

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
06.02.2026	12 PLANES Y RUTAS DE EVACUACIÓN 13 SEGURIDAD DEL PÚBLICO 14 SEGURIDAD DE LOS OFICIALES 15 PLANOS 16 INFORME DE ACTUACIÓN EN CASO DE ACCIDENTE 17 OPERATIVO DE LIMPIEZA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL PROTOCOLO DE SEGURIDAD 1.2 Ejemplos Plan de Seguridad 2.1 Reconocimientos 2.3 Oficiales en reconocimientos 4.1 Puente de Salida 4.2.4 Cinta Verde para zonas de prensa 4.3 Elementos de Seguridad 4.7 Puestos de Comisarios 5.5 Lavabos en Parque de Trabajo 6.1 Recorrido 10.1 Cartel de Descarga de Responsabilidad	Inmediata

Con una antelación mínima de 60 días al comienzo de la prueba, se deberán emitir a la RFEDA –por correo electrónico– un ejemplar del proyecto del Manual de Seguridad para obtener la preceptiva aprobación. En el plazo máximo de 15 días a la recepción del proyecto, la RFEDA pondrá en conocimiento del organizador las posibles modificaciones que se deban realizar, o bien dará su aprobación.

El Manual de Seguridad definitivo deberá ser publicado y enviado a la Secretaría de la RFEDA. –por correo electrónico–, al menos 30 días antes del inicio de la prueba.

Cada Organizador deberá realizar el Manual de Seguridad de su prueba, para ello deberá seguir las directrices aquí marcadas. No obstante, el organizador podrá introducir todos los elementos adicionales que desee, con la intención de mejorar la seguridad de su prueba, tanto de los espectadores, como de los participantes y oficiales.

Para la realización del Manual de Seguridad el organizador deberá centrarse en los requerimientos del anexo H principalmente en los artículos que hacen referencia a la vigilancia de pista, también en el protocolo de seguridad de montaña emitido por la RFEDA.

Los apartados que, mínimamente, se deben desarrollar en el Manual de Seguridad son los siguientes:

1. Introducción.
2. Relación de los teléfonos de interés para la seguridad de la prueba.
3. Características del trazado.
4. Puesto de Dirección de Carrera.
5. Organización Vigilancia de pista y seguridad.
6. Organización médica.
7. Servicio contra incendios y rescate.
8. Servicio grúa.
9. Sistema de Comunicaciones.
10. Cadena de Mando.
11. Centros de evacuación previstos.
12. Planes y rutas de evacuación.
- 13. Seguridad del público**
- 14. Seguridad de los oficiales**
15. Planos.
16. Informe de actuación en caso de accidente.
- 17. Operativo de limpieza y sostenibilidad medioambiental**

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

DESARROLLO DEL MANUAL DE SEGURIDAD

1. INTRODUCCIÓN

En este apartado el organizador debe hacer constar los siguientes puntos:

- Objetivo/s del Manual de Seguridad.
- Ámbito de aplicación.
- Relación de Oficiales a los que va dirigido el Manual de Seguridad.
- Difusión del Manual de Seguridad.
- Difusión de normas a los espectadores.
- Difusión de normas a la prensa.

2. RELACIÓN DE LOS TELÉFONOS DE INTERÉS PARA LA SEGURIDAD DE LA PRUEBA

Como mínimo, deberán figurar los siguientes teléfonos:

- Dirección de Carrera.
- Secretaría de la prueba.
- Policía Local.
- Policía de Tráfico.
- Centro coordinador de emergencias local y/o provincial.
- Servicio de ambulancias: el propio y otros disponibles.
- Servicio extinción de incendios.
- Hospitales de referencia: local, comarcal, general, ciudad sanitaria.

3. CARACTERÍSTICAS DEL TRAZADO

Deberá de figurar la siguiente información:

- a) Situación exacta de la prueba, denominación de la carretera y principales vías de acceso (recomendable adjuntar copia de un mapa de carreteras).
- b) Descripción de la selectividad el recorrido y tipos de protecciones fijas.
- c) Características del asfalto.
- d) Servicios próximos a la prueba: poblaciones próximas, datos de hostelería, talleres mecánicos, gasolineras, servicios médicos, etc.

4. PUESTO DE DIRECCIÓN DE CARRERA

Siguiendo las directrices del Anexo H del C.D.I. el puesto de control de carrera es el centro de vigilancia y de dirección y debe proporcionar al Director de Carrera todas las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en buenas condiciones.

Deberán reseñarse los siguientes apartados:

- a) Emplazamiento y tipo de instalación.
- b) Equipamiento material.
- c) Equipo humano.

5. ORGANIZACIÓN VIGILANCIA DE PISTA Y SEGURIDAD

Los apartados a cubrir son los siguientes:

- a) Número y emplazamiento de los controles.
- b) Equipamiento de los controles.
- c) Personal.
- d) Material de comunicación, tipo y ubicación.
- e) Personal de vigilancia (público o privado, especificar), número, ubicación y dependencia.
- f) Para el personal de señalización y vigilancia de la pista, será obligatorio realizar un Briefing presencial.

6. **DISPOSITIVO SANITARIO** ORGANIZACIÓN MÉDICA

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE. Los distintos puntos que describir en este apartado son:

- a) Vehículos sanitarios, equipamiento humano y material.
- b) Ubicación de todos los medios sanitarios.
- c) Disponibilidad de otros medios de apoyo en caso de necesidad.

7. SERVICIOS CONTRA INCENDIOS Y RESCATE

Los distintos puntos que describir en este apartado son:

- a) Vehículo/s de rescate, equipamiento humano y material.
- b) Vehículos contra incendios, equipamiento humano y material (indicar si son voluntarios o profesionales).
- c) Ubicación de todos los medios contra incendios y rescate.
- d) Disponibilidad de otros medios de apoyo en caso de necesidad.

8. SERVICIO DE GRÚAS

Se debe de especificar:

- a) Número y tipo de grúas.
- b) Ubicación.
- c) Actuación.

9. SISTEMA DE COMUNICACIONES

En este apartado se deben de poder detallar los siguientes aspectos:

- a) Descripción del sistema, tipos de comunicaciones.
- b) Descripción de las distintas redes de comunicaciones (seguridad, tiempos, interna, etc.).
- c) Medios disponibles en cada una de las redes y ubicación.
- d) Esquema general de comunicaciones. Se adjunta modelo.

10. CADENA DE MANDO

En este apartado se deben describir los siguientes puntos:

- a) **Cadena de mando:** describir las personas que intervienen en la toma de decisiones ante un accidente o alarma y el orden de prelación.
- b) **Sistemática de actuación:** descripción de los pasos a realizar ante una “alarma”.
- c) **Accidentes tipo:** descripción de las situaciones que se pueden atender con los medios disponibles en la prueba.

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

11. CENTROS DE EVACUACIÓN PREVISTOS

Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las PCCCTCE.

12. PLANES Y RUTAS DE EVACUACIÓN

Se deberán de indicar los procedimientos para la evacuación en caso necesario, así como indicar sobre plano las rutas previstas de evacuación más rápidas desde los principales puntos de la prueba, especialmente desde la Salida y la Llegada hasta los centros de evacuación indicados en el apartado anterior.

13. SEGURIDAD DEL PÚBLICO

Una prioridad básica del Plan de Seguridad es la seguridad del público presente en la Subida.

Las siguientes medidas, no limitativas, que complementan las disposiciones del Anexo H del Código Deportivo Internacional, son aconsejables para el control de los espectadores:

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

- a) Los organizadores, con la asistencia de las autoridades del orden público, donde sea posible, deben identificar y delimitar las zonas especiales antes de la llegada del público.
Cualquier zona especial debe estar indicada en el plan de seguridad.
- b) 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).
- c) Deben distribuirse entre el público, recomendaciones de seguridad en el recorrido y también en todas las zonas de acceso.
- d) Para asegurar la seguridad del público durante una Subida, debe haber un número suficiente de Comisarios de Ruta y Fuerzas del Orden Público. Se recomienda el uso de silbatos para los Comisarios de Ruta.

Los Comisarios de Ruta deben estar claramente identificados. Se recomienda el uso de Petos con el distintivo de “SEGURIDAD”.

El color de la cinta o carteles para delimitar las zonas prohibidas al público deberá ser de color rojo. El color de la cinta o malla a partir de la cual se podrá colocar el público deberá ser de color amarillo. Las cintas publicitarias únicamente servirán para delimitar los cortes de camino que no formen parte de una escapatoria.

14. SEGURIDAD DE LOS OFICIALES

- a) 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.
- b) Los organizadores deben asegurar que los Comisarios en el ejercicio de su función, no estén obligados a colocarse en situación de peligro. Los Organizadores deben asegurar que los Comisarios de Ruta no estén acompañados de familiares y conocidos cuando están en el ejercicio de su función.
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.
- c) Incumbe pues, a los organizadores, el asegurar que los Comisarios tengan en vigor la licencia correspondiente y estén suficientemente entrenados en la labor a realizar.

