



Protocolo de seguridad para pruebas de Karting

1. Seguridad durante el desarrollo de la prueba.	2
1.1. Delegado de Seguridad	2
1.2. Mínimos de personal y montaje	2
1.3. Manual de operaciones.....	2
2. Vigilancia de la Pista.	3
2.1. Equipamiento.	3
2.2. Puestos de Vigilancia	4
2.3. Señalización.	5
2.4. Intervención en pista.....	7
3. Medios de intervención.	8
3.1. Lucha contra incendios.....	8
3.2. Vehículos de remolque.	8
3.3. Vehículos de mantenimiento.	8
4. Servicios Médicos	8
Anexo 1. Mínimos de personal y montaje para cada circuito.	10



1. Seguridad durante el desarrollo de la prueba.

El pleno desarrollo de las normativas para la efectividad de los elementos de vigilancia y servicios de emergencia se encuentra detallado en el Anexo H del CDI al que habrá que referirse en caso de duda, así como a las Prescripciones Generales de karting CIK.

1.1 Delegado de Seguridad

Todas las operaciones de vigilancia de Pista y servicios de emergencia estarán bajo la responsabilidad última del Director de Carrera o, en los casos en que exista, del Director de Competición.

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

1.2 Mínimos de personal y montaje

Los órganos de gestión de cada uno de los circuitos deberán presentar a la RFEa su propuesta de mínimos de personal y servicios antes del 31 de Enero de cada año para su aprobación. Este documento será posteriormente refrendado por el inspector de seguridad durante la visita de mantenimiento de cada año.

Los aspectos que deberán contemplarse en estos medios mínimos de montaje son los siguientes:

- Plano con la situación de los puestos de control y número de oficiales en cada uno de ellos.
- Cantidad de oficiales para los Parques de Asistencia y formación de Parrilla.
- Plano de situación de los servicios médicos.
- Plano de situación de vehículos de remolque.
- Plano de situación de los servicios de extinción de incendios.
- Plano de situación de las zonas prohibidas a los fotógrafos acreditados.
- Plano de situación de las zonas habilitadas y/o prohibidas para el público en general.

Una vez aprobados estos mínimos de montaje deberán ser respetados a lo largo de la temporada en todas las pruebas que se celebren en dicho circuito. Si fuera necesario establecer algún cambio sobre estos valores, estos cambios deberán ser aprobados anteriormente por la RFEa.

1.3 Manual de operaciones

El Director Adjunto de Seguridad deberá establecer un plan de operaciones para la prueba que deberá recoger el establecimiento y los aspectos operativos de los siguientes servicios, así como recoger el nombre del responsable de cada uno de ellos:

- Funcionamiento del puesto de Dirección de Carrera
- Puestos de señalización y control.
- Servicios médicos.
- Servicios de extinción de incendios.



- Vehículos de remolque.
- Seguridad del público.

Este manual de operaciones deberá estar de acuerdo con los medios mínimos de montaje aprobados por la RFEDA y ser aprobado por el Director de Carrera y editado y puesto a disposición de todos los oficiales de responsabilidad del meeting.

2 Vigilancia de la Pista.

Las labores de vigilancia del circuito comprenden los campos siguientes, la observación, la señalización y la intervención, incluyendo un equipamiento determinado (2. 1), puestos de vigilancia (2.2), una señalización muy precisa (2. 3) e intervención (2.4).

2.1 EQUIPAMIENTO

Para la Dirección de Carrera:

- Un sistema emisor/receptor de radio conectado con cronometraje, oficina de Comisarios Deportivos (CD) y responsable del Parque cerrado.
- Todas las banderas necesarias al buen desarrollo de la prueba
- Papelería informativa según la Reglamentación **RFEDA**.

Para los Comisarios Técnicos (CT):

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

Para los Comisarios Deportivos (CD):

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

Esta sala deberá estar provista de:

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

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

Ejecución de las operaciones:

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

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



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

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

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

2.2 PUESTOS DE VIGILANCIA

Efectivos:

Los Comisarios de pista garantizan la vigilancia de la pista y de sus alrededores. Deberán estar cualificados para esta función tras pasar por un examen especial bajo control de la **RFEDA**.

Estos puestos, adyacentes a la pista, deben prever un área estable y adecuada al resguardo de los karts que circulan en pista y proteger a los oficiales y equipamiento.

Número y emplazamiento:

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

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

Protección:

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

El puesto ofrecerá un tipo de protección según el Reglamento de Circuitos de Karting, en su Anexo 21.

Equipamiento:

Hará falta prever en cada puesto:

Un conjunto de banderas de señalización (referencia Pantone) que incluya:

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

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



Se deberá prever en cada puesto:

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

Vestimenta:

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

Funciones:

Cada puesto deberá:

- Advertir a los pilotos por medio de señalización (banderas o semáforos) de todo peligro o de cualquier dificultad que no pudieran prever.
- Informar a la dirección de Carrera de todo incidente que se produzca en los límites de intervención del puesto y proponer la ejecución de los servicios de urgencia si ello pareciese necesario.
- Comprobar que la Carrera se desarrolla de una forma equitativa desde el punto de vista deportivo e informar a la dirección de Carrera de todo comportamiento peligroso o antideportivo.
- Mantener su sector de pista limpio y libre de obstáculos intentando eliminar el aceite que se hubiese derramado así como la tierra que se encuentre en pista tras una salida de pista.

