que estudie los tramos e identifique los puntos de peligro.**

Una vez identificados estos puntos, es necesario determinar las necesidades específicas que deberán tenerse en cuenta en el plan de seguridad. A saber:

- Inclusión de escapatorias
- Identificación de zonas elevadas en las que el público pueda colocarse con seguridad
- Cruces de carreteras y caminos o sendas que accedan al tramo.
- Identificación de las zonas en las que el público podría correr peligro
- Consideración de las necesidades de la prensa acreditada, en caso de haberla.

Una vez estudiado todo el tramo e identificadas las secciones y puntos que requieren de atención especial en términos de seguridad para el público, es necesario valorar estos puntos sobre una escala de 1 a 3 la **Categoría del Riesgo**, siendo 1 requisitos de seguridad generales y 3 aquellos puntos críticos que requieren de una atención especial respecto a la seguridad.

Por ello en el Manual de Seguridad, **se deberá identificar cada punto de control de seguridad** indicando, al menos, los siguientes datos:

- Orden del punto dentro del tramo
- Categoría del riesgo.
- El punto kilométrico y la vía donde se encuentra
- La distancia del punto respecto a la Salida del tramo
- La coordenada GPS
- Una descripción del punto y los riesgos existentes.
- Los medios materiales y humanos que se dispondrán en dicho punto, especificando:
  - Cinta y carteles indicadores (S/N)

- Comisario Ruta (S/N) y número de ellos.
- Comunicación Directa mediante Walkie o Emisora (S/N), y canal en su caso.
- Otros medios
- Fotografía del punto, con señalización, encintado o medidas a realizar
- Fotografía aérea satélite donde se identifique el punto.

### 5.2.1.- CATEGORÍAS DEL RIESGO

#### Categoría 1

Las secciones de poco riesgo pueden gestionarse simplemente mediante la colocación de cintas y marcadores que identifiquen los puntos a partir de los cuales el público no tiene permitido pasar, o bien que se notifique, y a ser posible se impida, el acceso de personas o vehículos al recorrido. Además, si fuese necesario, se dispondría de comisarios correctamente identificados y formados

#### Categoría 2

Secciones de riesgo medio en las que puede ser necesario colocar comisarios adicionales para el público. Se deberán colocar señales de peligro y zonas de acceso prohibido identificadas mediante la señalización adecuada, una red de retención adicional y posiblemente presencia policial para asegurar que el público respete las indicaciones de los oficiales. Estas áreas también incluirán aquellas en las que es preciso incorporar escapatorias para los vehículos participantes.

#### Categoría 3 – ZONAS ESPECIALES

Zonas muy peligrosas. Sus principales características son:

- Importantes cambios de dirección
- Curvas en "S"
- Saltos tras los cuales los vehículos pueden perder el control y salirse de la carretera.
- Curva de media velocidad después de una sección muy rápida

**Todas las secciones de la categoría 3 deben identificarse como zonas prohibidas, a excepción de zonas elevadas respecto al recorrido de la especial.**

#### Altura mínima a la que debe colocarse el público sobre la carretera

Velocidad	Baja velocidad	Velocidad media	Alta velocidad
Altura	1m	2m-3m	Más de 3m

### 5.2.2.- UTILIZACIÓN DEL ENCINTADO

#### **CINTA ROJA – Zona prohibida al público**

La cinta roja deberá colocarse **SOLO y EXCLUSIVAMENTE** a partir del límite donde el público pueda situarse en una zona prohibida.

Nunca se encintará con color rojo un camino de acceso al tramo o cualquier otra situación que no implique la prohibición de situarse el público tras esa cinta.

Lo ideal sería realizar un primer encintado delimitando la zona prohibida, y otro encintado, también con cinta roja o amarilla, posterior al primero, y dejando un pasillo entre ellas como zona de seguridad y de prohibición de ubicarse entre las cintas.

Por definición, deberán encintarse SIEMPRE con Cinta Roja:

- Todas las curvas pronunciadas, especialmente en la trayectoria exterior de las mismas y dependiendo del caso, también en parte interior por si ciñen o sobreviran en la curva
- Los guardarraíles y pretilos de las carreteras.
- Además, deberán seguirse los siguientes gráficos para identificar las zonas de prohibición al público.



