



GUÍA DE SEGURIDAD PARA PRUEBAS DE MONTAÑA



Pliegue de Descargo

©2025 Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

– Todos los derechos reservados

La reproducción o distribución de esta Guía de Seguridad para pruebas de Subidas de Montaña, todo o en parte, sin el permiso por escrito de la FIA, está prohibido excepto para los miembros afiliados de la FIA, y los organizadores de pruebas aprobados por ella, quienes tienen derecho a utilizar este documento para fines no comerciales.

Esta guía tiene un objetivo meramente informativo y sólo pretende ofrecer consejos útiles. Por lo tanto, en la medida en que lo permita la ley aplicable, la FIA renuncia a toda responsabilidad derivada de la posible utilización de ésta, o por cualquier persona que pueda ser informada de cualquiera de sus contenidos.

Páginas 1 / 6 / 8 / 13: Imágenes Nicolas Millet Photography

GUÍA DE SEGURIDAD PARA PRUEBAS DE MONTAÑA



Índice

01 INTRODUCCIÓN

02 PLAN DE SEGURIDAD TIPO

03 RESPONSABILIDADES

04 PREPARACIÓN DE LA COMPETICIÓN

05 PRECAUCIONES DURANTE LA CARRERA

06 PROCEDIMIENTO PARA LOS COMPETIDORES Y LOS OFICIALES DE PISTA EN CASO DE ACCIDENTE

07 PROCEDIMIENTO EN CASO DE ACCIDENTE GRAVE

08 INSPECCIONES DE SEGURIDAD POR LA ADN

09 PRE-SALIDA Y REVISIONES PERIÓDICAS DE SEGURIDAD

10 PRENSA

ANEXOS

- 1 - Guía para el uso de balas de paja en las competiciones de motor
- 2 - Ejemplos de uso de balas de paja y pilas de neumáticos
- 3 - Esquemas para colocación de chicanes
- 4 - Señalización genérica para el público
- 5 - Zonas prohibidas
- 6 - Panel informativo
- 7 - Acceso a los espectadores
- 8 - Plan de Seguridad de El Fito
- 9 - Plan de Seguridad de Saint Ursanne

INTRO- DUCCIÓN



Introducción

El objetivo de esta Guía es identificar las medidas que deben adoptarse para hacer frente a los mayores retos para la disciplina de subidas de montaña, es decir, encontrar formas de maximizar la seguridad de los espectadores, los oficiales, la prensa y los competidores.

Desafortunadamente, es posible que muchos espectadores no sean conscientes de los peligros potenciales asociados al ver una prueba de este tipo y no puedan medir la velocidad de los vehículos. En consecuencia, pueden colocarse en posiciones peligrosas simplemente por falta de conocimiento.

Es responsabilidad del organizador que los espectadores permanezcan en zonas seguras y sean plenamente conscientes de los peligros que pueden surgir si un piloto pierde el control de su coche.

La posibilidad de que espectadores, voluntarios, oficiales o representantes de los medios de comunicación puedan resultar heridos es simplemente inaceptable.

Además, al abordar la seguridad de los competidores que participan en una carretera pública, adaptada para su uso como un circuito para Subidas de Montaña, la ADN y/o los Organizadores tienen la responsabilidad adicional de identificar los puntos peligrosos en el recorrido y tomar medidas efectivas para minimizar el efecto que esos puntos puedan tener, si un vehículo de competición entra en contacto con ellos.

La forma más eficaz de abordar las responsabilidades anteriores es que las ADN y/o los Organizadores se aseguren de que se elabore e implemente un Plan de Seguridad eficaz. En el caso de una prueba FIA, es obligatorio.

02 | PLAN DE SEGURIDAD TIPO

Desde el principio, nuestra disciplina ha implementado Planes de Seguridad probados y confiables, de los cuales hay, hoy en día, muchos excelentes ejemplos. Ver los anexos 8 y 9.

Además de los temas requeridos por las Autoridades Locales o la ADN, un correcto Plan de Seguridad debería de incluir:

- Un plano o mapa detallado de la Carrera, indicando la ubicación de los puestos de control, los medios de rescate, servicios médicos, zonas prohibidas, etc. Puede ser útil tener una serie de Planes específicos que identifiquen diferentes temas y disciplinas con más detalle.
- La ubicación de Dirección de Carrera;
- Los nombres (además de datos de contacto, incluyendo números de teléfono y correo electrónico) de todas las personas relevantes, incluyendo:
 - director de carrera,
 - adjuntos al director de carrera,
 - jefe médico,
 - jefe de seguridad,
 - delegado de seguridad de la ADN (si hay alguno).
- La dirección y detalles de contacto de los diversos servicios de seguridad:
 - policía,
 - hospitales,
 - servicios de emergencia médica,
 - servicio contra incendios,
 - grúas y servicios de rescate,
 - Cruz Roja (o equivalente).

El Plan de Seguridad aborda específicamente los problemas que puedan surgir en cualquiera de las siguientes áreas:

- seguridad del público;
- seguridad de los competidores;
- seguridad de los oficiales de la competición; y,
- ubicación recomendada para los medios de prensa.

