

## REGLAMENTO DEPORTIVO DE MONTAÑA

### ANEXO 2

#### LA SEGURIDAD EN LAS PRUEBAS DE MONTAÑA

La reglamentación que se cita a continuación es de obligado cumplimiento, aun cuando no es necesario que figure en el Reglamento Particular de la Prueba.

Cada organizador podrá introducir elementos adicionales a los indicados en este Anexo, con la intención de mejorar la seguridad del público, oficiales y equipos participantes.

#### 1. SEGURIDAD GENERAL

##### 1.1. Plan de seguridad

Debe realizarse un plan de seguridad que contenga:

1. El lugar de ubicación de la Dirección de Carrera.
2. Los nombres de los diferentes responsables:
  - Director de Carrera
  - Responsables de Seguridad
3. Las direcciones y teléfonos de cada servicio de seguridad:
  - Fuerzas de Orden Público
  - Servicio médico de la prueba
  - Parques de Bomberos
  - Servicio de Grúa
4. Itinerario completo.
5. Servicios de urgencias, además de un mapa detallado del tramo.
7. El Plan de Seguridad tiene que dirigirse específicamente a prever los problemas de las áreas siguientes:
  - Seguridad del público
  - Seguridad de los equipos participantes
  - Seguridad de los oficiales de la prueba

##### 1.2. Responsable de Seguridad

1. Se nombrará un responsable de seguridad vial que formará parte el Comité Organizador y participará en la realización del Plan de Seguridad.
2. Durante el rallye, deberá estar en comunicación permanente, vía teléfono o radio, con el D.C. El D.C podrá asumir las labores de seguridad en Dirección de Carrera y el Jefe de Seguridad ir en la Caravana.
3. Será el responsable de la ejecución y aplicación del Plan de Seguridad previsto.

##### 1.3. Control del Plan de Seguridad

1. El Director de Carrera será el máximo responsable último de asegurarse del cumplimiento correcto del Plan de Seguridad.
2. El Observador y/o el Delegado de Seguridad de la EAF-FVA comprobarán atentamente el cumplimiento de todos los procedimientos de seguridad.

#### 2. EL CONTROL DE LOS ESPECTADORES

**2.1.** Los organizadores, con la asistencia de las autoridades del orden público, donde sea posible, deben identificar y delimitar las zonas de especiales antes de la llegada del público. Cualquier zona de especiales debe estar indicada en el plan de seguridad.

**2.2.** Se debe impedir al público su desplazamiento en el recorrido, antes del paso del coche “00” y hasta el paso del último coche (vehículo de fin de carrera).

**2.3.** Para asegurar la seguridad del público durante una Subida, debe haber un número suficiente de Comisarios de Ruta. Se recomienda el uso de silbatos para los Comisarios de Ruta. Los Comisarios de Ruta deben estar claramente identificados.

**2.4.** El color de la cinta o carteles para delimitar las zonas prohibidas al público deberá ser de color rojo. Las cintas publicitarias únicamente servirán para delimitar los cortes de camino que no formen parte de una escapatoria.

### 3. LA SEGURIDAD DE LOS OFICIALES

**3.1.** Aunque la principal responsabilidad de los organizadores sea la de asegurar la seguridad del público y de los equipos participantes, es igualmente muy importante la seguridad de los Comisarios.

**3.2.** Los organizadores deben asegurar que los Comisarios en el ejercicio de su función, no estén obligados a colocarse en situación de peligro.

Se prestará especial atención en garantizar la seguridad a los Cronometradores en la zona de llegada. Debe ser un sitio seguro y si es necesario se equipará con protecciones adicionales.

### 4. LA SEGURIDAD DE LOS PARTICIPANTES

#### 4.1. Dispositivo sanitario en los tramos cronometrados

En la salida de la prueba:

- Un vehículo medico de intervención rápida, de rescate y excarcelación con conductor (TES) y medico reanimador. Si existe un equipo de rescate y excarcelación autónomo (BOMBEROS) dicho coche “R” podrá sustituirse por un coche “S”, vehículo medico de intervención rápida con la misma dotación de personal.

- Una ambulancia asistencial clase C (Dotación: técnico/conductor (TES), enfermera/o y medico reanimador).

- Una ambulancia asistencial clase B (Dotación: un técnico/conductor (TES)) y otro TES con funciones de ayudante según RD 836/2012.