15. PLANOS

- a) Plano de la ubicación de los controles de pista y vigilancia del público.
- b) Plano de la ubicación de los medios sanitarios.
- c) Plano de la ubicación de los medios de extinción y rescate.
- d) Plano de la ubicación de las grúas.
- e) Plano conjunto de la ubicación de:
 - Secretaría de la Prueba **y Oficina de los CCDD.**
 - Zona de Verificaciones.
 - **Parque de Trabajo.**
 - Parque de Pre-Salida (parque de trabajo)
 - Zona de Salida y Dirección de Carrera.
 - Zona de Meta y panel de tiempos.
 - **Zona de Espera para la caravana en descenso.**

16. INFORME DE ACTUACIÓN EN CASO DE ACCIDENTE

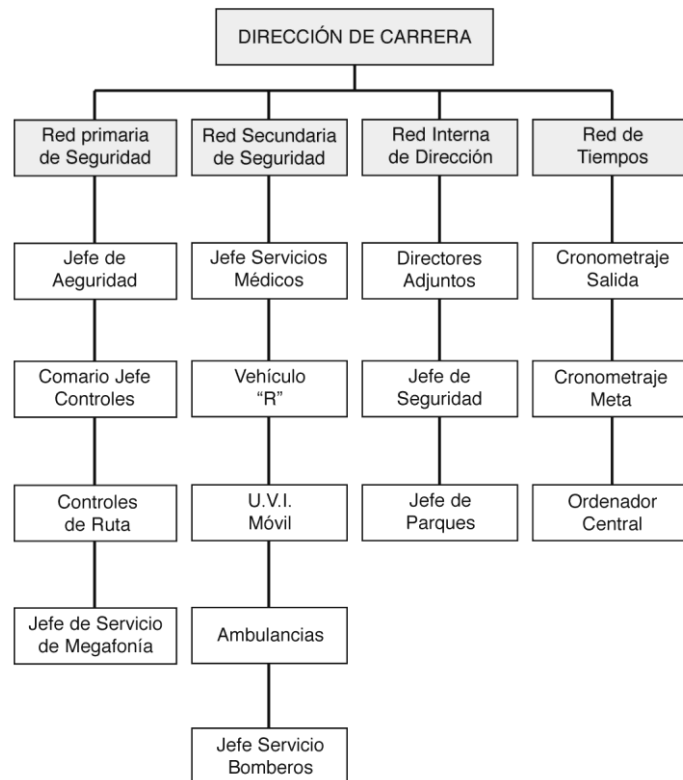
Se debe de indicar el protocolo a seguir en caso de distintos tipos de accidente, previamente descritos atendiendo a su gravedad. En estos casos, siempre se debería de tener previsto disponer de lonas o mantas para preservar la privacidad de los pilotos, servicios de emergencia y oficiales al realizar una intervención después de un accidente.

17. OPERATIVO DE LIMPIEZA Y SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

En este apartado se deben de especificar los protocolos y acciones previstas en caso de precisarse:

- Limpiezas y eliminación de residuos en caso de vertido de líquido en el Parque de Trabajo o en la Carretera
- Limpieza y eliminación de residuos en caso de sofoco de incendio (limpieza del asfalto, retirada del vehículo y restos de éste, residuo del agente extintor, etc.)
- Limpieza y eliminación de aceites y grasas.
- Colocación de puntos verdes.
- Montaje, desmontaje y gestión de cintas, vallado, mallas y demás residuos.
- Todos los elementos necesarios no contemplados en los puntos anteriores.



Ejemplo de ESQUEMA GENERAL DE COMUNICACIONES

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

PROTOCOLO DE SEGURIDAD

Como complemento de los diferentes Reglamentos (CDI; PCCCTCE y el Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña), la RFEDA, al objeto de aunar criterios para todas las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Montaña, ha aprobado el presente Protocolo de Seguridad. Se recomienda el estricto cumplimiento de las directrices reflejadas en el presente protocolo, **así como las indicadas en la Guía de Seguridad para Pruebas de Montaña de la FIA.**

El fin de este es conseguir igualar los criterios sobre Elementos de Seguridad, tipo y color de encintado y marcaje de las Zonas Especiales de Público (Z.E), colocación del público en las citadas Z.E. etc., lo que contribuirá a mejorar la seguridad e imagen de las pruebas. Los criterios a los que se hace mención en este Protocolo están basados sobre condiciones orográficas normales en longitud y altitud, pudiendo variar dichos criterios, dependiendo del tipo de terreno y la orografía de este. En ese sentido, deberá imperar siempre, el sentido común.

Las infografías contenidas en el presente protocolo son de libre difusión, debiendo respetar en todo momento los logos y emblemas de la RFEDA.

1. PLAN DE SEGURIDAD

- 1.1. Se recomienda la contratación, por parte del Organizador, de una persona experta en el área de la Informática, para la elaboración del Plan de Seguridad.
- 1.2. Se aconseja que cada viñeta mostrada en las casillas del Libro de Seguridad correspondientes a la Descripción del Recorrido de la Subida, vaya acompañada de la siguiente información:
 - 1.2.1. Una casilla donde se indique el punto kilométrico total del recorrido donde se encuentra la información indicada en la viñeta.
 - 1.2.2. Una viñeta, numerada, con el gráfico del camino, cruce, curva, Z.E., etc. del punto kilométrico que se informa.
 - 1.2.3. Una viñeta con la fotografía de la zona indicada en el gráfico con todo el personal y medios disponibles. Para ello, emplear imágenes de ediciones anteriores de la prueba.
 - 1.2.4. Una serie de viñetas donde se indique la siguiente información:
 - 1.2.4.1. Número de efectivos de Guardia Civil, Policía Autónoma, Protección Civil, Comisarios de Seguridad, etc.
 - 1.2.4.2. Número de efectivos de emisoras - con su número de radio - así como el número de Oficiales con Bandera.
 - 1.2.4.3. Número de vehículos de Servicio de Seguridad: Ambulancias, Coches "R", Bomberos, Grúas, etc.
 - 1.2.4.4. Número y tipo de material de Seguridad a utilizar: Carteles, mobiliario de Seguridad, tipo de cintas y su color, etc.
 - 1.2.4.5. La actuación de las grúas se consistirá en realizar los posibles rescates con los medios presentes en la prueba y se limitará a trasladar los vehículos desde el tramo al Parque de Trabajo o al Parque cerrado.

Se adjuntan varios ejemplos de Descripción de una Subida y Protección de Zonas Especiales de Seguridad.

- 1.3. Se aconseja la elaboración del Plan de Seguridad en diferentes libros. (Subida, Zonas Especiales, Evacuaciones, Fuerzas de Seguridad, etc.).
 - 1.3.1. Elaborar un libro específico para las Zonas Especiales de Público.
 - 1.3.2. Elaborar un libro específico para los Servicios Médicos y Vías de Evacuación.
 - 1.3.3. Elaborar un libro específico para las Fuerzas de Orden Público.
- 1.4. Se deberá incluir en el Plan de Seguridad el procedimiento que utilizará el Organizador como Operativo de Limpieza y Sostenibilidad Medioambiental de toda la prueba.
- 1.5. Se aconseja al Organizador, crear una "Planificación de Tareas" para la Organización/Coordinación de la prueba a fin de cumplir en tiempo y forma, las tareas a realizar. Se adjunta link con cuadro de "Planificación de Tareas" tipo.

PLAN DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS SUBIDA DE LOS LOROS 05 Y 06 DE SEPTIEMBRE 2025



Club ProGE		SUBIDA LOS LOROS		PLAN DE SEGURIDAD						
		DESCRIPCION DEL RECORRIDO		Montaje: Subida Los Loros - 8,100 kms.						
Distancia Km.		DESCRIPCION DEL RECORRIDO		EFECTIVOS, SERVICIOS Y CIERRES						
		CROQUIS	FOTO	G. Civil P. Civil	Emisora Bandera	CVR SUR Coste R	Grías	Otros	Carret. Grúa Vallas	
1,00%	75%	Referencia Puente entrada finca			R5					
0,15										
1,35	7									
1,00%	75%	Acceso Asfaltado Finca			R6					
0,34										
1,69	8									
1,00%	75%	Bar Los Loros			R7					
0,15										
1,84	9									
1,00%	75%	Km. 4			RR					
0,16										
2,01	9									
1,00%	75%	Calle Barvenquillo								
0,08										
2,09	10									
1,00%	75%	28°11'16.89"N Bodega Comercial			R9					
0,20										
2,29	11									