E incluye mapas mostrando:

- Puestos de control, el número de comisarios de ruta en cada puesto y el equipamiento de que disponen;
- los detalles de la ubicación de los servicios de rescate;
- el parque cerrado y pre-salida;
- instrucciones en caso de intervención;
- la zona de aterrizaje (helipuerto) para evacuación en helicóptero;
- las rutas de evacuación;
- los hospitales planificados y contactados que están en alerta en caso de para recibir cualquier incidente;
- las zonas autorizadas y/o prohibidas;
- las zonas de espectadores; y,
- detalle de dónde están posicionadas las medidas de seguridad, como guardarraíles, balas de paja, pilas de neumáticos, etc.

En todos los casos, se debe contactar con las autoridades locales o, en su defecto, con servicios privados de seguridad, con el fin de elaborar un plan de rescate que se implementará en caso de un incidente grave o incidentes que no entren en el ámbito del servicio médico disponible in situ.

Los hospitales deberán ser contactados por escrito antes de la Prueba, solicitando que los servicios de urgencia estén en alerta.



03 | RESPONSABILIDADES

03.1 DELEGADO DE SEGURIDAD DE LA ADN (COMPETICIONES FIA)

a) Antes de la Competición

- Junto con el Jefe de Seguridad participa en la elaboración del plan de seguridad.
- En el caso de una Prueba de la FIA, a más tardar 7 días antes de la Competición, el organizador debe enviar al Delegado de Seguridad de la ADN un informe sobre las mejoras previstas y el seguimiento de los puntos críticos identificados por el observador de la FIA en la edición anterior de la Prueba (indicado en los Informes de Observación y Seguridad de la FIA).

Se debe enviar una versión en inglés (o francés) de este informe a la FIA y al Observador de la FIA a través de la ADN. Se podría adoptar un proceso similar para Pruebas que no sean de FIA.

b) Durante la Competición

- El Delegado de Seguridad de la ADN verificará la seguridad del público, oficiales y prensa.
- Tiene la potestad de solicitar al Director de Carrera que retrase o detenga el inicio de las Mangas de Entrenamiento o de Carrera si considera que las condiciones de seguridad no son adecuadas.

03.2 DIRECTOR DE CARRERA

- Tiene la responsabilidad general de garantizar que la Competición se desarrolle de forma segura y sin problemas y de tomar todas las decisiones y medidas necesarias para hacerlo. Podrá desplegar personal competente para que le asista en la elaboración y aplicación del plan de seguridad.

Si se da el caso, será el responsable último de garantizar que se implemente el plan de seguridad.

- Es responsable de informar a los Comisarios Deportivos y a los Comisarios de Pista sobre todos los asuntos urgentes y, en cooperación con el Jefe de Seguridad, de garantizar que toda la información relevante sobre cuestiones de seguridad se transmita exclusivamente a través de la oficina de prensa (junto con la oficina de prensa de la FIA en un evento de la FIA).
- Debe elaborar una lista de los requisitos para la Prueba y, a continuación, solicitar al organizador el personal y el material necesario para ayudarlo durante la Prueba.
- Junto con el Jefe de Seguridad, designa al personal con el que va a trabajar, para garantizar que aplican lo indicado en el Plan de Seguridad.
- Supervisa la preparación y la correcta instalación de las barreras de seguridad y cualquier otro elemento de seguridad colocado para proteger los puntos peligrosos y todos los demás elementos necesarios según se detalla en el Plan de Seguridad.
- Debe asegurarse de que la señalización de advertencia esté colocada correctamente y de que la difusión de

información a los espectadores y a los residentes locales se lleve a cabo durante la Prueba. Es su deber aplicar el Plan de Seguridad, asegurándose de que todos los equipos de seguridad estén posicionados de acuerdo con el Plan publicado.

03.3 JEFE DE SEGURIDAD

Junto con el Delegado de Seguridad de la ADN, participa en la elaboración del Plan de Seguridad, indicando los puntos a proteger y las posiciones de las ambulancias, los equipos de extinción de incendios y rescate y las de los Comisarios de Pista y el personal de seguridad.

- Antes del inicio de la Prueba, debe asegurarse de que todo el personal haya sido debidamente formado e informado y de que estén claras todas las responsabilidades que se les han confiado.
- El día de la Prueba, debe comprobar que todos los vehículos de seguridad y que el personal está colocado correctamente.
- Debe estar completamente familiarizado con el Plan de Seguridad y realizar un inventario de todo el equipo que estará a su disposición durante la Prueba.
- Debe mantenerse en contacto permanente con el Director de Carrera y con el personal de seguridad.
- Debe comprobar las rutas de evacuación, de forma que, si se produce un accidente, los vehículos de emergencia no sean bloqueados por vehículos de los espectadores o Comisarios.

03.4 JEFE MÉDICO

- Es responsable de validar el nombramiento de todos los médicos y equipos paramédicos que acudirán la Prueba.
- Les asigna sus funciones específicas, les informa sobre el Plan de Seguridad y les presenta al Jefe de Seguridad.
- El día de la Prueba, debe asegurarse de que todo el personal médico se haya colocado en sus ubicaciones previstas y de que todos los vehículos de respuesta médica estén debidamente equipados y con los suministros aprobados.
- Debe estar en continuo contacto con el Jefe de Seguridad de la Prueba, así como con el Director de Carrera.
- Deberá informar al Director de Carrera de la gravedad de cualquier incidente o lesión que suceda.