En ninguna circunstancia un tramo cronometrado deberá reanudarse, en caso de interrupción, en ausencia de un dispositivo médico mínimo (vehículo de intervención rápida y una ambulancia asistencial en la salida).

#### 4.2. Servicio de grúa

Se contará con la presencia de al menos con una grúa en la salida. Las grúas están al servicio exclusivo de la organización y tienen como única misión la retirada de los vehículos que obstruyan el normal desarrollo de la Prueba. El Director de Carrera, o su adjunto, será el responsable del uso de las grúas durante el desarrollo de la competición.

Ninguna reclamación será aceptada sobre el uso de grúas.

Todos los vehículos deben estar equipados con una anilla de remolque delantera y otra trasera en todas las pruebas. Este enganche solo se usará si el vehículo puede moverse libremente. Deberá ser fácilmente visible y estar pintada en amarillo, rojo o naranja.

## PROTOCOLO DE SEGURIDAD. PLAN DE SEGURIDAD

### 1.- CARAVANA DE SEGURIDAD

- 1.1.- Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán contar con emisora, Girofaro, sirena y megafonía.
- 1.2.- Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán estar en todo momento en contacto- vía radio- con la Dirección de Carrera.
- 1.3.- A partir del comienzo de cualquier manga y hasta su finalización, queda prohibido el paso de cualquier vehículo por el recorrido, a excepción de los coches “R”, “S”, ambulancias, bomberos, grúas y el coche “O”.
- 1.4.- El uso del vehículo “R” queda reservado exclusivamente para misiones de rescate dentro del recorrido.
- 1.5. El Director de Carrera será el responsable de regular el horario y el recorrido de las posibles caravanas publicitarias que deben transitar por el tramo, en función de los horarios y necesidades de la competición. Su circulación se realizará a baja velocidad.

### 2.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD

#### 2.1.- CINTAS, MALLA Y CARTELES

##### 2.1. Cintas y Mallas

1.- Cinta Roja para zonas de Prohibido al Público. Excepto para zonas muy concretas se recomienda fuertemente el uso de cartelería.

- Fondo en color rojo.
- Señal de Prohibido Público.

La cinta se instará a una altura de 50 cms aproximadamente, y lo más alejado posible de la vía por donde circulen los vehículos de competición.

- 2.- Cinta Roja para zonas de Zig-Zag
- 3.- Cinta Amarilla para zonas de Público (opcional)
  - Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.
- 4.- Malla Amarilla para zonas de Público (opcional)
  - Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.

##### 2.2. Carteles

- Tamaño A3/A4, plastificado.
- Colocados en estacas (madera) a 1 mt de altura.
- Se recomienda la sustitución donde proceda, de la cinta roja por carteles de prohibido público y prohibido aparcar.

##### 2.3.- Elementos de seguridad

- 1.- Barreras de Mediana de Polietileno utilizada como Chicanne - escapatoria de frenada y como punto de referencia visual para los participantes.
- 2.- Barreras de mediana de Hormigón para zonas donde se necesite controlar una gran masa de público.
- 3.- Prisma Triangular de cartón con flechas indicadoras de dirección, como punto de referencia visual para participantes.
- 4.- Conos de balizamiento como puntos de referencia visual para los participantes.
- 6.- Triangulo rojo/verde indicador de dirección (opcional)
- 7.- Cartel con flecha indicadora de dirección (opcional)
8. - Cartel con flecha indicadora de dirección, amarillo con flecha en negro que se colocara del lado del copiloto y 30 mts antes del cruce(opcional)

- 9.- Cartel de zona de peligro como punto de referencia visual para los participantes (opcional).
- 10.- Señales indicadoras de distancia al Control Stop (opcional).
- 11.- Carteles Área Prohibida al Público.

