

REGLAMENTO DE CIRCUITOS: ANEXO 2

Criterios de control y seguridad en circuitos de karting durante una competición.

CAPITULO 1 - OBJETIVOS

Artículo 1 - Organización General

CAPITULO 2 - VIGILANCIA DEL CIRCUITO

Artículo 2 - Equipamiento

Artículo 3 - Puestos de vigilancia.

Artículo 4 - Señalización.

CAPITULO 3 - SERVICIOS DE SOCORRO

Artículo 5 - Servicios Médicos

CAPITULO 1

Objetivos

Las recomendaciones del presente Anexo se aplican particularmente a las Carreras de karting; definirá los objetivos y la organización de la vigilancia del circuito y de los servicios de intervención, todo ello estableciendo las reglas que se recomienda seguir para alcanzar estos objetivos.

La vigilancia del circuito está destinada a garantizar condiciones de seguridad óptimas durante el desarrollo de las Pruebas. Las personas que trabajan al borde de la pista (Comisarios de pista, médicos, paramédicos, etc.) deben ser fácilmente identificables en función de su labor. La forma de identificarles deberá especificarse en el "manual operacional" de cada Prueba.

1) ORGANIZACIÓN GENERAL

El Director de Carrera deberá designar un adjunto encargado de organizar y dirigir la vigilancia del circuito y los servicios de intervención. Este adjunto será el responsable de la seguridad y rendirá cuentas directamente al Director de Carrera. Para cada Pruebas **RFEDA**, ésta designará un Starter oficial. Deberá ser obligatoriamente el Director de Carrera o el Director de Competición.

CAPITULO 2

Vigilancia del circuito

Las labores de vigilancia del circuito comprenden los campos siguientes, la observación, la señalización y la intervención, incluyendo un equipamiento determinado (Art. **1**), puestos de vigilancia (Art. **2**) y una señalización muy precisa (Art. **3**).

2) EQUIPAMIENTO

Para la Dirección de Carrera:

- a) Un sistema emisor/receptor de radio conectado con cronometraje, oficina de Comisarios Deportivos (CD) y responsable del Parque cerrado.
- b) Todas las banderas necesarias al buen desarrollo de la prueba
- c) Un panel con el fin de señalar ciertas penalizaciones (falsas salidas, salida anticipada, etc.)

Para los Comisarios Técnicos (CT):

- a) Un sistema telefónico o comunicación electrónica conectado con la oficina de los CD
- b) Un fax conectado con la oficina de los CD
- c) Un sistema emisor /receptor de radio conectado con la dirección de Carrera.

Para los Comisarios Deportivos (CD):

La oficina de los CD debe situarse en el mismo edificio que los cronometradores. Esta oficina debe ser una sala insonorizada y accesible exclusivamente a los oficiales. Debe contar con una salida independiente a la pista o al parque cerrado.

Esta sala deberá estar provista de:

- a) un fax (conectado con los CT)
- b) un teléfono interior conectado con los cronometradores y con los CT
- c) un emisor /receptor radio para cada CD
- d) un plano del circuito indicando el emplazamiento de todos los servicios de seguridad así como la zona roja prevista para la prensa
- e) Una copia de la licencia del circuito expedida por la **RFEDA**.

Para las pruebas CIK, Internacionales o pruebas con participación de pilotos de diferente nacionalidad a la del país de organización, una secretaria como mínimo trilingüe (francés-inglés más el idioma del país donde se desarrolla el meeting) deberá estar a disposición de los CD durante la duración total del meeting.

Ejecución de las operaciones:

Antes de la salida de cada Manga de la prueba, corresponde al Director de Carrera o a su adjunto asegurarse que:

- a) el circuito está libre de obstáculos
- b) los Comisarios de pista ocupan sus puestos
- c) las vías de acceso y salida de la pista están cerradas.

Los otros deberes del Director de Carrera previstos en el Anexo son:

- autorizar la utilización de todo servicio de urgencia que sea necesario, de acuerdo con el responsable de dicho servicio,
- presentar las señales que le son formalmente reservadas,
- la vigilancia de la pista a ojo
- y asegurarse que una recopilación con todos los informes (de los Comisarios de pista, etc.) es correctamente llevada, con el fin de poder tomar medidas si fuese necesario.

Entre otros, le corresponde en todo momento velar que la Competición se desarrolle de conformidad con el CDI de la FIA, el Reglamento estándar del Campeonato en su caso y el Reglamento Particular de la prueba.

2) PUESTOS DE VIGILANCIA

a) Su personal (los Comisarios de pista) garantiza la vigilancia de la pista y de sus alrededores. Estos puestos, adyacentes a la pista, deben prever un área estable y adecuada al resguardo de los karts que circulan en pista y proteger a los oficiales y equipamiento.

b) Número y emplazamiento:

El número y emplazamiento de los puestos serán determinados en función de las características del circuito.