03.5 COMISARIOS DE RUTA (EL DIRECTOR DE CARRERA PUEDE NOMBRAR A UN JEFE DE COMISARIOS DE RUTA PARA AYUDARLO EN LA SUPERVISIÓN DE LOS COMISARIOS DE RUTA)

- Todo el recorrido debe estar cubierto por Puestos de Comisarios de Pista, debidamente equipados para asegurar la correcta señalización e intervención (ver el Artículo 7 del Anexo H del CDI). Todos los puestos de los Comisarios de Pista deben estar a la vista unos de otros, a menos que no

se garantice su seguridad, y en contacto continuo por radio o teléfono con Dirección de Carrera. Si es necesario, y con el fin de mantener el contacto visual, un puesto podría dividirse en subpuestos colocados en posición segura, y solo equipados con banderas amarillas y rojas.

- Deben de estar situados en sus Puestos de Comisario a la hora indicada en el programa Horario y comprobar que disponen de todo el material especificado en el Plan de Seguridad.

Antes de que comience la Prueba, pueden aconsejar a los espectadores las áreas designadas para ellos y así evitar que sitúen en zonas prohibidas. Si es necesario, el Organizador puede emplear Comisarios para el control de espectadores.

Los Comisarios de Pista deben de controlar las comunicaciones tanto con el Jefe de Seguridad como con el Director de Carrera.

- De la manera más educada posible, informan a los espectadores que la carrera se llevará a cabo solo si siguen las instrucciones y permanecen dentro de las áreas recomendadas.
- Deben de informar al Director de Carrera si se necesita más personal de ayuda para las zonas de espectadores.
- Deben de informar a Dirección de Carrera cuando todo a nivel de seguridad esté preparado y todo el mundo en su puesto. La decisión de iniciar la Competición dependerá del Director de Carrera tras una inspección del recorrido.
- Deben de trabajar en estrecha colaboración con los Comisarios de los puestos adyacentes, durante la aproximación de los vehículos de competición, observando el uso de las banderas y actuando en consecuencia, especialmente si hubiera un problema con

las comunicaciones.

- Pueden mostrar cualquier bandera en base a su formación. La bandera roja sólo se puede mostrar con la previa autorización de Dirección de Carrera. Es posible que el Director de Carrera autorice a algunos Comisarios con experiencia a mostrar la bandera roja bajo su criterio en caso de que sea preciso detener inmediatamente la carrera. Por ejemplo, en caso de lesión grave de un piloto, lesión de algún espectador, conato de incendio, etc.
- Deben de asegurarse que durante el transcurso de la Prueba no haya ningún vehículo que bloquee una vía de emergencia o evacuación o aparque demasiado cerca del recorrido.
- Tras solicitud del Director de Carrera, algunos puestos de control pueden también realizar seguimiento del paso de los vehículos.

03.6 PERSONAL DE SEGURIDAD (SI LOS COMISARIOS DE RUTA NO SON RESPONSABLES DE LA SEGURIDAD DE LOS ESPECTADORES)

- Deben de estar distribuidos por todo el recorrido.
- Deben de informar al Jefe de Seguridad o a su Responsable en caso de seguridad privada.
- Deben de estar entrenados e informados de su cometido y ser conocedores de las tareas que deben realizar y deben de actuar con autoridad para solicitar a los espectadores que se coloquen en una posición segura.
- Disponen de silbatos para mantener a los espectadores fuera de las zonas prohibidas.
- Deben de colaborar estrechamente con los comisarios de pista próximos, especialmente si se detectan espectadores situados en una posición peligrosa tal que deba detenerse la carrera.



04 | PREPARACIÓN DE LA PRUEBA

Las carreteras públicas en zonas de montaña disponen de medidas de seguridad colocadas en lugares específicos para proteger a los vehículos que circulan en sentido descendente. La preparación de una Carrera de Subida en Cuesta, donde los vehículos ascienden por esas vías, necesita de medidas de protección adicional para los puntos peligrosos.

04.1 PROTECCIÓN DE PUNTOS PELIGROSOS

Durante los preparativos, es importante identificar los puntos que son particularmente peligrosos para los vehículos, como estrechamientos de curvas de alta velocidad, un árbol en una curva rápida, una zanja, guardarraíles en mal estado, postes (de electricidad), puentes estrechos, cruces de carreteras, curvas en S, caídas peligrosas, edificios, etc.

Recorrer la carretera, ya sea andando o conduciendo, con la ayuda de un piloto con experiencia, ayudará a identificar mejor las áreas peligrosas.

Para la protección de esos lugares, es recomendable utilizar:

- Barreras Armco (guardarraíles),
- Balas de paja** (se recomiendan balas redondas de más de 1 m de diámetro),
- Barreras de hormigón unidas entre sí para formar una protección continua (Jersey de hormigón),
- Barreras de uniones de neumáticos, quizás de doble espesor o bloques,
- Jersey de plástico rellenos de agua.

** NOTA: La definición de balas de paja y la guía para su empleo está especificado en el Anexo 1. Ejemplos de varias formas de protección, buenas y malas, se pueden encontrar en el Anexo 2.