#### 2.4. Montaje de Seguridad de las Z.E.

- 1.- Los Vehículos de Seguridad, (radios, ambulancias, coches “R”) deberán estar lo más pegado posible a la línea divisoria del público y lo más alejado posible de la calzada.
- 2.- Queda terminantemente prohibido, utilizar cinta o malla amarilla para cerrar los caminos de los Tramos Cronometrados.
- 3.- Queda terminantemente prohibido el uso conjunto de las cintas roja y amarilla para delimitar una Zona Prohibida. La cinta o malla amarilla deberá estar siempre, donde se considere una zona apta para el público y nunca pegada a la roja.
- 4.- El público deberá estar siempre colocado en lugares altos o lejos de la calzada si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura. Las biondas de metal y los quitamiedos hechos de piedra o construcción, no son aptas como protección para el público, en zonas con posibilidad de riesgo de accidente.
- 5.- El Organizador deberá marcar por medio de cintas y carteles de prohibido aparcar, todas las zonas que estén dentro de un tramo y que sean susceptibles de ser utilizadas como Aparcamiento.
- 6.- Es obligatorio el uso de prismas de cartón con flechas indicado ras de dirección, como elemento de seguridad e información para cruces y bifurcaciones que pueden ser susceptibles de un cierto riesgo para público, participantes y Oficiales.
- 7.- Se deberá marcar con cinta o malla amarilla - zona apta para el público -, cualquier zona que sea apta para colocar a los espectadores sin que estos corran ningún riesgo para la seguridad.(opcional)
- 8.- Se deberán crear caminos de acceso para el público, claramente definidos con cinta y carteles indicadores de acceso a espectadores.
- 9.- Se aconseja - cuando las circunstancias lo permitan- sustituir los montajes de cintas rojas por carteles de prohibido público y a la vez, potenciar las zonas que sean susceptibles de albergar público - sin el más mínimo riesgo- con montajes de cinta o malla amarilla.
- 10.- Se aconseja- cuando las circunstancias lo permitan- desbrozar únicamente las zonas que se prevean vayan a ser utilizadas para albergar público en ellas.
- 11.- Se aconseja el uso de un furgón de montaje para cada tramo cronometrado, con tripulación suficiente para realizar las labores de montaje, coordinación, logística y desmontaje de cada tramo.

#### 2.5. Chicanes de Seguridad

Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el Organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicannes.

En este caso, el Organizador deberá seguir las siguientes indicaciones:

- 1.- Las chicanes deberán estar incluidas en el Plan de Seguridad como si de una Z.E. se tratase. Deberán estar montadas -o en su defecto dibujadas sobre el pavimento- durante la sesión de reconocimientos.
- 2.- Las chicanes deberán estar construidas de:
  - a. Balas de paja, circulares, compactas y forradas en plástico duro.
  - b. Barreras de Mediana de Polietileno rellenos de agua o arena.
  - c. Barrera de neumáticos (4 x columna) unidos entre sí.
- 3.- Cada Chicanne, podrá constar de 3 ó 4 barreras separadas entre sí. Entre cada barrera, deberá haber una distancia mínima de 11 mts. Esta distancia mínima, se deberá tomar desde los puntos exteriores de las barreras y no desde el centro de estas.

- 4.- La entrada a la primera barrera se podrá hacer indistintamente por la derecha o por la izquierda. El Organizador, con buen criterio, deberá utilizar la puerta de entrada a la chicane, que menos riesgo ofrezca para los participantes.
- 5.- La zona de influencia de la Chicane, deberá contar con el siguiente personal:
- a) Un Comisario de Radio comunicado con Dirección de Carrera.
  - b) Un Comisario de Banderas.
  - c) Material de Puesto de Vigilancia completo, con material de extinción, sepiolita, escobas, etc...
- 6.- Los márgenes de Seguridad para las Zonas de Público, tanto a nivel del suelo como en altura, vienen definidos en los cuadros de Chicanes adjuntos. El público deberá estar siempre colocado en lugares altos (+ de 2,5 mts) ó lejos de la calzada (+ de 25 mts) si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura. Las biondas de metal y los quitamiedos hechos de piedra o construcción, no son aptas como protección para el público, sobre todo en zonas con posibilidad de riesgo de accidente.
- 7.- Los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio, podrán aplicar una penalización al Participante que se salte intencionadamente una Chicane u obtenga algún beneficio deportivo, desplazando alguna de sus barreras. En caso de detectarse alguna anomalía por parte de los Comisarios, esta, deberá ser reflejada en un Informe al Director de Carrera.
- 8.- En el caso que la(s) barrera(s) de una chicane estuviera(n) desplazada(s) de su posición original y entorpecieran el paso de algún participante, los Comisarios Deportivos podrán revisar y aplicar un nuevo tiempo del tramo cronometrado en cuestión, previa recepción de un informe detallado por el/los Comisario(s) de la chicane.