- ningún sector de pista debe escapar al observador
- cada puesto deberá contar como mínimo con 2 personas
- cada puesto deberá poder comunicarse visualmente con el puesto precedente y siguiente
- cada puesto deberá estar señalizado por un cartel claramente visible desde la pista, con un número creciente desde el primer puesto tras la línea de salida.

c) Protección:

Los puestos deben estar situados de tal forma que el personal no se vea forzado a trabajar sin protección en caso de salida o accidente.

El puesto ofrecerá un tipo de protección impuesto por la **RFEDA**.

d) Equipamiento: Hará falta prever en cada puesto:

(a) un conjunto de banderas de señalización (**referencia Pantone**) que incluya:

- 2 amarillas (**amarillo C**)
- 1 amarilla con franjas rojas
- 1 blanca
- 1 verde (**348 C**)
- 1 azul (**298 C**)
- 1 roja (**186 C**)

Ciertos puestos a petición del Director de Carrera, pueden igualmente estar provistos de una bandera negra y una bandera negra / naranja.

(b) se deberá prever en cada puesto:

- 1 extintor portátil
- **1 cartel SLOW**
- 2 escobas / cepillos

Personal:

Los Comisarios de pista deberán estar cualificados para esta función tras pasar por un examen especial bajo control de la **RFEDA**.

Labores:

Cada puesto deberá:

- Advertir a los pilotos por medio de señalización (banderas o semáforos) de todo peligro o de cualquier dificultad que no pudieran prever.

- Informar a la dirección de Carrera de todo incidente que se produzca en los límites de intervención del puesto y proponer la ejecución de los servicios de urgencia si ello pareciese necesario.
- Comprobar que la Carrera se desarrolla de una forma equitativa desde el punto de vista deportivo e informar a la dirección de Carrera de todo comportamiento peligroso o antideportivo.
- Mantener su sector de pista limpio y libre de obstáculos intentando eliminar el aceite que se hubiese derramado así como la tierra que se encuentre en pista tras una salida de pista.

Vestimenta:

Los Comisarios de pista deberán todos llevar la misma indumentaria provista por la organización. Los Comisarios de pista no deberán llevar vestimentas de colores similares a los de las banderas, en especial amarillo y rojo.

3) SEÑALIZACIÓN

Respecto a la vigilancia de la pista, el Director de Carrera (o su adjunto) y los puestos de vigilancia deberán contar con el uso de señales para contribuir a la seguridad de los pilotos y hacer respetar el Reglamento. Estas señales son transmitidas durante el día por banderas de diferentes colores o por luces de diferentes colores por la noche.

Banderas:

Las dimensiones mínimas de todas las banderas serán 60 cm x 80 cm, salvo la bandera roja y bandera a cuadros que serán como mínimo de 80 cm x 100 cm.

* Señales por banderas que deberán ser utilizadas por el Director de Carrera o su adjunto en la línea de salida:

(a) Bandera nacional

Esta bandera es normalmente empleada para dar la salida a la carrera. La señal de salida se dará bajando la bandera que, en lo que respecta a las Pruebas con salida parada, no debe ser levantada por encima de la cabeza hasta que todos los karts estén parados, y en ningún caso más de 10 segundos. Esta bandera solo será utilizada en ciertas circunstancias (por ejemplo en el caso que la señalización luminosa no funcione) o en Entrenamientos cronometrados.

(b) Bandera roja:

Deberá ser agitada en la línea de salida cuando se haya decidido parar la sesión de Entrenamientos o Carrera. Puede ser empleada por el Director de Carrera o su adjunto para el cierre de pista.

(c) Bandera a cuadros:

Deberá ser agitada. Significa el fin de la sesión de Entrenamientos o Carrera.

(d) Bandera negra:

Se empleará para informar al piloto en cuestión que debe detenerse, la próxima vez que pase por la entrada al Parque cerrado. Si por cualquier motivo, el piloto no respeta esta instrucción, esta bandera no deberá presentarse durante más de 4 vueltas consecutivas.

La decisión de presentar esta bandera es exclusiva de los Comisarios Deportivos y el equipo implicado deberá ser inmediatamente informado de tal decisión.

(e) bandera negra con disco naranja (de 40 cm de diámetro):

Debe ser utilizada para informar al piloto en cuestión que su kart presenta problemas mecánicos susceptibles de constituir un peligro para si mismo o para el resto de pilotos y que debe pararse en el área de reparación en el paso siguiente. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos, el kart puede reintegrarse a la Carrera.