04.2 CHICANES

Las chicanes pueden ser utilizadas para reducir la velocidad antes de ciertos puntos peligrosos en una Competición.

Todas las chicanes deben de estar indicadas con detalle en el recorrido de la carrera.

Deben de construirse utilizando:

- Balas de paja,
- Filas de neumáticos,
- Barreras de baja densidad (Jersey de plástico).

Cuando se utilizan chicanes (lo menos posible), éstas deberán estar compuestas de 3 o 4 filas de neumáticos (o de balas de paja) y deberán señalizarse utilizando carteles. La mala posición o construcción de las chicanes puede provocar más accidentes de los que pretenden evitar.

Varios esquemas de chicanes se pueden encontrar en el **Anexo 3**.

En caso de que se utilice material ligero para delimitar la chicane, se recomienda que se nombre al menos un juez de hecho (un comisario de ruta) y que informe de cualquier infracción del recorrido a Dirección de Carrera. El escalado de las sanciones se especificará en el Reglamento Particular.

Se debe de marcar claramente en el asfalto la posición de la chicane, de esa forma se puede recolocar correctamente tras un incidente. Además, se deben disponer en una zona próxima, de elementos de recambio.

04.3 “ZONA DE ESPECTADORES” Y “ZONAS PROHIBIDAS”

Todas las “Zonas de Espectadores” deben de estar identificadas en el Plan de Seguridad, de forma clara y deben mantenerse controladas por el personal de seguridad.

Además, se deben de identificar las “Zonas prohibidas”, a las que no deben acceder los espectadores. En el **Anexo 4** se muestran ejemplos de carteles genéricos de seguridad para los espectadores.

¿Por qué los vehículos se salen de la carretera?

- Debido a un error del piloto, como tomar una curva demasiado rápido,
- Fallo o avería mecánica del vehículo,
- Debido a un problema de salud del piloto,
- A causa de la presencia de aceite o lluvia.

Uno o varios de estos incidentes pueden ocurrir en cualquier punto de la carrera.

Se debe de prestar especial atención en todo el recorrido, pero con especial énfasis en los siguientes lugares:

- Justo después de un cambio de rasante;
- En curvas cerradas, salidas de curvas lentas;
- Cruces de carreteras;
- Curvas en S (con doble cambio de dirección);
- Curvas medias o rápidas después de una zona rápida, zonas contra peraltadas o cambios de superficie;
- O cualquier zona indicada por los Comisarios.

De nuevo, la ayuda de un piloto experto es extremadamente útil para identificar puntos de peligro y “zonas prohibidas” para el público.

Una vez identificados esos puntos, se debe de tener en consideración los requisitos particulares de protección a aplicar e identificarlos en el Plan de Seguridad.

Incluirá:

- Habilitar escapatorias donde sea necesario y garantizar que los espectadores se mantengan alejados. Ver los **Anexos 4 y 5** sobre las distancias de seguridad.
- Identificar zonas altas donde los espectadores puedan estar de pie con seguridad.
- Identificar las zonas donde es peligroso que se sitúen los espectadores (por ejemplo, apoyarse o sentarse sobre barreras de seguridad), zonas por debajo del nivel del asfalto.
- A los medios de comunicación se les puede informar de las zonas habilitadas para la prensa, pero corren el mismo riesgo que los espectadores, por lo que no se debe permitir su acceso a zonas peligrosas.

04.4 ZONAS DE PRE-SALIDA Y SALIDA

Se llegará a la zona de pre-salida/salida, bajo el control de los comisarios de ruta, desde la zona de asistencia.

No se permitirá el acceso de espectadores en la zona de salida.

La única asistencia permitida en estas zonas es la que implica la limpieza de neumáticos y el arranque de los vehículos. Se permitirá el acceso a los vehículos que toman una nueva salida a discreción del Director de Carrera.

No se permite el calentamiento de neumáticos y/o de frenos por medios mecánicos en estas zonas.

Panel de Información

El organizador debe disponer de un panel de información (de medidas mínimas: 1 m x 1,5m) donde se muestre el mapa del recorrido, indicando en tiempo real cualquier modificación que se deba de notificar sobre el estado de dicho recorrido y se señalicen las zonas donde se deba ir con precaución. El panel se mostrará a los pilotos en la pre-salida, justo antes de acceder a la zona de salida. Ver el **Anexo 6**.

04.5 ZONA DE LLEGADA

El área después de la Línea de Meta debe de ser controlada/supervisada, como el resto del trazado, por Comisarios de Ruta. Es parte de la carrera. No debe de permitirse el acceso de los espectadores a esta zona o a cualquier zona por donde circulen los vehículos.

Deberá ser lo suficientemente larga, sobre todo en caso de que el final de carrera sea de alta velocidad, para permitir a los participantes disminuir la velocidad y frenar, utilizando los medios que sean necesarios (chicanes, estrechamiento de la carretera, etc.).

04.6 PUBLICIDAD Y ESTRUCTURAS A LO LARGO DEL RECORRIDO

Se aplica el artículo 10 del Anexo O de la FIA, a menos que el Delegado de Seguridad de la ADN apruebe estructuras específicas y/o pancartas publicitarias a lo largo del recorrido.