2.3 SEÑALIZACIÓN

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

Banderas:

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

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

Bandera nacional

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

Bandera roja:

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

Bandera a cuadros:

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



Bandera negra:

Se empleará para informar al piloto en cuestión que debe detenerse, la próxima vez que pase por la entrada al Parque cerrado. Si por cualquier motivo, el piloto no respeta esta instrucción, esta bandera no deberá presentarse durante más de 4 vueltas consecutivas. La decisión de presentar esta bandera es exclusiva de los Comisarios Deportivos y el equipo implicado deberá ser inmediatamente informado de tal decisión.

Bandera negra con disco naranja (de 40 cm de diámetro):

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

Bandera negra y blanca dividida por la diagonal:

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

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

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

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

Bandera azul y roja (doble diagonal) con número:

Parada para un piloto antes de que sea doblado y también cuando ya ha sido doblado.

Esta bandera solo podrá ser utilizada si el Reglamento particular de La Prueba lo contempla.

* Señalización por banderas en los puestos de control:

Bandera amarilla:

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

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

Normalmente, las banderas amarillas solo deberían ser presentadas en los puestos de Comisarios de Pista que se encuentren inmediatamente antes de un lugar peligroso.

Los adelantamientos están prohibidos entre la primera bandera amarilla y la bandera verde desplegada tras el accidente.

Bandera amarillas con franjas rojas:

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

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



Bandera azul:

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

Bandera blanca:

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

Bandera verde:

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

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

Señalización con carteles SLOW:

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

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

2.4 INTERVENCIÓN

Condiciones de la intervención

Una de las obligaciones de los oficiales de puesto es realizar la primera intervención en caso de accidente. Esta intervención se realizará siempre después que la zona se encuentre señalizada con al menos una bandera amarilla y bajo la dirección del responsable de puesto.

Todos los oficiales que realicen una intervención deberán estar provistos de uniforme, casco, guantes, botas de seguridad y gafas protectoras de los ojos.

Si un kart se detiene

La primera obligación de los oficiales será tratar de colocar el vehículo en un lugar seguro.

En caso de accidente

Primera intervención:

Cuando ocurra un accidente, el responsable de puesto notificará inmediatamente el hecho a la Dirección de carrera para que se pongan en marcha los protocolos de intervención médica.

Los comisarios de puesto, se acercarán al punto del accidente para:

- Tratar de ayudar al piloto, pero sin moverle hasta que lleguen los servicios médicos si se aprecian síntomas de que se encuentra herido.
- Ayudar a que un piloto no herido abandone el vehículo.
- Solicitar el envío de servicios de emergencia en caso de que sea necesario.
- Limpiar la pista.



3 Medios de intervención.

3.1 Lucha contra incendios.

Este servicio tendrá como fin luchar contra los incendios que resulten en el recinto del circuito.

Organización e intervención

En cualquier operación de lucha contra incendios, el factor decisivo reside en el personal que deberá estar suficientemente formado en este aspecto.

El procedimiento de lucha contra incendios deberá responder a dos imperativos:

- Llegar al incendio y aislar a las personas de él.
- Estar en posesión de medios apropiados para extinguir completamente el fuego.

A la mayor brevedad posible, después de un incidente deberán llegar al lugar dos personas provistas de extintores portátiles, cualquiera que fuese su emplazamiento en el circuito. Deberán ser capaces de intervenir con los medios apropiados para extinguir el foco del incendio.

Equipamiento en los Parques de asistencia y paddock

En el paddock y en las zonas de asistencia, debería preverse un número suficiente de extintores portátiles.

3.2 Vehículos de remolque.

Vehículos para la retirada y el transporte de vehículos de carrera abandonados

Los vehículos inmovilizados en emplazamientos peligrosos deberían ser desplazados a lugares seguros.

Para esa función se dispondrá a lo largo del recorrido de estos vehículos en número suficiente para llegar a cualquier zona en el menor tiempo posible.

Estos remolques deberán estar disponibles para transportar al paddock los vehículos abandonados al final de cada carrera o sesión de entrenamientos.

Salvo instrucciones contrarias del Director de Carrera, todas estas operaciones podrán ser efectuadas por los comisarios de pista en su zona de control.

3.3. Vehículos de mantenimiento.

Se trata de vehículos dotados de material y personal que permita la reparación de barras, superficies y estructuras dañadas durante la prueba.

4. Servicios Médicos

Los servicios médicos de las pruebas de karting deberán estar de acuerdo con lo estipulado en el Anexo H del CDI y con el Anexo I de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos Copas y Trofeos de España en vigor.



Para toda Prueba, son necesarios dos médicos:

Un Jefe Médico.

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

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

Un **segundo médico** destinado a asistirle.

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

Una **ambulancia** equipada para cuidados intensivos es obligatoria.

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

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

Será igualmente necesaria una **segunda ambulancia** destinada principalmente a las evacuaciones.

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

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



Anexo 1. Mínimos de personal y montaje para cada circuito.