MANUAL DE SEGURIDAD

13 PLANOS DE LA SUBIDA

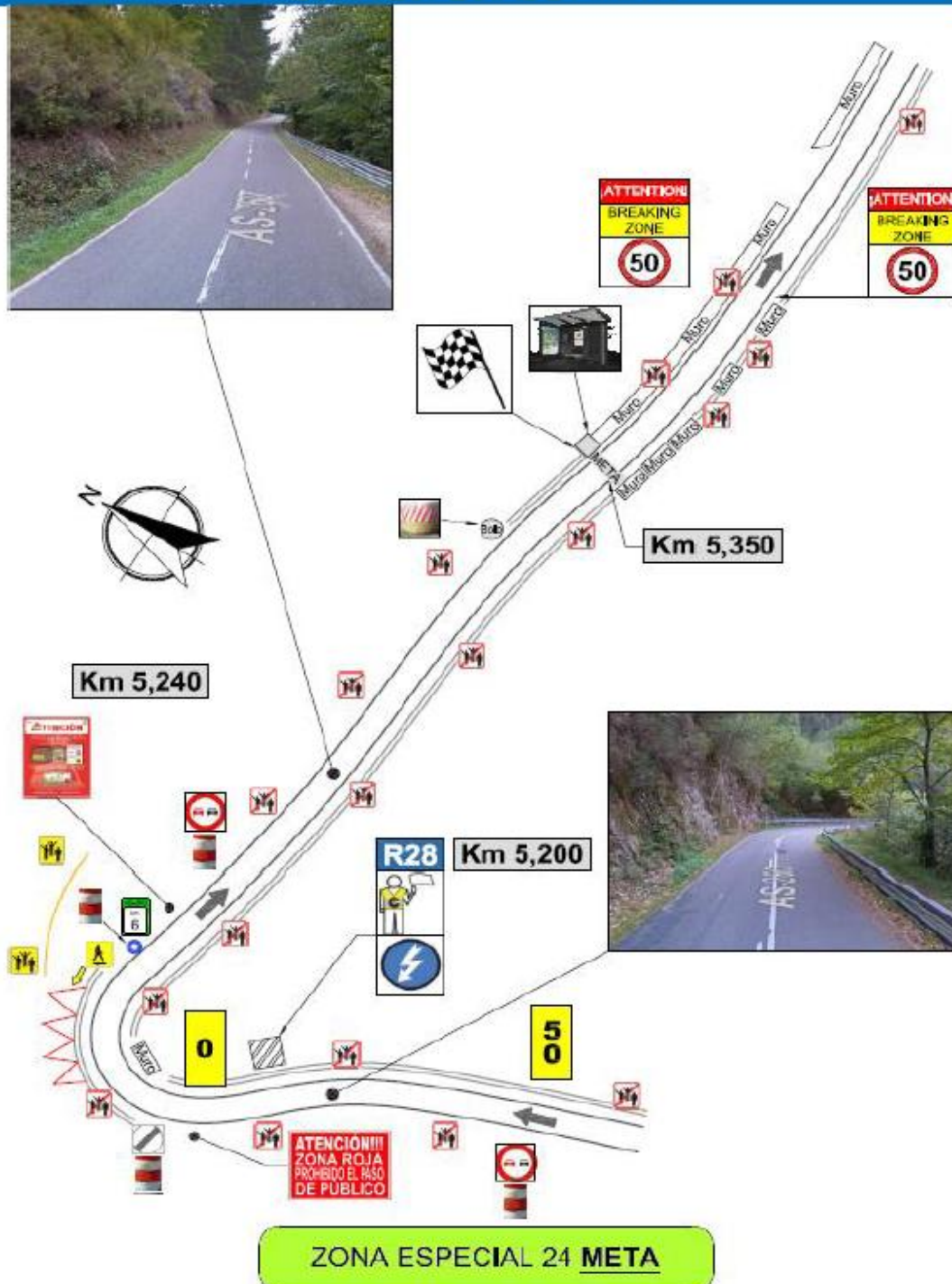
UBICACIÓN DE LOS CONTROLES DE PISTA Y VIGILANCIA DEL PÚBLICO



Color Verde: Puestos de Control: Banderas + Radio

Color Rojo: Apoyo SEGURIDAD PÚBLICO

ZONA ESPECIAL 24 META



MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

2. RECONOCIMIENTOS

- 2.1. Se recomienda la creación de un equipo de al menos 2 personas, independientes de las situadas en el montaje de la Subida, para que realicen trabajos de control de Reconocimientos en días de celebración de Mangas Oficiales.
- 2.2. Deberá informarse a todos los participantes – por medio de anexos – de cualquier modificación que se haga en la fisonomía del trazado, para el día de la carrera, y que no quede reflejada en el trazado para el día de reconocimientos (por ejemplo: si el reconocimiento se realiza por el carril derecho de un cruce y la Subida se corre por el izquierdo, señalización de chicanes, señalización especial de peligro, señalización de cruces, etc.).
- 2.3. Cualquier anomalía, de un piloto inscrito, detectada durante el Reconocimiento de la prueba, deberá ser informada al Colegio de Comisarios Deportivos mediante un Informe Oficial **debidamente firmado y con la licencia del Oficial pertinente.**

3. CARAVANA DE SEGURIDAD

- 3.1. Los miembros de la Caravana de Seguridad deberán estar en posesión de la correspondiente licencia de Oficial expedida por la RFEDA, a excepción de los profesionales de los servicios de emergencias.
- 3.2. Todos los vehículos de la Caravana de Seguridad, deberán contar con emisora, girofaro, sirena y megafonía y estarán en todo momento en contacto con la Dirección de Carrera.
- 3.3. 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, megafonía y los coches “00” y “0” y, excepcionalmente, aquellos vehículos que el Director de Carrera autorice por cuestiones de seguridad.
- 3.4. El uso de los vehículos de seguridad queda reservado exclusivamente para misiones de rescate dentro del recorrido.
- 3.5. 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.



COMPOSICIÓN DE LA CARAVANA DE SEGURIDAD



Adjunto de Seguridad: Su misión es controlar el correcto montaje del Plan de Seguridad. Dará las instrucciones necesarias para corregir los puntos que considere necesarios.



Cintas: Repasará y mejorará posibles cierres mal realizador, recolocación de espectadores y vehículos mal situados. Llevará suficiente material para realizar su función.



Megafonía: Su misión es velar por la correcta colocación de los espectadores, corrigiendo aquellas diferencias que, tras el paso de lo anterior vehículo, pudieran haberse producido.



Jefe de Seguridad: Comprobará el correcto montaje del Plan de Seguridad: puntos de cierre, coches R, ambulancias, grúas, puestos de control, así como revisar todas las zonas especiales de seguridad.



Delegado de Seguridad RFEDA: Revisará el correcto montaje del Plan de Seguridad, teniendo plena potestad para retrasar o anular la carrera si la situación del público no es correcta.



Vehículo “00”: Persona integrada en la Organización con amplia experiencia y capacidad para aconsejar la cancelación del tramo si es necesario. Verifica, en especial, la posición y seguridad del público a instancias del Delegado de Seguridad.

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD



Vehículo "0": Avisa al público del inminente inicio de la competición. Vehículo conducido por un piloto experto y con amplia experiencia en la especialidad.

VEHÍCULOS DE COMPETICIÓN



Vehículos "S" y "R": Pasarán por el tramo tras el último participante para comprobar tanto el estado del tramo como la seguridad de los participantes antes del descenso a la zona de salida y parque de asistencia.

4. ELEMENTOS DE SEGURIDAD – CINTAS – CARTELES – MONTAJE ZONAS ESPECIALES DE SEGURIDAD (Z.E.S.)

4.1. Puente de Salida: **el estándar recomendado es el** fabricado en aluminio "TRUSS" de 4 x 3 metros con las siguientes características:

- 4 piezas aluminio de 2 metros.
- 2 piezas de aluminio 1 metro.
- 2 esquinas de Aluminio 50 cm.
- 1 placa de Polipropileno Celular de 1 m de ancho para Placa de la Subida.
- 2 placas de Polipropileno Celular de 2 x 0,5 m de ancho para Patrocinadores.
- 2 bases de hierro de 80 kg cada una con 4 cáncamos de acero en las esquinas y 4 pernos para insertar las piezas del Truss.
- Un taladro a pilas con tornillos para insertar en el asfalto.

Estos puentes de salida son aptos para compartir entre varios Organizadores y solo habría que cambiarles la placa de la Subida y las placas de los Patrocinadores.



Queda terminantemente prohibido utilizar arcos hinchables en la Llegada de la prueba **y se desaconseja su uso en la Salida de la Prueba.**

4.2. Cintas y Carteles

4.2.1. Cinta Roja para zonas de Prohibido al Público con las siguientes características:

- Fondo en color rojo.
- Texto: "Zona Prohibida al Público" en blanco o negro y con posibilidad de hacerlo en 2 idiomas (Castellano y Autonómico).
- Señal de Prohibido Público.

4.2.2. Cinta Roja para zonas de Zig-Zag, con las siguientes características:

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

- Sólo color rojo.
- Sin texto y más estrecha que la cinta de Zona Prohibida al Público. Zona Prohibida al Público en blanco o negro y con posibilidad de hacerlo en 2 idiomas (Castellano y Autonómico).

4.2.3. Cinta Amarilla para zonas de Público.

- Posibilidad de incluir patrocinador siempre que predomine el color amarillo.

4.2.4. Cinta Verde para zonas habilitadas a la Prensa

- Fondo en color verde.
- Texto: "Prensa" en blanco o negro.

4.2.5. Carteles

Prohibido Público, Prohibido Aparcar, Prohibido Aparcar en Zona de Servicios, Zona de Público, Acceso de Público y Zona Foto-TV, Zona Prohibida Público y Cartel de Descarga de responsabilidad.

- Tamaño A3/A4, plastificado.
- Colocados en estacas (a ser posible madera) a 1 m de altura.



MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD



Resumen del tipo y color de cintas utilizadas

4.2.6. Carteles Prohibido Público, Prohibido Aparcar, Prohibido Aparcar en Zona de Servicios, Zona de Público, Acceso de Público y Zona Foto-TV. Zona Prohibida Público y Cartel de Descarga de responsabilidad.

4.2.7. Carteles de información de seguridad para los participantes.

Se recomienda colocar en la zona de pre-Salida un cartel con el recorrido de la subida, indicando los puestos de control con la intención de indicar en él las posibles incidencias que haya en carrera e informar a los participantes de la ubicación de las citadas incidencias.



MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

4.2.8. Cartel de elementos de seguridad para los participantes.

Será obligatoria la instalación de un cartel de seguridad en la zona de pre-Salida de recordatorio a los pilotos participantes de la correcta colocación de todos los elementos de seguridad del mismo: arneses, sotocasco, guantes, etc.



4.3. ELEMENTOS DE SEGURIDAD

- 4.3.1. Barreras de Mediana de Polietileno utilizada como Chicanne - escapatoria de frenada y como punto de referencia visual para los participantes.
- 4.3.2. Barreras de mediana de Hormigón para zonas donde se necesite controlar una gran masa de público **o proteger zonas sin guardarraíl. Estas barreras deben de estar unidas entre sí.**
- 4.3.3. Prisma Triangular de cartón con flechas indicadoras de dirección, como punto de referencia visual para participantes.
- 4.3.4. Bolardo Modelo Hito H-75, indicado para acotar zonas anexas al trazado y susceptibles de ser utilizadas como tal.
- 4.3.5. Conos de balizamiento como puntos de referencia visual para los participantes.
- 4.3.6. Triangulo rojo/verde indicador de dirección.
- 4.3.7. Cartel con flecha indicadora de dirección.
- 4.3.8. Cartel de zona de peligro como punto de referencia visual para los participantes.
- 4.3.9. Señales indicadoras de distancia.
- 4.3.10. **Sacos "BigBag" de arena y bolos de paja.**
- 4.3.11. **Barreras de neumáticos (4 x columna) unidos entre sí).**

Especialmente en el uso de medianas de hormigón, sacos de arena, balas de paja y barreras de neumáticos, se recomienda separarlos ligeramente entre 25 y 40 cm para que parte de la energía en caso de impacto sea absorbida en el desplazamiento del elemento de protección.