05 | PRECAUCIONES ESPECIALES DURANTE LA COMPETICIÓN

- El acceso de los espectadores debe de autorizarse únicamente a las zonas habilitadas para ellos.
- Las vías de evacuación deben de ser vigiladas por la Policía y/o agentes de seguridad.
- Todas las vías de acceso deben estar indicadas con carteles específicos e información adicional.
- Todas las carreteras de acceso planificadas previamente deben estar indicadas en el programa oficial, en los panfletos informativos y en la página web. Se deben incluir carteles sencillos para guiar a los espectadores desde las carreteras principales a los aparcamientos habilitados y hacia las zonas de espectadores designadas. Ver el **Anexo 7**.

06 | PROCEDIMIENTO PARA COMPETIDORES Y OFICIALES DE PISTA EN CASO DE ACCIDENTE

Cuando ocurre un accidente, el Comisario de Ruta debe de informar a Dirección de Carrera de inmediato y mostrar

la bandera amarilla. Siempre que sea seguro, puede ir a asistir al piloto o limpiar la pista de suciedad.



07 | PROCEDIMIENTO EN CASO DE ACCIDENTE GRAVE

Cuando ocurre un accidente, el Comisario de Ruta debe de informar a Dirección de Carrera de inmediato.

En caso de informar de un accidente grave, el Director de Carrera detendrá el procedimiento de salida e indicará que se muestren banderas rojas.

Se deberá de seguir el siguiente procedimiento:

- a) El Director de Carrera para la Competición. A través de la emisora, envía un mensaje indicando que la Prueba se ha detenido e indica a todos los Comisarios de ruta hasta el lugar donde se ha producido el accidente, que se muestre la bandera roja. Con las banderas rojas mostradas, los pilotos deben de parar, situando su vehículo de forma que evite bloquear el paso de los vehículos de intervención y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta.
- b) El comisario de ruta más próximo se dirigirá al lugar del accidente lo antes posible y bajo la seguridad de que se está mostrando la bandera roja. Entonces, podrá informar de manera más precisa y/o proporcionar primeros auxilios o

una primera ayuda para sofocar un incendio, dependiendo de las circunstancias.

- c) El Director de Carrera indicará a los vehículos de rescate desplazarse hasta el lugar del accidente.

Si se informa al Director de Carrera de que, además de la ayuda médica, se necesita algún medio adicional, indicará al vehículo de intervención rápida o a la grúa y/o a otros vehículos de seguridad, que se desplacen al lugar del accidente.

- d) Los comisarios de pista que no participen en la intervención (rescatando a las víctimas de accidentes o mostrando la bandera) y el personal de seguridad de la zona deben controlar al público dentro de las «Zonas de espectadores», con el fin de mantener el control y garantizar que la intervención se pueda llevar a cabo sin problemas.

En caso de que se decida evacuar a los heridos en ambulancia, la evacuación se realizará por la vía más adecuada, según indicado en el Plan de Seguridad.

08 | INSPECCIONES DE SEGURIDAD POR LA ADN

De acuerdo con el artículo 7 del Anexo H del Código Deportivo Internacional, tanto el recorrido como la organización de la prueba deben ser aprobados por la ADN. Esta norma podría aplicarse en eventos no FIA.

Un informe de inspección no garantiza ni implica de ninguna manera que la prueba pueda considerarse libre de peligro.



09 | PRE-SALIDA Y REVISIONES PERIÓDICAS DE SEGURIDAD

09.1 INSPECCIONES ANTES DEL INICIO DE LA COMPETICIÓN

Uno de los mayores problemas a la hora de organizar una carrera es asegurarse de que todo, en lo que respecta a la seguridad de los espectadores, esté listo antes de que éstos lleguen. No tiene sentido hacerlo después de que los espectadores hayan llegado, ya que será difícil hacer que se muevan a las zonas adecuadas. Durante los preparativos, se debe reservar tiempo para que el Director de Carrera y el jefe de seguridad o, si está presente, el delegado de seguridad de la ADN, revisen todo el recorrido para comprobar que todo está en orden. Debe asegurarse de que todas las zonas estén montadas de acuerdo con el Plan de Seguridad.

Estas inspecciones de seguridad pueden realizarse en cualquier momento durante la carrera o, incluso, tras un accidente o tras una larga interrupción.

En circunstancias excepcionales, el delegado de seguridad de la ADN tiene potestad para solicitar al director de carrera que detenga la carrera si cree que existe un riesgo grave

para la seguridad de los espectadores o pilotos.

09.2 REUNIÓN PREVIA DE SEGURIDAD

El día anterior a las mangas de entrenamiento, de una competición FIA, el organizador debe de prever una reunión de seguridad.

A esa reunión asistirán los siguientes oficiales:

- El Observador FIA,
- El Director de carrera,
- El jefe médico de la prueba,
- El jefe de seguridad del club organizador,
- El Delegado de Seguridad de la ADN.

Para todos los oficiales mencionados, se tratará de discutir las medidas de seguridad aplicadas e identificar y gestionar las posibles deficiencias. El objetivo de la reunión es el análisis y la implementación del Plan de Seguridad. Sería adecuado llevar a cabo una reunión de este tipo en eventos que no sean de la FIA.