(f) Bandera negra y blanca dividida por la diagonal:

No debe mostrarse más de una vez. Representa una advertencia, indicando al piloto que afectado que ha sido notificado por comportamiento no Deportivo.

Estas tres banderas arriba descritas (d, e, f) deberán presentarse fijas y acompañadas de un panel negro con un número blanco que deberá ser mostrado al piloto del kart que porte ese número.

Estas banderas podrán ser igualmente presentadas en otros lugares diferentes a la línea de salida si el Director de Carrera lo juzga necesario.

Normalmente, la decisión de presentar estas dos última banderas (e y f) corresponde al Director de Carrera; sin embargo, esta decisión podrá ser tomada a petición de los Comisarios Deportivos para aplicar una sanción deportiva.

(g) Bandera azul y roja (doble diagonal) con número:

Parada para un piloto antes de que sea doblado y también cuando ya ha sido doblado. Esta bandera solo podrá ser utilizada si el Reglamento particular de La Prueba lo contempla.

* Señalización por banderas en los puestos de control:

(h) Bandera amarilla:

Es una señal de peligro y debe ser presentada a los pilotos de dos formas con los siguientes significados:

- Una sola bandera agitada: reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado a cambiar de dirección. Hay un peligro en el borde de la pista o en una parte de la pista.
- Dos banderas amarillas agitadas: reduzca la velocidad, no adelante y prepárese a cambiar de dirección o a detenerse. Un peligro obstruye totalmente o parcialmente la pista.

Normalmente, las banderas amarillas solo deberían ser presentadas en los puestos de Comisarios de Carrera que se encuentren inmediatamente antes de un lugar peligroso. Los adelantamientos están prohibidos entre la primera bandera amarillas y la bandera verde desplegada tras el accidente.

(i) Bandera amarillas con franjas rojas:

Debe ser presentada inmóvil a los pilotos para advertirles de un deterioro de la adherencia debido a la presencia de aceite o agua en la pista en la zona de influencia de la bandera.

Esta bandera debe ser presentada al menos durante 4 vueltas, amenos que el pavimento se normalice antes: no será necesario presentar una bandera verde en el sector siguiente a aquel en el que se ha presentado la bandera amarilla con franjas rojas.

(j) Bandera azul:

Deberá ser normalmente agitada para indicar a un piloto que está a punto de ser adelantado.

(k) Bandera blanca:

Deberá ser agitada. Se emplea para indicar a un piloto que hay un vehículo mucho más lento en la parte de pista controlada por ese puesto.

(l) Bandera verde:

Se empleará para indicar que la pista está despejada y debe estar agitada en el puesto de Comisarios inmediatamente después del incidente que haya necesitado la utilización de una o varias banderas amarillas.

Podrá también indicar la salida de la vuelta de calentamiento o el principio de una sesión de Entrenamientos, si el Director de Carrera lo considera necesario.

Señalización con carteles SLOW:

Las dimensiones mínimas de los carteles deben ser 60 x 80 cm. Deben ser en amarillo con la inscripción SLOW en negro.

Estos carteles SLOW deben ser utilizados por el Director de Competición, de Carrera o su adjunto en la línea de salida y por los puestos de vigilancia ante la decisión de la Dirección de carrera de neutralizar la carrera (según el procedimiento descrito en el art. 2.20 bis de las Prescripciones Comunes).

CAPITULO 3

Servicios de socorro

Corresponde a los Comisarios de pista de efectuar la primera intervención en caso de accidente para despejar la pista. Sin embargo, la manipulación de un herido solo se hará en presencia de miembros del equipo médico bajo la responsabilidad del o de los médicos.

Si un kart se detiene en la pista o si la abandona, la primera preocupación de los Comisarios de pista en ese sector será retirarlo a un lugar seguro. Ningún piloto tiene derecho a rechazar que su kart sea apartado fuera de la pista. Deberá hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Comisarios de pista.

El piloto tiene la obligación de permanecer cerca de su kart hasta el final de la Carrera.

5) SERVICIOS MÉDICOS:

Para cada país afectado, deberán responder a la disposiciones legales vigentes.

Para toda Pruebas internacional, son necesarios dos médicos:

a) Un Jefe Médico, doctor en medicina, competente para los cuidados de urgencia y de reanimación, según la legislación vigente del país organizador. Su nombre figurará en el Reglamento particular de la prueba. El reclutamiento del personal médico y paramédico necesario está bajo su responsabilidad. El organizador deberá proporcionarle toda la ayuda necesaria para el cumplimiento de su labor.

Los organizadores deberán suministrarle todos los medios materiales y administrativos necesarios al desarrollo de su misión. Deberá estar siempre secundado/ a.

b) Un segundo médico destinado a asistirle.