Se recomienda especialmente a los Organizadores contemplar un plan de contingencia en caso de que, a causa de un accidente, ya sea antes o durante la competición, un elemento de seguridad de la carretera como un guardarraíl o pirona se rompa y haga peligrar la disputa de la competición (por ejemplo, a causa de un accidente la noche del

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

viernes previa a la carrera, un guardarraíl que protege un puente se ha desplazado de su posición, quedando una caída libre totalmente desprotegida). Ante tal situación, puede preverse disponer de barreras de medianas de hormigón (New Jersey) de repuesto para ubicar en la zona afectada mediante una carretilla elevadora o el camión pluma previsto para el rescate de vehículos en la carretera.

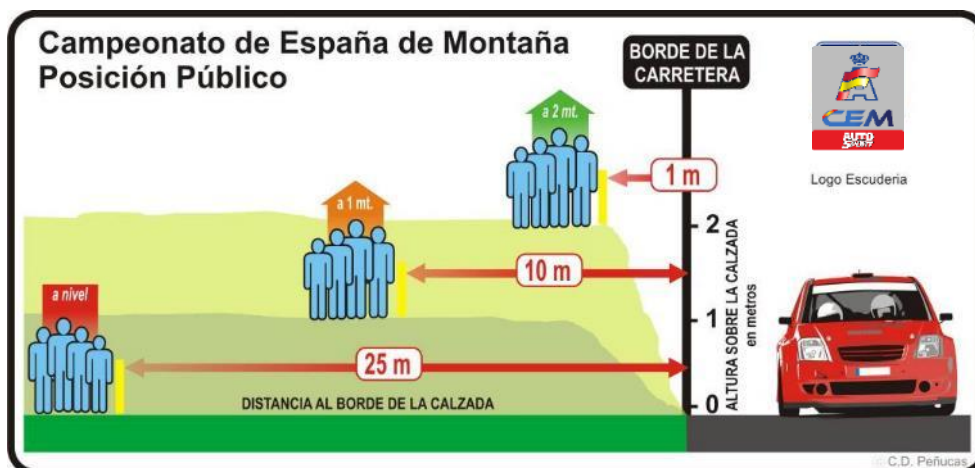


Ejemplos de utilización de elementos de seguridad

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

4.4. MONTAJE DE SEGURIDAD DE LAS ZONAS ESPECIALES

- 4.4.1.** Se adjuntan diferentes tipos de curvas con la colocación idónea de los elementos de seguridad, así como el encintado, tomando como base estimativa, curvas o cruces (90 Km/h) donde no existen obstáculos naturales en las escapatorias, (superficie plana). A más velocidad, mayor distancia y altura del público desde la calzada.
- Si no existe marcaje de seguridad, el público deberá estar por regla general colocado en lugares altos (+ de 2,5 m) o lejos de la calzada (+ de 25 m) si no existen obstáculos naturales o artificiales que hagan de protección segura
- 4.4.2.** Los Vehículos de Seguridad, (radios, ambulancias, coches “R”, etc.) deberán estar lo más pegado posible a la línea divisoria del público y lo más alejado posible de la calzada.
- 4.4.3.** Queda terminantemente prohibido, utilizar cinta amarilla para cerrar los caminos adyacentes al Recorrido.
- 4.4.4.** Queda terminantemente prohibido el uso conjunto de las cintas roja y amarilla para delimitar una Zona Prohibida. La cinta amarilla deberá estar siempre, donde se considere una zona apta para el público y nunca pegada a la roja.
- 4.4.5.** 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.
- 4.4.6.** El Organizador deberá marcar por medio de cintas y carteles de prohibido aparcar, todas las zonas que estén dentro del recorrido y que sean susceptibles de ser utilizadas como Aparcamiento.
- 4.4.7.** Se aconseja el uso de prismas de cartón con flechas indicadoras 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.
- 4.4.8.** Se deberá marcar con cinta 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.
- 4.4.9.** Se deberán crear caminos de acceso para el público, claramente definidos con cinta y carteles indicadores de acceso a espectadores.
- 4.4.10.** Se aconseja - cuando las circunstancias lo permitan- ir cambiando paulatinamente 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.
- 4.4.11.** Los vehículos de Venta Ambulante deberán estar a una distancia mínima de 30 mts de la calzada utilizada por los participantes.
- 4.4.12.** Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad o de la propia Organización, en todas las posibles vías de evacuación que haya dentro de la Subida. La distancia mínima de esta Zona de Seguridad deberá ser de 75 mts. Se entiende por Posible Vía de Evacuación, cualquier carretera que conecte el tramo con otra carretera principal y que sea susceptible de utilizar para cualquier tipo de evacuación (Ambulancias, Coches “R”, Bomberos, Grúas, Vehículos Organización, Vehículos accidentados, etc.).
- 4.4.13.** Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad o de la propia Organización a menos de **5 metros** del límite exterior de la calzada por donde transcurre la Subida.
- 4.4.14.** Todas las carreteras principales y secundarias que den al tramo y a cualquier acceso por el que se pueda llegar en vehículo a dicho tramo, deberá estar controlado al menos por un Comisario de Ruta en el caso de los caminos de acceso y carreteras secundarias y, por Comisarios de Ruta y Fuerzas del Orden Público en el caso de carreteras principales. Se deberá tener en cuenta lo establecido en la INSTRUCCIÓN 16/TV-91 de la DGT con fecha 3 de mayo 2016.



4.5. CHICANES DE SEGURIDAD

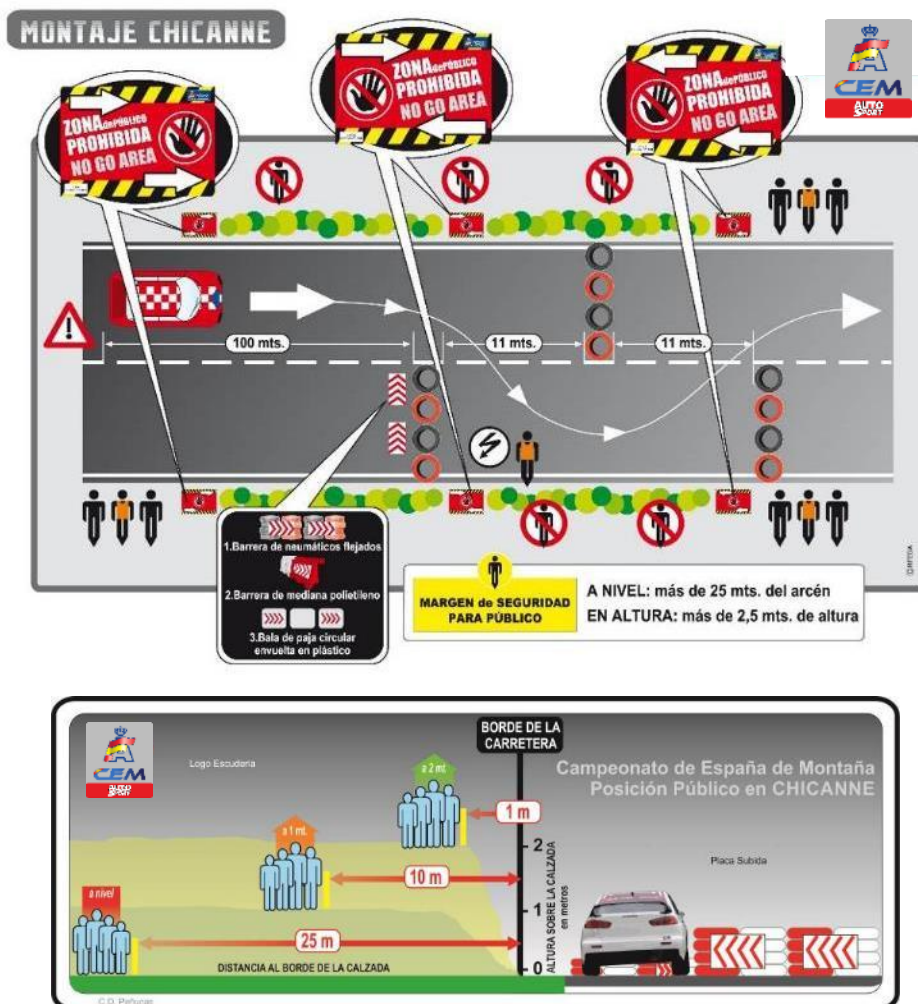
Con motivo de reducir la velocidad ante determinados puntos de peligro en zonas del recorrido donde los vehículos circulan durante un largo periodo al máximo de revoluciones y/o velocidad alta, el Organizador deberá utilizar barreras artificiales a modo de chicanes.

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

- 4.5.1. Las chicanes deberán estar incluidas en el Plan de Seguridad como si de una zona especial se tratase. Deberán estar montadas -o en su defecto dibujadas sobre el pavimento- durante la sesión de reconocimientos.
- 4.5.2. Las chicanes deberán estar construidas de:
 - Balas de paja, circulares, compactas y forradas en plástico duro.
 - Barreras de Mediana de Polietileno rellenos de agua o arena.
 - Barrera de neumáticos (4 x columna) unidos entre sí.
- 4.5.3. Cada chicane, podrá constar de 3 ó 4 barreras separadas entre sí. Entre cada barrera, deberá haber una distancia mínima de 11 m. Esta distancia mínima, se deberá tomar desde los puntos exteriores de las barreras y no desde el centro de éstas.
- 4.5.4. 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.
- 4.5.5. Deberá existir un panel con una señal de atención que advierta de la proximidad de la chicane. Este panel deberá estar colocado 100 m antes de la primera barrera.
- 4.5.6. La zona de influencia de la chicane deberá contar con el siguiente personal:
 - Un Comisario de Radio comunicado con Dirección de Carrera.
 - Un Comisario de Banderas.
 - 3-6 Comisarios de Ruta.
 - Fuerzas de Orden Público (recomendable).
 - Material de Puesto de Vigilancia completo, con material de extinción, sepiolita, escobas, etc.
- 4.5.7. 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 m) ó lejos de la calzada (+ de 25 m) 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.
- 4.5.8. 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. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción descrita en el Anexo 1 del presente Reglamento Deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la RFEDA.