10 | PRENSA

10.1 DISPOSICIONES GENERALES

A los periodistas/fotógrafos se les proporcionan chalecos y pases oficiales que les autorizan a moverse fuera de las zonas reservadas. Esto es, por supuesto, para permitirles obtener fotografías de la prueba claras desde los mejores ángulos; sin embargo, en ningún momento los fotógrafos pueden colocarse en una posición que constituya un peligro ni para ellos ni para los pilotos.

No es necesario habilitar una zona de visualización especial para los periodistas.

Hay que asegurarse de que los fotógrafos sean claramente identificables para el público, de modo que se den cuenta de por qué y bajo qué autoridad se encuentran en una zona a la que el público no puede ir.

También debe garantizarse que todos los oficiales y, en particular el comisario más experimentado de cada control, estén plenamente informados de por qué los fotógrafos se encuentran en una zona en la que no se les permite ir.

Es útil recopilar los datos de todos los periodistas donde consten sus licencias e identificaciones para garantizar que los comisarios les presten ayuda en caso de que sea necesario.

En ciertos casos, puede ser necesario publicar un plan especial en el que se detallen las disposiciones para los medios de comunicación.

10.2 SEGURIDAD DE LA PRENSA E IDENTIFICACIÓN

a) Es bien conocido que los medios de comunicación desempeñan un papel importante y que se debe permitir que cada miembro de prensa trabaje en las mejores condiciones posibles.

b) Sin embargo, los medios de comunicación no están exentos de tener que respetar las normas generales de seguridad. En general, esto no debería interferir con su

capacidad para desempeñar sus funciones. Sin embargo, si hay que elegir entre realizar su trabajo y estar expuesto a un nivel de riesgo inaceptable, la seguridad siempre debe tener prioridad.

c) En lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con la seguridad, los medios de comunicación se dividirán en dos grupos:

- Equipos de TV y fotógrafos,
- Periodistas, reporteros de radios y otros medios de comunicación.

Cada grupo se identificará como sigue:

- Chalecos numerados.
- Pases de prensa, con un número y el nombre de la publicación,
- Los titulares de los pases permanentes de «prensa» de la FIA deben solicitar la acreditación al organizador de la competición.

d) Solo los representantes de los medios de comunicación que lleven un chaleco podrán estar en las zonas de la carrera en las que normalmente no se admiten espectadores. Todos los demás miembros de los medios de comunicación deben ajustarse a las mismas normas de los espectadores, excepto las zonas de entrevistas, los centros de prensa, etc. Cualquier persona que use un chaleco debe asegurarse de que sea claramente visible en todo momento y que no esté cubierto por ninguna otra prenda.

e) Si, en opinión de los comisarios de ruta, alguien que lleve un chaleco se encuentra en una zona peligrosa, se le pedirá que se traslade a un lugar seguro. Los comisarios de ruta deben ser firmes, mantener la calma y evitar la confrontación.

Si la persona no cumple con esas indicaciones, los comisarios de ruta deben informar al Director de Carrera.

ANEXOS

Anexo 1

Guía para el uso de balas de paja en las competiciones de motor

1. La utilización de balas de paja hay que considerarla como un medio para crear una barrera para absorber la energía de impacto y/o distribuir el impacto a una zona más grande. Habitualmente se utilizan para reducir posibles lesiones a los participantes en impactos contra árboles y otros obstáculos en carreras de rally o subidas en cuesta, pero no se recomienda su uso en pruebas de circuito.
2. Las balas o fardos de paja se encuentran fácilmente en muchos países, con diferentes formas, ya sea cilíndricas o rectangulares.
3. Las balas cilíndricas deben colocarse con el eje vertical y se deben tomar precauciones para protegerse contra la posibilidad de que un vehículo que impacte mueva la bala de su posición y suponga un posible obstáculo adicional.
4. Las balas rectangulares deberían de ser de un mínimo de 2000 mm de largo.
5. Las balas suelen tener un peso de 300 a 600 kg. En caso de un impacto frontal, se debe de considerar crear un espacio y separar la bala del obstáculo para que también se absorba energía a causa del desplazamiento de la bala.
6. Si se coloca la bala en posición perpendicular a la dirección esperada de impacto, se cuenta con la ventaja de que puede absorber hasta 4 veces más energía en comparación con otras orientaciones.
7. La paja seca absorbe más energía que la paja mojada.
8. Ni los comisarios de ruta ni cualquier otro personal de seguridad debe situarse detrás de una bala de paja como medida de protección, puesto que pueden salir despedidos tras un impacto de un vehículo de competición.

Anexo 2

Ejemplos de uso de fardos de paja y pilas de neumáticos

BUENOS EJEMPLOS



Construcción adecuada de pilas de neumáticos



Construcción adecuada de pilas de neumáticos



Buenos uso de fardos de paja triples para proteger puntos peligrosos



Buen uso de fardos de paja para proteger puntos peligrosos



Buen uso de fardos de paja y uniones de neumáticos para proteger a los competidores