### **Cinta Azul o Blanca y CARTEL de CARRETERA CORTADA**

Se deberán encintar y cortar:

- **Todos los caminos a ambos lados del TC por los que se pueda acceder al mismo**
- **Accesos a viviendas, chalets, etc.**

En los cortes de accesos al TC de caminos o carreteras que no vayan a estar vigilados por personal de la organización o fuerzas del orden público, deberán colocarse carteles indicando el corte de la carretera, especificando el horario del corte, para que si llegase cualquier tipo de vehículo por esa senda o camino (bicicleta, moto, tractor, etc.) al TC y se encontrase la cinta de corte, pueda saber que se está celebrando una prueba deportiva y quede avisado del corte.

Obviamente todas estas indicaciones dependen de la cantidad de público asistente. En muchas situaciones las posiciones antes descritas generalmente no serán accesibles para el público y, en consecuencia, no requerirán de especial atención.

### **5.3.- PRECAUCIONES ESPECIALES DURANTE EL DESARROLLO DE LOS TRAMOS**

1. Las vías de emergencia deberán estar vigiladas por agentes de la policía y guardias de seguridad, desde el punto en el que confluyen con las carreteras principales que llevan hacia los tramos.
2. Todas las carreteras de acceso deben indicarse con señales especiales e información adicional.

3 Todas las carreteras de acceso previstas deberán ser anunciadas en el programa oficial, en folletos de información especiales y en la página Web. Deberían incluirse, a ser posible, sencillas señales tipo "roadbook" para guiar al público desde las carreteras principales hasta las áreas de público previstas.

4. Las zonas especiales para ubicación del público deberán marcarse con vallas, señales y cintas. Siempre que sea posible, estas zonas deberán estar alejadas de la carretera con el fin de mantener al público en zonas seguras.

### **Artículo 6.- PROCEDIMIENTO A SEGUIR EN CASO DE ACCIDENTE PARA LOS EQUIPOS DEL RALLYE Y LOS COMISARIOS**

El Plan de Seguridad deberá incluir:

- o Estudio de la ubicación de las zonas reservadas para el público
- o Identificación del acceso para llegar hasta esas zonas desde fuera del tramo
- o Identificación de los servicios médicos/hospital más cercano.

Deben establecerse las acciones que se realizarán en caso de accidente en cada una de las zonas de público. Es probable que el plan sea distinto dependiendo del punto en el tramo, y en algunos casos el plan incluirá el cierre del tramo y el envío de servicios de emergencia a través de la ruta del tramo, por ser la vía más rápida y eficiente.

Al preparar el plan de accidentes, debe identificarse cada una de las zonas de público ya sea mediante una letra o un número, de forma que en caso de accidente los oficiales responsables puedan determinar rápidamente la ubicación.

Otro aspecto a considerar es que la carretera de acceso debe mantenerse libre para asegurar que la asistencia médica pueda llegar fácilmente a la zona de público. Para ello puede ser necesaria la presencia de comisarios adicionales o incluso un plan de acceso adicional.

### **6.1.- PROCEDIMIENTO EN CASO DE INCIDENTE**

#### **Todos los equipos médicos y de seguridad están bajo las órdenes del Jefe de Tramo.**

En cuanto el Jefe de Tramo recibe información sobre un incidente, transmite la información a Dirección de Carrera.

En el caso de tratarse de un accidente grave, el Jefe de Tramo deberá interrumpir el procedimiento de salida después de haber informado al Director de Carrera y si ha recibido de éste la autorización de interrumpir el procedimiento de salida. En tal caso, el tramo cronometrado quedará neutralizado.

El procedimiento a continuación es el siguiente:

1. Interrumpirá el tramo cronometrado y notificará por radio que el tramo ha sido interrumpido, y por tanto neutralizado.
2. Dependiendo de quién se encuentra más cerca del lugar del accidente, ordenará a un comisario de punto de radio, un comisario de seguridad o al que esté más cercano, que se acerque lo antes posible para dar información más detallada y/o ofrecer primeros auxilios, dependiendo del caso.
3. Mientras tanto, Dirección de Carrera establecerá todos los contactos necesarios, incluso con el Helicóptero de Rescate en caso de haberlo, para que se acerque al lugar.
4. Indicará a los comisarios anteriores al punto del accidente que vayan indicando a los participantes que ralenticen su marcha o incluso que paren los vehículos y se queden a la derecha de la carretera para dejar paso a los medios de emergencias.
4. Instruirá a los vehículos de rescate para que accedan al tramo y se desplacen hasta el lugar del accidente sin esperar a que los vehículos de rallye que ya se encuentran en el tramo pasen por el punto en el que están posicionados los vehículos de rescate si hubiese punto intermedio.