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

- 4.5.9.** 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.



4.6. ÁREA PROHIBIDA AL PÚBLICO

Las Zonas o conjunto de Zonas donde se considere que es arriesgado ubicar público, ya sea por orografía o por ausencia de zonas sin riesgo, deberá ser considerada Área Prohibido Público y como tal, tratadas como Z.E.

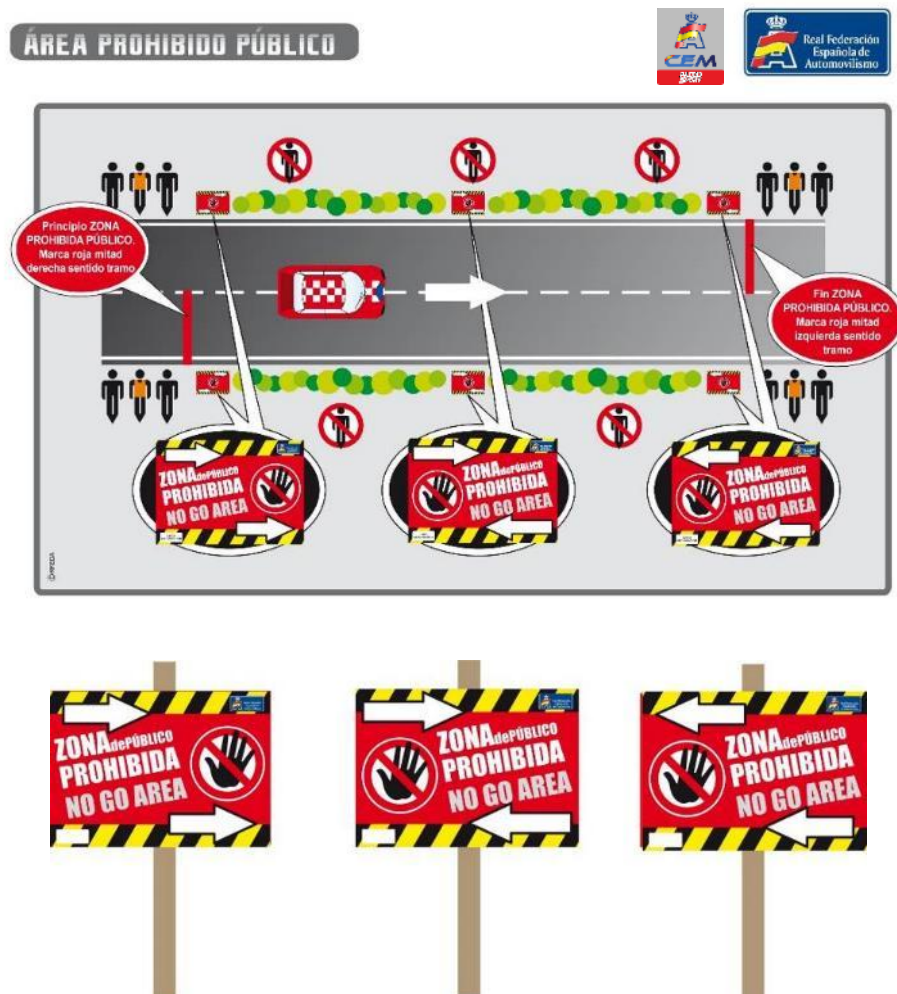
Estas áreas, la forman un conjunto de curvas y zonas donde queda expresamente prohibido el acceso al público excepto si es para dirigirse a alguna zona mientras no haya actividad en el tramo.

El montaje del Área Prohibida al Público se deberá hacer de la siguiente forma:

- 4.6.1.** El Organizador deberá tratar un Área Prohibido Público, como si de una Zona Especial de Seguridad se tratara. Deberá ir bien detallada en el Plan de Seguridad.
- 4.6.2.** Al comenzar el Área Prohibido Público, se deberá señalar con paneles informativos donde comienza dicha Área, indicando la dirección de prohibición, sentido recorrido de la prueba.
- 4.6.3.** Cada 25 metros del recorrido dentro del Área Prohibido Público, deberá haber un panel informativo, indicando que está Prohibido al Público en ambas direcciones.
- 4.6.4.** Al finalizar el Área Prohibido Público, se deberá señalar con paneles informativos donde finaliza dicha Área, indicando la dirección de prohibición, sentido opuesto a la del recorrido de la prueba.
- 4.6.5.** Se aconseja destacar en el Área Prohibida, los siguientes efectivos:
 - 2 comisarios de seguridad al principio del Área Prohibida
 - 2 comisarios de seguridad al final del Área Prohibida

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

- 1 comisario de Seguridad por cada 100 metros de Área Prohibida.
- 1 coordinador de Área en contacto vía Walkie, con el Jefe de Tramo.



4.7. PUESTOS DE COMISARIOS

- 4.7.1. Los Comisarios de Ruta son los principales encargados de asegurar que los pilotos compiten de forma segura, informando a los pilotos, mediante el uso de banderas de las situaciones que puedan suceder en la pista.
- 4.7.2. La seguridad de los Comisarios de Ruta es primordial en el ejercicio de su labor. Por ello, los organizadores deben de asegurar que se sitúan en una posición segura. La ubicación de los puestos de señalización estará reflejada en el Manual de Seguridad de la prueba. Así mismo, los Organizadores deben asegurar que los Comisarios de Ruta no estén acompañados de familiares y conocidos cuando están en el ejercicio de su función.
- 4.7.3. Para cada puesto de Comisarios se deben de respetar las siguientes condiciones:
 - Contacto visual con el puesto anterior y posterior a no ser que la seguridad de los Oficiales no esté garantizada.
 - En caso necesario, para mantener el contacto visual, un Puesto de Comisarios puede separarse en sub-puestos, situados en posición segura, equipados con bandera amarilla y roja para ejercer funciones de señalización.
 - Mantener contacto permanente con Dirección de Carrera a través de emisora.
- 4.7.4. Se recomienda que en cada Puesto de Comisarios haya un mínimo de 2 Oficiales con licencia, estando al cargo uno de ellos de la señalización en pista y otro de las comunicaciones.
- 4.7.5. Todos los puestos de Comisarios deben de estar numerados en orden ascendente para poderlos ubicar correctamente. Se recomienda colocar un cartel con el indicativo de Puesto de Comisario

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

y el número correspondiente en ambos lados del cartel, para poderlo ubicar tanto en sentido ascendente como descendente.

4.7.6. El material de los Puestos de Comisarios debe acogerse a lo dispuesto en el Anexo H del CDI, esto es:

- Juego de banderas indicado en el RD del CEM.
- Polvo absorbente de líquidos tipo sepiolita.
- 1-2 Escobas.
- 1 Extintor de mínimo 6 kg del agente de extinción adecuado para el tipo de vehículo con el mantenimiento al día.
- 1 Martillo o similar para romper cristal en caso necesario.
- 1 Cutter o similar para cortar arneses en caso necesario.
- 1 Emisora de comunicación.
- 1 Silbato.
- Guantes resistentes.

4.7.7. El material de los Puestos de Comisarios debe de colocarse en una posición segura, evitando situarlo detrás de un guardarrail o en un lugar donde el impacto de un vehículo desplace el material, en especial el extintor.

5. PARQUE DE TRABAJO

- 5.1.** La superficie deberá de ser en su totalidad de asfalto.
- 5.2.** Deberán diferenciarse claramente las tres zonas que se indican a continuación, que estarán divididas por sus correspondientes vallados:
- **Zona Comercial** (ver MANUAL DE OPERACIONES)
 - **Zona de Trabajo.**
 - o Acceso libre.
 - o Zona prevista para que los equipos realicen las actividades de trabajo.
 - **Zona Deportiva**
 - o Zona de acceso totalmente restringido a participantes y oficiales de la prueba.
 - o Los accesos a estas zonas (Parque de Verificaciones, Parques de Reagrupamiento, Controles Horarios, Parque Cerrado, etc.), deberán estar debidamente controlados.
 - o - Las acreditaciones autorizadas deberán estar relacionadas en una tablilla ubicada a la entrada de la Zona correspondiente.
- 5.3.** El acceso al Parque de Trabajo deberá ser diferente para los participantes, vehículos acreditados y el público en general.
- 5.4.** Un servicio de Urgencia Médica y un Servicio de Bomberos estarán previstos en el Parque de Trabajo. Su ubicación se definirá en el mapa de servicios del citado Parque.
- 5.5.** Se aconseja colocar w.c. químicos en lugares accesibles y distribuidos por distintos lugares del Parque.

En su caso, serán válidos los servicios de un Centro Comercial u otra instalación similar cercanos al Parque de Trabajo, si se cumplen las siguientes condiciones

- Que su distancia a la salida más cercana del Parque de Trabajo no sea superior a 100 metros.
- Que los sanitarios estén ubicados en una de las entradas del edificio en cuestión y en la misma planta que el Parque de Trabajo, sin tener que pasar por el interior de éste.
- Que el Organizador señalice adecuadamente los accesos desde el Parque de Trabajo hasta los mencionados servicios y que se haya avisado previamente a la propiedad de su uso.