MALOS EJEMPLOS



Punta de guardarrail no protegida



Pobre protección de neumáticos



Desagües no protegidos

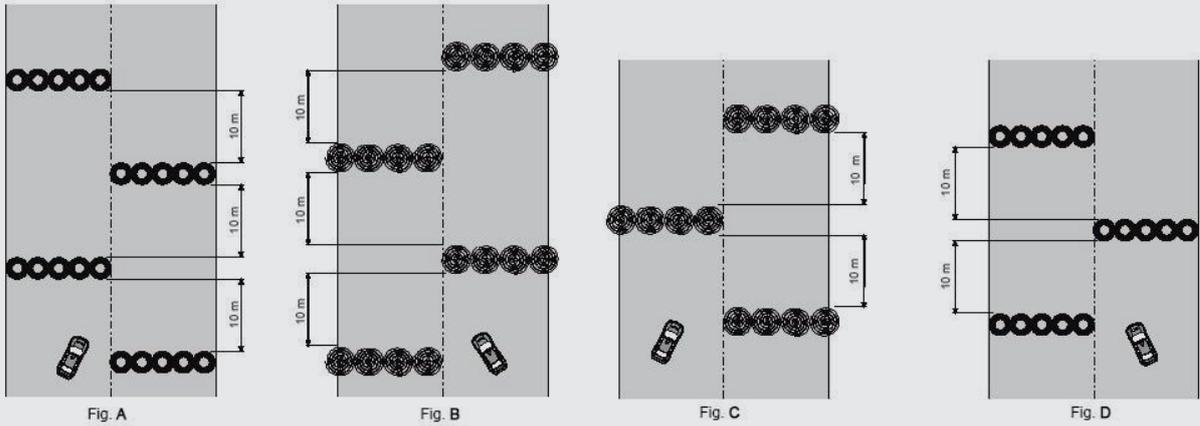


Protecciones de neumáticos pobre y mal posicionada

Anexo 3

Esquemas para colocación de chicanes

RECOMENDACIÓN DE MONTAJE PARA CHICANE



Comisario y Juez de Hechos en la Chicane, colocado en una posición segura



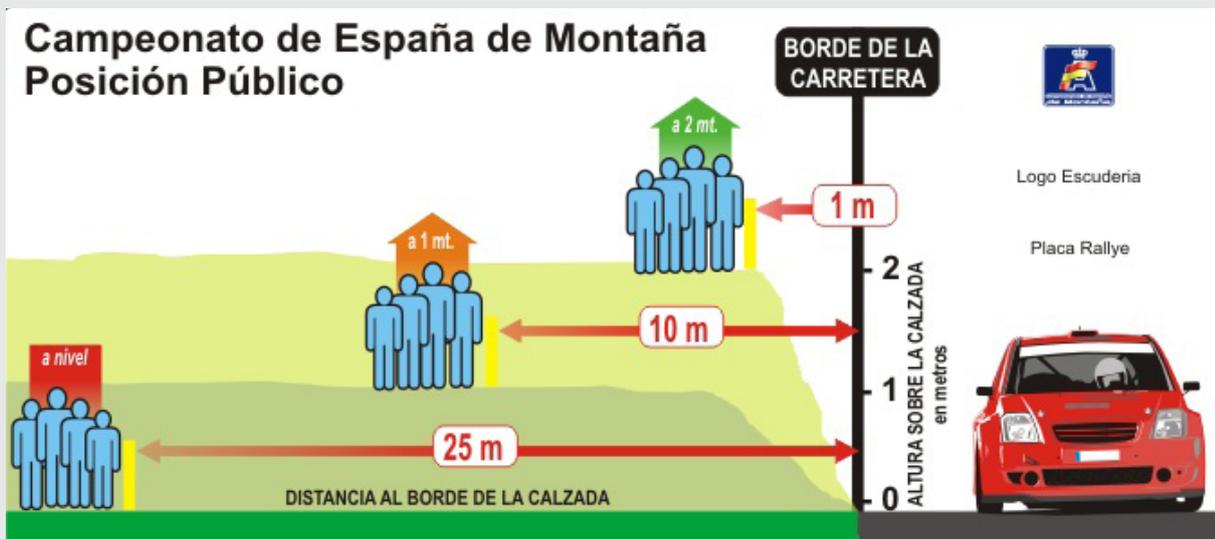
Vista de la chicane por parte del piloto

Anexo 4

Señalización genérica para el público.



Señalización de zona prohibida



Distancia vs Altura

PEOPLE AUTHORIZED AREAS		ACCESS ROAD CLOSURE	UNAUTHORIZED BEHAVIOURS
<p>GO</p> <p>Green netting (color may vary)</p>	<p>GO</p> <p>Green stripe (color may vary)</p>	<p>NO</p> <p>White and red colour stripe</p>	<p>NO</p> <p>NO</p> <p>No move 30 mins before the first competing car due</p>

Logos de Seguridad para los espectadores

Anexo 5

Zonas prohibidas



Imagen de los elementos de seguridad del Plan de Seguridad



Señal de zona prohibida para espectadores

BUENOS EJEMPLOS



Espectadores ubicados a distancia de seguridad y en altura



Buena escapatoria en una curva a 90° a la izquierda y barreras



Cinta adhesiva y vallado temporal para mantener a los espectadores a una distancia segura