Si el Jefe de Tramo es informado de que, además de asistencia médica, se requiere de asistencia adicional, ordenará al vehículo de rescate y/o a otros vehículos de seguridad y emergencias, que procedan al lugar del accidente.

**Los vehículos de rescate siempre se desplazan en el sentido del rallye.**

5. Ordenará a los comisarios de punto de radio que deberán intentar avisar a los participantes del incidente, sin poner en peligro ni al vehículo, ni a él mismo, ni al público, de la mejor manera posible como se estime oportuno
6. Ya que puede haber vehículos de competición detrás de ellos, en cuanto los vehículos de emergencia lleguen al lugar del accidente, el personal deberá:
  - Colocar un triángulo de advertencia antes del lugar del accidente,
  - Aparcar los vehículos de manera que protejan al vehículo involucrado en el accidente,
  - Informar sobre la situación al Responsable de Seguridad y a Dirección de Carrera. En caso de lesiones, el médico decidirá si el herido o heridos precisan ser hospitalizados. Dependiendo de la gravedad de las heridas, decidirá sobre el medio de transporte, ya sea en ambulancia o en helicóptero, que ya debería haber llegado al lugar del accidente.

Si se decide que las víctimas serán evacuadas en ambulancia, la evacuación será realizada ya sea a través de la llegada del tramo cronometrado o desde una salida de emergencia que se haya acordado previamente y esté indicada en el plan de seguridad del tramo.

**El sentido de desplazamiento será siempre el de la ruta del rallye, a no ser que sea al principio del tramo y se pueda garantizar la seguridad del vehículo de evacuación en la vía para no encontrarse con ningún obstáculo en la misma.**

### Artículo 7.- PLAN DE SEGURIDAD PARA CADA TRAMO CRONOMETRADO

**7.1.-** Por cada uno de los X Tramos Cronometrados y de forma general, salvo que se los reglamentos deportivos de cada modalidad expresen otras particularidades, habrá la siguiente dotación de Medios de Seguridad:

#### • **SALIDA del Tramo:**

- (1) **Coche "S" de Rescate de intervención rápida**, conducido por piloto experimentado y con médico a bordo. Debe llevar material médico de primeros auxilios y materiales para una primera intervención de extinción. Además tendrá que llevar emisora radio comunicada con la red de transmisiones de Dirección de Carrera y Seguridad.
- (2) **Ambulancia SVA (UVI) medicalizada con Médico a bordo, Sanitario y Conductor.**
- (3) **Ambulancia SVB con conductor y sanitarios.**(Recomendable)
- (4) **Vehículo "R" de Rescate de la FACV con equipo de excarcelación** y personal cualificado para su utilización.
- (5) **Grúa(s)** para el posible remolque de participantes.
- (6) Dotación de **Bomberos con sistema de excarcelación.**
- (7) **Vehículo de Comunicaciones** con emisora de radio comunicada con la red Dirección de Carrera y Seguridad y con otros canales y con otros medios de comunicación.
- (8) **Comisarios** de la Organización.
- (9) **Coche "CINTAS"** para el encintado de seguridad de zonas y caminos al público en el tramo cronometrado.

#### • **Durante el Recorrido del Tramo:**

- (a) **Puntos de Radio** ubicados durante el recorrido según tabla adjunta comunicados con la red de transmisiones de Dirección de Carrera y Seguridad.
- (b) **Comisarios** de la Organización ubicados a lo largo del recorrido.

#### • **Control Stop del Tramo:**

- (1) **Vehículo de Comunicaciones** con emisora de radio comunicada con la red Dirección de Carrera y Seguridad y con otros canales y con otros medios de comunicación.
- (2) **Comisarios** de la Organización.