- 5.6.** El Organizador deberá colocar contenedores de basura a lo largo del Parque de Trabajo, en especial en la zona reservada para hostelería y de trabajo de los equipos.
- 5.7.** Se aconseja la colocación de un Punto de Recogida Selectiva en el Parque de Trabajo, en este punto deberán existir envases para la recogida de materiales contaminantes y materiales reciclables.

6. RECORRIDO

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

- 6.1.** Se aconseja que, a la hora de elegir el recorrido de la prueba, se estudien aspectos como:
- Mínimos riesgos para público, participantes y oficiales.
 - No deberán incluirse Zonas Especiales de Público al final de la Subida.
 - Se eviten recorridos que transcurran entre zonas residenciales.
 - Evitar la elección de recorridos que crucen zonas urbanas.
 - Si no pueden evitarse las zonas urbanas, el montaje de estas se deberá realizar con la suficiente antelación (que deberá ser el máximo posible para evitar muchos problemas de última hora) a la llegada del público y con el suficiente personal de seguridad.
 - **El paso de la zona de Llegada se realice acelerando, evitando situarla en frenada.**
- 6.2.** El Organizador deberá distribuir folletos con consejos de seguridad entre el público a la Subida.
- 6.3.** Las Zonas Especiales deberán estar lo suficientemente protegidas por personal de la organización y/o de Seguridad. Si se detecta un problema en las citadas Zonas, el Organizador y/o los oficiales de la prueba (con la ayuda de los Servicios de Orden Público si fuese necesario), deberán intervenir para solucionar el mismo.
- 6.4.** Deberá tenerse en cuenta los siguientes esquemas para la correcta colocación del público en las Zonas Especiales a mayor altura sobre la calzada, el público se colocará a menor distancia de esta.
- Esta tabla, está calculada en base a una velocidad de 90 Km/h., puede variar dependiendo de la velocidad con que llegue el vehículo a la curva y de la situación particular de la misma. A más velocidad, mayor distancia y altura del público desde la calzada.
- 6.5.** Los vehículos de Venta Ambulante deberán estar a una distancia mínima de 30 m de la calzada utilizada por los participantes.
- 6.6.** Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad ó de la propia Organización, en todas las posibles vías de evacuación que haya dentro del recorrido de la Subida. La distancia mínima de esta Zona de Seguridad deberá ser de 50 m. Se entiende por Posible Vía de Evacuación, cualquier carretera que conecte el recorrido con otra carretera principal y que sea susceptible de utilizar para cualquier tipo de evacuación. (Ambulancias, Coches "R", Bomberos, Grúas, Vehículos Organización, Vehículos accidentados, etc.).
- 6.7.** Se prohíbe aparcar cualquier tipo de vehículo que no sea de Seguridad o de la propia Organización a menos de 5 metros del límite exterior de la calzada por donde transcurre la Competición. El incumplimiento de esta normativa podrá ser motivo de retraso o anulación de la manga.

XXII Subida a



7. SEÑALIZACIÓN

7.1. Colocación de los Paneles de Señalización

Se aconseja a los Organizadores, unificar los criterios de colocación e imagen en cuanto a los paneles de señalización, para indicar la ubicación de las diferentes áreas como:

- 7.1.1.** Dirección de Carrera: El acceso a la Dirección de Carrera, deberá estar indicado (por medio de señalización), en las vías de acceso principales y posteriormente en los accesos peatonales principales, desde al menos 1 Km antes de su destino.
- 7.1.2.** Parque de Trabajo: deberá estar indicado (por medio de señalización), en las vías de acceso principales, desde al menos 1 Km antes de su destino.
- 7.1.3.** Parkings: los diferentes Parkings deberán estar indicados por medio de señalización, desde al menos 500 m antes de sus destinos.
- 7.1.4.** Colegio de Comisarios Deportivos, Secretaría de Carrera, Verificaciones Técnicas, Verificaciones Administrativas y Entrega de Documentación; deberán estar indicados por medio de señalización, desde al menos 200 metros antes de sus destinos.
- 7.1.5.** Parque Cerrado y Ceremonia de Pódium, deberán estar indicados por medio de señalización, desde al menos 1 Km antes de sus destinos.

Para una mejor coordinación y logística, se aconseja trazar diferentes círculos a escalas de 1 km, 500 m y 200 m, sobre el mapa del Área a señalizar. Ver dibujo adjunto.

7.2. Dimensión de los Paneles de Señalización

Se aconseja a los Organizadores, unificar los criterios de dimensiones e imagen en cuanto a los paneles de señalización, para indicar la ubicación de las diferentes áreas:

- 7.2.1.** La señalización exterior en un radio de 1 km, con Paneles de Polipropileno Celular de 100 x 30 cm, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

- 7.2.2. La señalización exterior en un radio de 500 m, con Paneles de Polipropileno Celular de 80 x 20 cm, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.
- 7.2.3. La señalización exterior en un radio de 200 m, con Paneles de PVC Foam/Forex de 80 x 20 cm, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.
- 7.2.4. La señalización interior en un radio de 50 m, con Paneles de PVC Foam/Forex de 80 x 20 cm, con los colores de la imagen del Organizador y las letras y flechas indicativas en vinilo adhesivo.
- 7.2.5. Las puertas de acceso a cada área deberán tener unos paneles con las muestras de cada acreditación que tiene acceso para dicha área. Las Tablillas con las muestras de Pases deberán ser de tamaño A3, plastificadas y deberán contar con los colores de la imagen del Organizador y el título del Acceso al área correspondiente. Sala de Comisarios Deportivos, Sala de Prensa, Dirección de Carrera, etc.



8. INFORMACIÓN – CONSEJOS DE SEGURIDAD

- 8.1. El Organizador deberá distribuir entre el público folletos con información sobre la Subida y algunos Consejos de Seguridad y Medioambiente.

En estos folletos se deberá incluir la siguiente información:

- 8.1.1. Horario Oficial de la prueba.
- 8.1.2. Información acerca del Recorrido con los horarios de cierre - apertura y puntos de corte de la carretera.
- 8.1.3. Lista de Inscritos.
- 8.1.4. Descripción detallada de cada Z.E.P., así como las posibles bolsas de Aparcamiento y Accesos al Recorrido. Se aconseja acompañar toda esta información con las Coordenadas GPS de cada lugar.
- 8.1.5. Cuadro con el Código de Cintas de Seguridad.
- 8.1.6. Cuadro con la Escala de Posición del Público en las Subidas.
- 8.1.7. Cuadro con los Carteles de las Zonas de Seguridad.
- 8.1.8. Cuadros (3) Infografías de las Zonas Peligrosas para el Público.
- 8.1.9. Consejos de Seguridad y Medioambiente. (Se adjunta modelo de muestra).
- 8.1.10. Cartel Descarga de responsabilidad.
- 8.1.11. Reglas de Oro de la FIA.

9. PRENSA (ver MANUAL DE OPRACIONES)

9.1. Disposiciones Generales

A la Prensa se le hará entrega de chalecos y pases identificativos que les autorizan a circular fuera de los espacios reservados. Esto es, por supuesto, para permitir obtener fotografías y vídeos desde los mejores ángulos; sin embargo, en ningún momento la Prensa puede colocarse en una posición que constituya un peligro ni para ellos ni para los Competidores.

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

Debe garantizarse que los fotógrafos sean claramente identificables para el público, de modo que se den cuenta de por qué y bajo la autoridad de quién están parados en un área donde el público no puede ir.

También se debe asegurar que todos los oficiales, y en particular el responsable de cada puesto, estén completamente informados de por qué los fotógrafos están parados en un área en la que ellos mismos no pueden ir.

Es preciso disponer de un registro de todas las acreditaciones para garantizar el control y seguridad de todos los medios cuando sea necesario.

En el Plan de Seguridad se deben de indicar las zonas reservadas para la Prensa, delimitadas por cinta verde. No es necesario que estas zonas estén ubicadas en posiciones de especial interés, sino que se debe respetar el principio de la seguridad. Si durante la prueba se detecta un exceso de Prensa en una zona reservada para ella, puede indicarse que se despeje por cuestiones de seguridad.

9.2. Seguridad e identificación de la Prensa

- 9.2.1. Se reconoce que los medios de comunicación juegan un papel importante, y que a cada miembro de éstos se le debe permitir realizar su trabajo en las mejores condiciones posibles.
- 9.2.2. No obstante, la Prensa no está exenta de tener que respetar las normas generales de seguridad. En general, esto no debe interferir con su capacidad para desempeñar sus funciones. Sin embargo, si se debe de elegir entre realizar su trabajo y estar expuesto a un nivel de riesgo inaceptable, la seguridad siempre debe tener prioridad.
- 9.2.3. En cuanto a seguridad, la Prensa se dividirá en dos grupos:
 - Equipo de TV y fotógrafos.
 - Periodistas, reporteros de radio y otros medios de comunicación.

Cada grupo se identificará de la siguiente forma:

- Chaleco numerado.
 - Pase de prensa, con un número y el nombre del medio.
 - Los medios acreditados por la RFEDA deben de solicitar igualmente su acreditación al Organizador.
- 9.2.4. Sólo la Prensa que lleve un chaleco identificativo podrá estar en las zonas del recorrido donde normalmente no se sitúa al público. El resto de prensa no acreditada debe de respetar las mismas condiciones que los espectadores.
- Cualquier persona que utilice un chaleco identificativo de Prensa, debe asegurarse de que sea claramente visible en todo momento y no esté cubierto por ninguna otra prenda.
- 9.2.5. Si bajo el criterio de los Oficiales Ruta, una persona identificada con el chaleco de Prensa, está en una zona peligrosa, se le deberá indicar que se mueva a una posición segura. Los comisarios deben de ser firmes, mantener la calma y evitar cualquier confrontación.

Si la persona no sigue las indicaciones, los comisarios informarán al Director de Carrera.