Posición de los espectadores desplazada del guardarrail

MALOS EJEMPLOS



Espectadores y Comisario en posición peligrosa



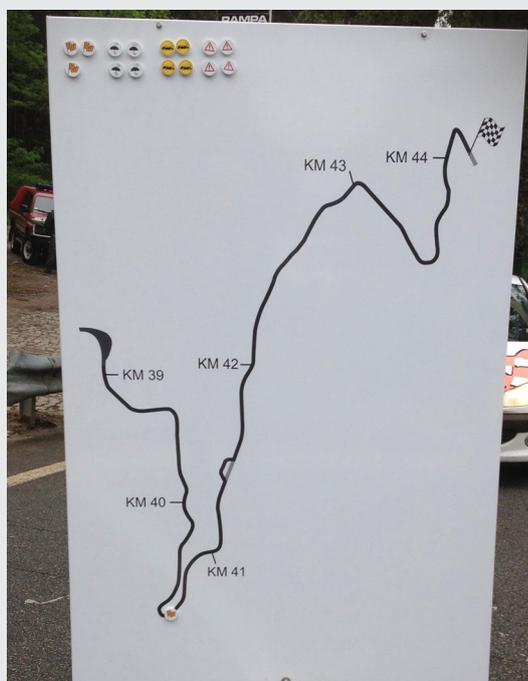
Espectadores y Comisarios en posición peligrosa en un Puesto de Comisarios



Espectadores situados muy cerca del guardarrail

Anexo 6

Panel informativo



Ejemplo de mapa del recorrido, en la salida, mostrando los peligros para los competidores

Anexo 7

Acceso de espectadores

Campeonato de España de Montaña 2012 Carteles de Zonas de Seguridad



Prohibido Público: Cartel para informar de la Prohibición de situarse en la zona delimitada.



Prohibido Aparcar: Cartel para informar de la Prohibición de Aparcar en la zona delimitada.



Prohibido Aparcar: Cartel para informar de la Prohibición de aparcar en Zona reservada para Seguridad.



Zona de Público: Cartel para informar de la Zona donde puede situarse el público.



Zona de Acceso de Público: Cartel para informar de la Zona por donde puede acceder el público.



Zona de FOTO-TV: Cartel para informar de la Zona donde solo pueden situarse los Acreditados FOTO-TV.



Anexo 8

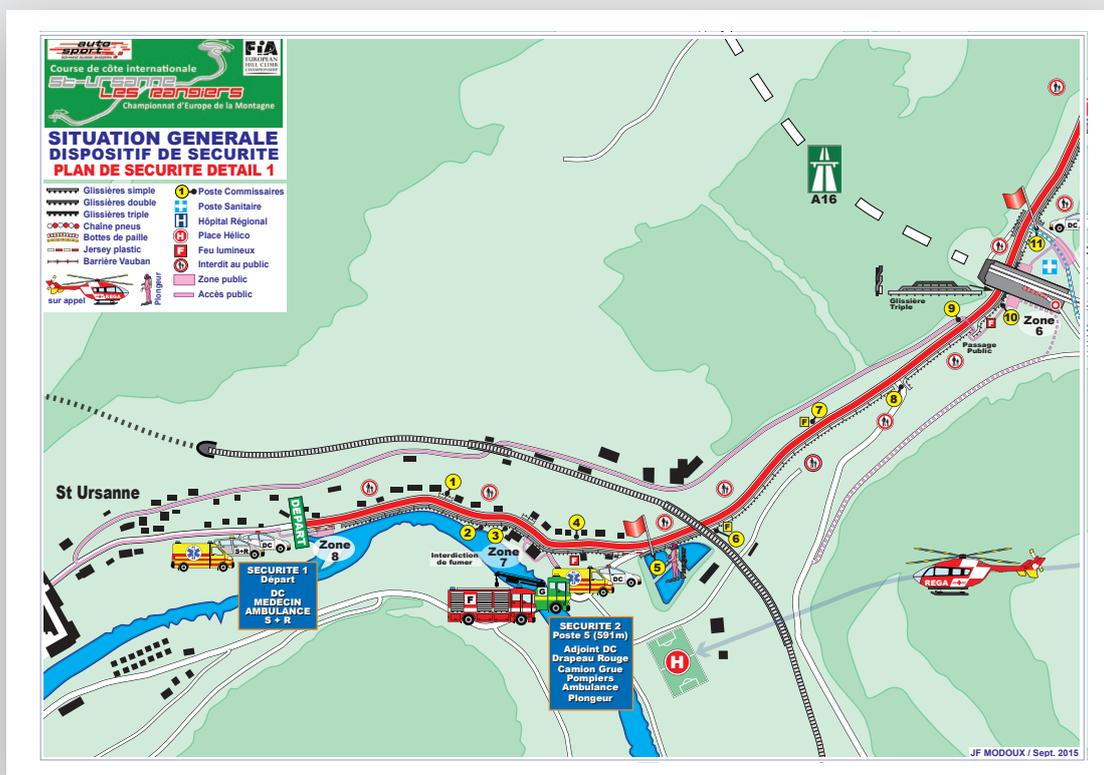
Plan de Seguridad de El Fito



[Dossier de Seguridad - Haga clic aquí](#)

Anexo 9

Plan de Seguridad de Saint-Ursanne



[Dossier de Seguridad - Haga clic aquí](#)



[FIA.COM/HILL-CLIMB-SAFETY](https://www.fia.com/hill-climb-safety)



[FIA.COM/HILL-CLIMB-SAFETY](https://www.fia.com/hill-climb-safety)