Además de todo esto, se han dirigido comunicaciones por escrito indicando la celebración de la prueba y solicitando la prealerta y su posible intervención en caso necesario, a los siguientes organismos:

- Hospital \_\_\_\_\_ (SERVASA)
- Hospital \_\_\_\_\_ (SERVASA)
- Consorcio Provincial de Bomberos y 112





Una vez en el lugar del accidente, el médico realizará una valoración y comunicara a Dirección de Carrera su diagnóstico para que, en coordinación con el Responsable de Seguridad, decidirá entre las siguientes actuaciones:

- A. Si la entidad del accidente es mínima y se resolverá sin más actuaciones por nuestra parte.
- B. Si es de mayor gravedad, pero sin riesgo vital, pudiendo realizar el traslado en ambulancia normal.
- C. Si el riesgo es inminente y requiere un inmediato traslado al Centro Hospitalario asignado en vehículo de Soporte Vital Avanzado.

La coordinación de este Plan de evacuación correrá a cargo del Director de Carrera y la puesta en alerta de los distintos Centros de Asistencia correrá a cargo del Responsable de Seguridad de la Prueba.

### A.2.- DETALLE DE LOS VEHICULOS DE INTERVENCION

Durante el transcurso de la prueba están disponibles para su posible intervención, los siguientes vehículos medicalizados:

*AMBULANCIA MEDICALIZADA S.V.B.: (detalle de ubicación)*

*AMBULANCIA MEDICALIZADA S.V.A.: (detalle de ubicación)*

*VEHICULO RESCATE "R": (detalle de ubicación)*

.....

### A.3.- CENTROS HOSPITALARIOS

Los centros hospitalarios que permanecerán alerta durante toda la celebración del X RALLYE/ SUBIDA / RS / ETC ....., a los cuales han de dirigirse las posibles evacuaciones de heridos siguiendo los itinerarios detallados en el plan Sanitario de cada tramo cronometrado, son los siguientes:

- HOSPITAL .....  
Dirección  
Telefono

- HOSPITAL .....  
Dirección  
Telefono

- HOSPITAL .....  
Dirección  
Telefono

### A.4.- RECORRIDOS DE EVACUACION PARA AMBULANCIAS

Los kilómetros de distancia hasta el centro hospitalario asignado se han calculado desde que la ambulancia abandona el tramo cronometrado.

**Será siempre el Director de Carrera o el Responsable de Seguridad quien dará las instrucciones a seguir en cada momento a través del sistema de radio de seguridad.**

El horario de situación en el tramo y por tanto de inicio de la prestación del servicio de las ambulancias será siempre FIJO E INCUESTIONABLE para una perfecta planificación, pudiendo acortarse el de finalización del mismo una vez haya terminado la disputa de la prueba especial cronometrada y quede abierto el tramo al tráfico.

A continuación se detalla ejemplo:

**PLAN DE EVACUACION TRAMO A: (1 y 3) "nombre del tramo"**

Puntos de seguridad con ambulancia: 2

Ubicación: SALIDA del tramo, CV-xxx pk 00,700  
INTERMEDIO km 13,340 DEL TRAMO (junto P. Radio 4)

Centro Hospitalario asignado:

Hospital .....  
Hospital .....

Este tramo se compone de 2 partes perfectamente diferenciadas a efectos de evacuación de heridos:

- 1ª SITUACION:

Ejemplo: Si el accidente se produce entre la Salida de Tramo y el punto irremedio (Radio 4), la ambulancia recorrerá todo el tramo dirección Lucena después CV-190 dirección Alcora continuando por CV-16 hasta el Hospital General de Castellón.

Distancia al Centro Hospitalario : 36 Km.

<http://goo.gl/maps/jWD6g>

- 2ª SITUACION:

Ejemplo: Si el accidente se produce entre el punto intermedio (Radio 4) y Meta, la ambulancia recorrerá todo el tramo dirección Argelita por la CV-20 dirección Onda continuando por CV-10 hasta el Hospital La Plana en Villa-real.

Distancia al Centro Hospitalario : 38 Km.

<http://goo.gl/maps/ADFIE>

- 1ª SITUACION:

(Mapa de itinerario de evacuación)

- 2ª SITUACION:

(Mapa de itinerario de evacuación )