10. CARTEL DE DESCARGA DE RESPONSABILIDAD

10.1. El Organizador de la prueba, deberá mostrar el Cartel de Descarga de Responsabilidades en los siguientes lugares:

- Web oficial de la Subida
- Consejos de Seguridad para el Público
- Tablón de **Avisos Virtual**
- Línea de Salida de la Subida (Formato A3 plastificado).
- Línea de Meta de la Subida (Formato A3 plastificado).
- 2 puntos intermedios en zonas de público (Formato A3 plastificado).




ATENCIÓN

SE ENCUENTRA USTED EN UNA PRUEBA DEPORTIVA EN CARRETERA, LA CUAL SE RIGE EN MATERIA DE SEGURIDAD, BAJO LOS CRITERIOS DEL ANEXO II DE LA DGT Y EL REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA, EN ESPECIAL EL ANEXO III

"LA SEGURIDAD EN LOS RALLYES".

SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS:



Campeonato de España de Rallyes 2014
Cintas y Marcaje de Seguridad



Campeonato de España de Rallyes
Carteles de Zonas de Seguridad



USTED NUNCA DEBERÁ UBICARSE DELANTE O DETRAS DE LAS ZONAS ENCINTADAS CON CINTA ROJA O CARTEL DE PROHIBIDO PÚBLICO

USTED DEBERÁ UBICARSE DETRÁS DE LAS ZONAS ENCINTADAS CON CINTA AMARILLA O CARTEL DE ZONA DE PÚBLICO

SI USTED DECIDE UBICARSE EN UNA ZONA PROHIBIDA O SIN MARCAJE DE SEGURIDAD, LO ESTARÁ HACIENDO BAJO SU PROPIA RESPONSABILIDAD, DEBIENDO SEGUIR EN TODO MOMENTO LOS CRITERIOS DE SEGURIDAD MARCADOS EN EL ANEXO III DEL REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA

"LA SEGURIDAD EN LA MONTAÑA".



Campeonato de España de Montaña
Posición Público

BORDE DE LA CARRETERA

10 m

25 m

DISTANCIA AL BORDE DE LA CALZADA

DE NO SEGUIR LOS MENCIONADOS CRITERIOS DE SEGURIDAD, USTED NO ESTARÁ LEGITIMADO PARA PEDIR RESPONSABILIDAD ALGUNA A FIA, RFEDA, FEDERACIÓN AUTONÓMICA, ORGANIZADOR, PROMOTOR, COMPETIDORES, OFICIALES, O CUALQUIER PERSONA RELACIONADA CON LA ORGANIZACIÓN DE LA PRUEBA

EN ESTE CASO, SE DEBERÁN SEGUIR LOS SIGUIENTES CRITERIOS:

ALTURA MÍNIMA DE SEGURIDAD.....2,5 METROS DE LA CALZADA
DISTANCIA MÍNIMA A NIVEL DE SUELO.....25 METROS DE LA CALZADA

RFEDA

11. INFORMACIÓN PARA LOS ESPECTADORES

Una prueba automovilística deportiva puede ser un espectáculo del que todos podemos disfrutar con total seguridad, siempre que sigamos una serie de pautas.

De lo contrario, lo que comenzó como un día al aire libre, en compañía de la familia o amigos, puede terminar causándonos más de un disgusto a los organizadores, pilotos y aficionados.

No olvidemos que éstos últimos son los más vulnerables ante un accidente en el que se puedan ver implicados, ya que los pilotos van muy bien protegidos en sus habitáculos, y deben cumplir unas estrictas normas de seguridad para ser autorizados a tomar la salida en una prueba de estas características.

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

En los últimos tiempos, la afluencia de público a las pruebas automovilísticas viene siendo cada vez más masiva, y dicha masificación hace cada día más difícil por parte de las autoridades y organizadores controlar debidamente al público, teniendo además en cuenta que éste no siempre se comporta de forma consciente y responsable.

Por tanto, consideramos importante informar convenientemente a los aficionados al automovilismo de las pautas que deben seguir para poder disfrutar de este deporte con todas las garantías de seguridad, y los riesgos que no deben correr.

¿QUE PUEDE PASAR?

En las salidas de carretera, no existe la trayectoria lógica.

- Un vehículo de competición desplaza una masa a gran velocidad y en caso de accidente es imposible adivinar la trayectoria.
- Cualquier rotura o avería mecánica puede provocar un accidente sin lógica.
- Sólo en las zonas altas y en las zonas habilitadas por el Organizador tendrás total seguridad.
- La mala actitud del público y su incorrecta posición en las zonas prohibidas son motivo de anulación de una prueba.
- Unos pocos espectadores incívicos pueden hacer que no disfrutes del espectáculo. ¡No lo permitas!

¿QUÉ SE DEBE HACER?

- Seremos puntuales. Debemos llegar al tramo con tiempo suficiente para aparcar correctamente nuestro vehículo en las zonas habilitadas para ello.
- La carretera se suele cerrar al tráfico al menos una hora antes de la salida del primer vehículo, y podemos encontrar atascos.
- Aparcaremos nuestro vehículo siempre fuera del recorrido. (Podemos encontrarnos con que la grúa nos lo ha retirado, con una multa, o con una abolladura). Nos debe dar tiempo además a desplazarnos a pie hasta un lugar seguro antes de que comience la carrera.
- Desplazarse por el recorrido con la carrera ya iniciada supone un grave peligro. Los vehículos compiten al límite y en cualquier momento puede producirse un accidente, ya que esperan encontrarse con la carretera totalmente despejada.
- Debemos ir preparados para el frío, para el calor, para la lluvia, ya que no podremos salir del recorrido una vez iniciada la prueba.
- La organización habilita papeleras y contenedores a lo largo del recorrido. Respeta el medio ambiente.
- Los niños deberán estar en todo momento bajo la supervisión de los adultos. Recuerda que son poco conscientes del peligro y muy vulnerables. ¡No expongas al peligro a tu hijo!
- El consumo excesivo de bebidas alcohólicas u otros productos puede volverte irritable, inconsciente e incívico. No pierdas el control. Disfrutemos de buen ambiente en nuestro deporte, y todos lo pasaremos bien.
- Recuerda que los controles de alcoholemia y velocidad se intensifican en las inmediaciones de la carrera.
- Sigue siempre las instrucciones de los voluntarios y organizadores. Trátales con respeto y educación. Sin ellos, no sería posible este deporte. -
- Debemos saber a qué vamos ya que, por motivos de seguridad, no nos dejarán mover nuestro vehículo hasta que no finalice la carrera. Es posible que se produzcan retrasos en caso de accidente. No te desesperes.
- Debemos situarnos siempre en lugares elevados, evitando las zonas potencialmente peligrosas.
- Las zonas marcadas con cinta roja son zonas prohibidas para el público, tanto delante como detrás de ellas.
- Las zonas marcadas con cinta amarilla son zonas permitidas al público.
- Las zonas marcadas con cinta verde son zonas exclusivas para prensa y TV acreditada.
- Debes recordar que no siempre se pueden marcar todas las curvas y zonas peligrosas, con lo cual te pedimos que, en las zonas no marcadas con cinta, utilices el sentido común y hagas caso a los miembros de la Organización. Ellos trabajan por tu seguridad.

MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD**LO QUE NUNCA SE DEBE HACER**

- Situar en lugares peligrosos.
- Invadir el recorrido para ver mejor, jalearse o animar a los pilotos.
- Lanzar objetos al recorrido.
- Desplazarse por el recorrido de forma temeraria con tu vehículo, antes o después de la carrera. Si quieres competir, hazlo en condiciones. Hazte piloto.
- Hacer caso omiso a las indicaciones del personal de la Organización.
- Colocarse en los lugares prohibidos.
- Encender hogueras.
- Dejar basuras y desperdicios en las cunetas.
- Pintar las carreteras con mensajes.
- Quitar las cintas de Seguridad.

RECUERDA

Que los organizadores pueden suspender la celebración de la prueba si en algún momento observan situaciones potencialmente peligrosas para deportistas y espectadores. No nos obligues a tomar esta decisión.

Detrás de lo que para ti es un espectáculo hay meses de trabajo de decenas de personas. ¡Se responsable con la competición y el medio ambiente!





REGLAS DE ORO DE LA FIA QUIERO SENTIRME SEGURO(A) ASI QUE PROMETO:

ABROCHAR EL CINTURÓN

Todos los pasajeros están bajo mi responsabilidad

RESPETAR EL CÓDIGO DE CONDUCCIÓN

Las reglas están hechas para protegernos

RESPETAR EL LÍMITE DE VELOCIDAD

Mi coche es de hierro, los peatones y los niños no

CONducir SOBRIo(A)

Bebido(a) o bajo el efecto de drogas, soy un peligro en la carretera

PROTEGER A MIS HIJOS

Debo instalarlos en asientos de coche apropiados

ESTAR CONCENTRADO(A)

Llamar por teléfono y mandar mensajes hacen de mí un verdadero peligro

PARARME CUANDO ESTOY CANSADO(A)