Los dos médicos deben estar siempre presentes, al borde del circuito, dispuestos a intervenir. Un vehículo podrá estar puesto a su disposición.

Una ambulancia equipada para cuidados intensivos es obligatoria, que contenga el siguiente material:

i) Vía aérea:

- Dispositivo de control de las vías aéreas superiores (por ejemplo: Fastrach o Combitube, etc; la elección del equipo depende de la formación local; el personal debe estar familiarizado con el manejo del equipo elegido);
- Dispositivo de detección de dióxido de carbono expirado, para confirmar la colocación correcta de los tubos endotraqueales.
- Mascarillas con depósito sin re-inspiración para pacientes que respiren espontáneamente.

ii) Ventilación:

- aspirador portátil (300mg Hg de presión)
- un juego completo de sondas de aspiración +1 ventosa Yankauer.
- Una bolsa auto-hinchable con depósito de O₂ y mascarilla.
- Botella de O₂ portátil con los raccords apropiados.
- Cánulas de Guedel.
- Sondas nasofaríngeas.
- Laringoscopio y baterías /bombillas de repuesto.
- Sondas orales endotraqueales con raccords apropiados y dispositivos hinchables.
- Mini dispositivo de traqueotomía x 2.
- Drenaje torácico con válvula anti reflujo.

Se recomienda disponer de mascarillas de barrera para a práctica de boca a boca.

iii) Cervicales:

- Collarín cervical rígido para adulto y para niño x2.
- Extractor vertebral de un tipo recomendado por FIA (en ausencia de equipo extractor).

iv) Asistencia circulatoria:

- Instrumento de perfusión IV x 4.
- Aparato de transfusión IV x 4.
- Catéter IV.
- Número suficiente de expansores volúmicos.
- Desfibrilador: aconsejado
- Tensiómetro + estetoscopio.
- Esfigmomanómetro + estetoscopio.
-

v) Vendas, paños y gasas:

- Juego de vendas, paños, gasas, incluyendo 10 paños de grandes dimensiones.

- Vendas para grandes quemados (por ejemplo paquete Water Gel, cobertura isoterma).

vi) Medicamentos:

- Medicamentos de reanimación utilizados en el país en cuestión.

A título indicativo, y no limitativo, se aconsejan las sustancias siguientes:

- Medicamentos para problemas respiratorios.
- Medicamentos para problemas cardiovasculares.
- Medicamentos analgésicos o espasmolíticos.
- Medicamentos sedantes y antiepilépticos.
- Esteroides.
- Medicamentos para intubación y anestesia.

Esta lista no es limitativa y se deja a la apreciación de cada uno.

A título de ejemplo:

Medicamentos IV:

- Atropina
- Midazolm
- Hypnomidate
- Ketamina
- Succinilcolina
- Metoclopramida
- Prednisona
- Epinefrina
- Tramadol
- Diazepam

Atomizador:

- Terbutalina
- Nitroglicerina

Fluidos IV:

- Ringer-lactate.

vii) Varios:

- Tijeras, u otros instrumentos para cortar el arnés y el mono.
- Manta de supervivencia
- Pieza de tejido negro, tipo fotógrafo que permita la correcta intubación a la luz del día (aconsejable).
- Guantes esterilizados y no esterilizados.
- Colchón inmovilizador
- Dispositivo neumático para la contención y reducción de fracturas
- Eventualmente un KED.

El equipo de la ambulancia de reanimación debe incluir un paramédico o un/a enfermero/a competente para los cuidados de urgencia, según la legislación vigente del país del organizador.

Ninguna sesión de Entrenamientos o Carrera podrá desarrollarse en ausencia de la ambulancia de reanimación.

Será igualmente necesaria una segunda ambulancia, conforme a la legislación vigente del país, destinada principalmente a las evacuaciones.

Es obligatoria una enfermería, que cuente con al menos dos camas destinadas a los cuidados corrientes. Para las Pruebas del Campeonato del Mundo, la enfermería deberá ser un edificio permanente, para las otras Pruebas internacionales, podrá ser una estructura provisional.

Bajo la responsabilidad de jefe Médico, los hospitales deben estar informados por carta del desarrollo de la prueba, de la fecha y de su programa, al menos 15 días antes para que sean adoptadas las disposiciones necesarias.

Si la prueba se desarrolla en un lugar donde el transporte por carretera hacia el centro hospitalario competente es juzgado como muy difícil por el Jefe Médico, éste podrá pedir a la organización de prever la utilización de un helicóptero en caso de accidente que requiera una evacuación urgente.

El servicio médico para el público es diferente y complementario del servicio de pista y será conforme a la legislación vigente del país. Estará en cualquier caso bajo la responsabilidad y la coordinación del Jefe Médico de la prueba.