Mejor llegar tarde que nunca

UTILIZAR UN CASCO

Motos y bicicletas no protegen mi cabeza

SER CORTÉS

Respeto a los demás automovilistas

UN BUEN MANTENIMIENTO DEL COCHE

No quiero matar a nadie

La FIA apoya la Década de acción para la seguridad vial de las Naciones Unidas



facebook.com/fiaactionforroadsafety

www.fia.com/campaigns

CRUCE ROTONDA X D

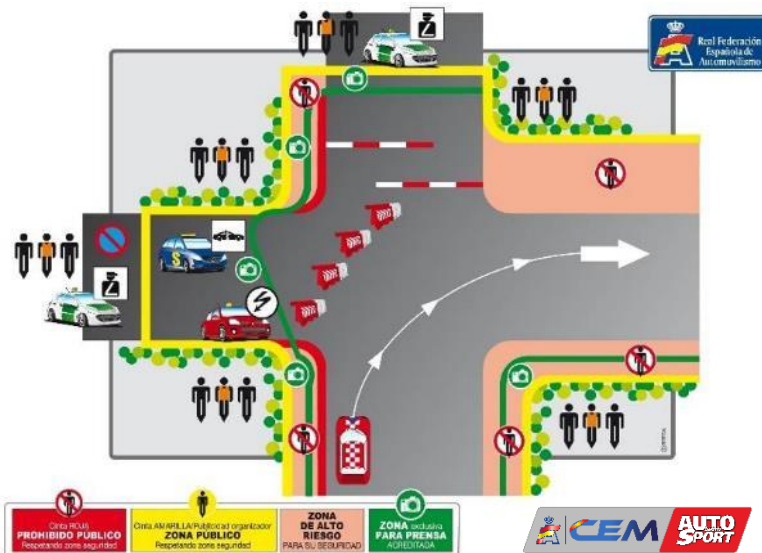
POR REGLA GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA.
LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEBERÁN ESTAR EN LA ESCAPATORIA CONTRARIA AL SENTIDO DE MARCHA Y LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN – DEPENDIENDO DEL TIPO DE ROTONDA Y PROTECCIONES - NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3ª LÍNEA DE ÁRBOLES



CRUCE 4C D

POR REGLA GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA.
LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEPENDIENDO DEL TIPO DE ESCAPATORIA, DEBERÁN ESTAR LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3ª LÍNEA DE ÁRBOLES

CRUCE I B

POR REGLA GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA A NO SER QUE SEA EN ALTURA (+2M) EL INTERIOR/EXTERIOR DE TODO EL CRUCE, AÚN TENIENDO BIONDAS, DEBERÁ ESTAR LIBRE DE PÚBLICO Y OFICIALES.

LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEBERÁN ESTAR EN LA ESCAPATORIA CONTRARIA AL SENTIDO DE MARCHA LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3ª LÍNEA DE ÁRBOLES



CRUCE I ATRÁS

POR REGLA GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA. LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEPENDIENDO DEL TIPO DE ESCAPATORIA, DEBERÁN ESTAR LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3ª LÍNEA DE ÁRBOLES



CRUCE D

POR REGLA GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN LA ESCAPATORIA.

LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEPENDIENDO DEL TIPO DE ESCAPATORIA, DEBERÁN ESTAR LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3ª LÍNEA DE ÁRBOLES

HORQUILLA

POR REGLA GENERAL:

NO PODRÁ HABER NADIE EN EL EXTERIOR A NO SER QUE SEA EN ALTURA (+2M) EL EXTERIOR DE TODA LA CURVA, AÚN TENIENDO BIONDAS, DEBERÁ ESTAR LIBRE DE PÚBLICO Y OFICIALES. LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO, DEBERÁN ESTAR LO MAS ALEJADO POSIBLE DE LA LÍNEA DE FRENADA Y LA ESCAPATORIA EXTERIOR A TODO LO LARGO DE LA CURVA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA -SI LA HUBIERA- Y A SER POSIBLE EN ALTO.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3ª LÍNEA DE ÁRBOLES



RASANTE

POR REGLA GENERAL:

DESDE ANTES DEL PRINCIPIO DEL RASANTE, SE DEBERÁ DEJAR UN MARGEN DE SEGURIDAD EN AMBOS LADOS.

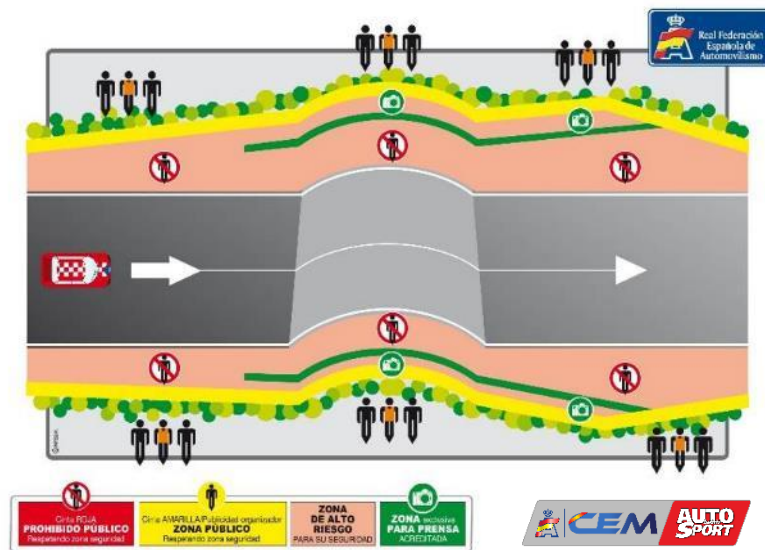
ESTE MARGEN DEBERÁ IR -IN CRESCENDO- DESDE LA CRESTA HASTA LA MÁXIMA ZONA DE RIESGO, DEPENDIENDO DE LA VELOCIDAD A LA QUE SE TOMA EL RASANTE. DESPUÉS DEBERÁ IR DECRECIENDO HASTA LLEGAR A LA ZONA DE NO RIESGO.

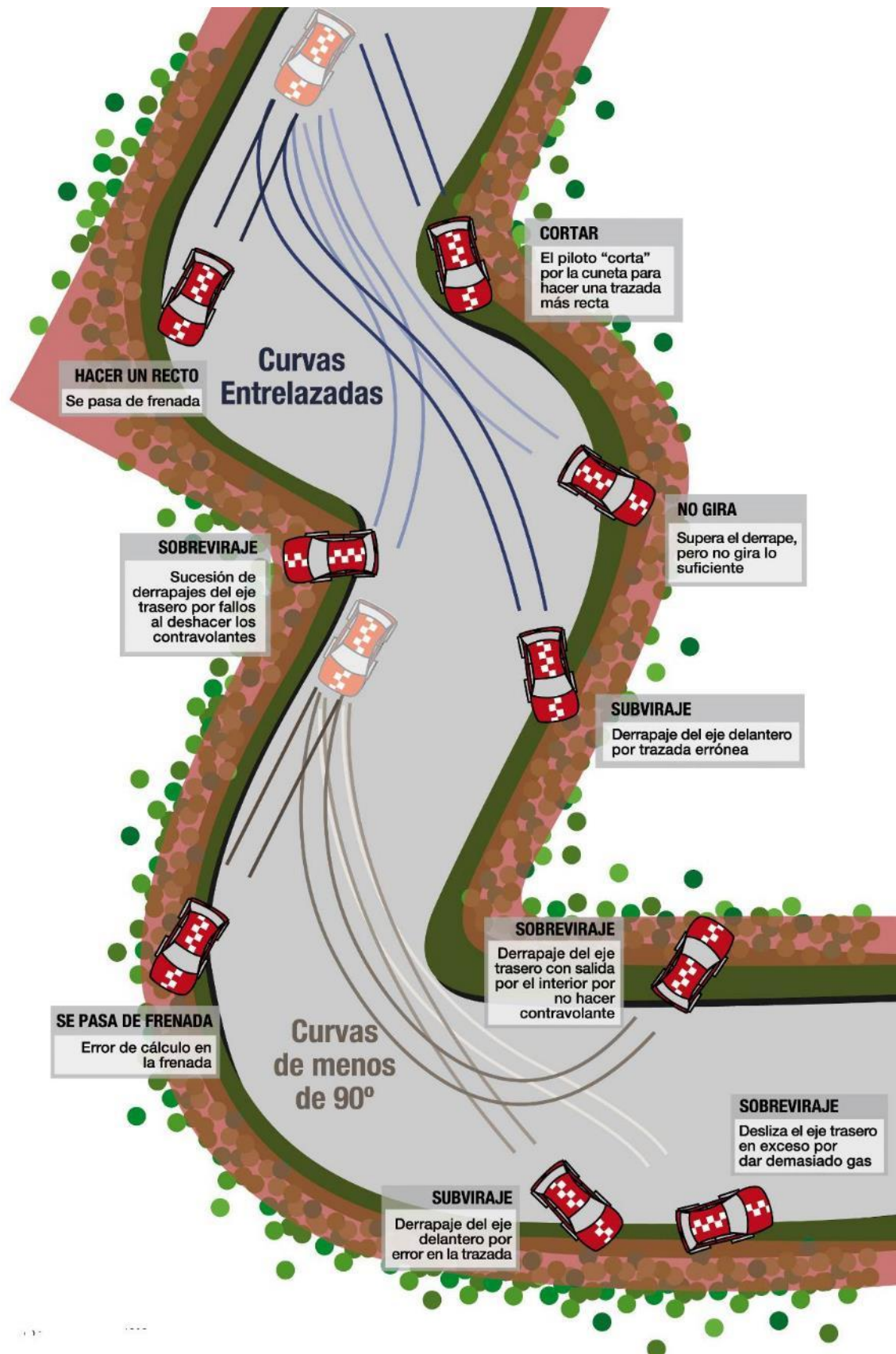
NO PODRÁ HABER NADIE EN LOS MARGENES A NO SER QUE SEA EN ALTURA (+2M). O EN SUPERFICIE A(+25M), DEBERÁ ESTAR LIBRE DE PÚBLICO Y OFICIALES.

EN ZONAS DE ARBOLEDA, LA UBICACIÓN DE LOS ESPECTADORES DEBERÁ SER AL MENOS DESPUÉS DE LA 3ª LÍNEA DE ÁRBOLES DO LO LARGO DE LA CURVA.

LA PRENSA ESPECIALIZADA, PODRÁ ESTAR EN LA ZONA VERDE, SIEMPRE Y CUANDO SU POSICIÓN NO GENERE UNA SITUACIÓN DE RIESGO.

LOS ESPECTADORES DEBERÁN ESTAR SIEMPRE POR DETRÁS DE LA CINTA AMARILLA Y A SER





MANUAL Y PROTOCOLO DE SEGURIDAD

