

ANEXO "H"
AL CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL.
RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA VIGILANCIA DE LA PISTA
Y A LOS SERVICIOS DE INTERVENCIÓN

2008

En caso de divergencia de interpretación entre los términos de las diversas traducciones de los reglamentos oficiales de la FIA, el texto francés hará fe.

ÍNDICE

CAPITULO 1. OBJETIVOS

Artículo 1 Organización General

CAPITULO 2. VIGILANCIA DE LA PISTA

Artículo 2 Puesto de Dirección de Carrera

Artículo 3 Puestos de Vigilancia

Artículo 4 Señalización

Artículo 5 Vehículo de Seguridad

CAPITULO 3. SERVICIOS DE SOCORRO

Artículo 6 Intervención en la Pista

Artículo 7 Vehículos de Intervención

Artículo 8 Servicios de Lucha contra-incendios (circuitos, carreras en cuesta, pruebas de dragsters)

Artículo 9 Servicios Médicos (circuitos, carreras en cuesta, rallyes, rallyes todo terreno, pruebas de dragsters)

Artículo 10 Servicios de Rescate

Artículo 11 Otros Servicios

CAPITULO 4. PRESCRIPCIONES SUPLEMENTARIAS

Artículo 12 Recomendaciones para las carreras nocturnas

Artículo 13 Recomendaciones para las carreras de Autocross y de Rallycross

Artículo 14 Recomendaciones para los rallyes (1ª categoría)

Artículo 15 Recomendaciones para las carreras de dragsters

Artículo 16 Recomendaciones para los entrenamientos privados en circuitos

Artículo 17 Precauciones en carreras con repostaje de carburante

Artículo 18 Seguridad en el "Pit Lane": limitación de velocidad y de personal

ANEXO “H” AL CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL.

CAPÍTULO 1.- Objetivos.

Aunque las recomendaciones de este Anexo se aplican particularmente a las carreras en circuitos, igualmente se entenderán incluidas las de las otras disciplinas (rallyes, carreras en cuesta y pruebas de dragsters). Este anexo definirá los objetivos y la organización de la vigilancia de la pista y de los servicios de intervención, indicando los medios para alcanzar dichos objetivos.

La vigilancia de la pista está destinada a asegurar las condiciones de seguridad durante el desarrollo de toda prueba. Los servicios de intervención se esforzarán en prestar una ayuda especializada cuando sea necesario. Todos estos medios deberán estar en todo momento bajo el control final del Director de Carrera. Las personas que trabajen en la pista (es decir, Comisarios de Pista, Médicos, Asistentes Médicos (Paramédicos), Comisarios de Boxes (garajes), Bomberos, etc.), deberán ser fácilmente identificables en función de su cometido; y la manera de identificarlos debe estar especificada en el manual de operaciones de cada prueba.

Las recomendaciones referentes a los efectivos necesarios para el control de la pista, y para las intervenciones en caso de accidente, deberán respetarse durante toda la prueba. Si esto resultase imposible en días determinados (por ejemplo en días laborables), el programa de las pruebas deberá revisarse con el fin de asegurar la presencia de efectivos suficientes para que se desarrollen de manera segura.

1. ORGANIZACIÓN GENERAL.

El Director de Carrera deberá designar un adjunto que estará encargado de organizar y dirigir la vigilancia de la pista y los servicios de intervención. Este adjunto, deberá ostentar el título de Responsable de Seguridad, y dará cuenta directamente al Director de Carrera; el Director de Carrera Adjunto podrá ejercer esta función de Responsable de Seguridad.

Para cada prueba, se establecerá un plan conjunto fundado en las exigencias de este reglamento. Este plan debería ser aprobado por el Director de Carrera, y deberá utilizarse para regular todas las operaciones que a continuación se describen. Este último o su adjunto controlará su ejecución durante la prueba.

El plan se referirá al establecimiento de:

- de la dirección de carrera (ver art. 2)
- de los puestos de vigilancia (ver art. 3)
- de los servicios médicos y de lucha contra incendios, y los vehículos de intervención necesarios (ver arts. 7, 8, 9 y 10)
- otras intervenciones y los vehículos necesarios (ver art. 11)
- la seguridad del público y las medidas de seguridad;

y designará al jefe de cada servicio, que será directamente responsable ante el Director de Carrera o su adjunto.

Además, debería establecerse un plan de seguridad de extrema urgencia en caso de un gran desastre que sobrepase los incidentes normales previstos.

CAPÍTULO 2.- VIGILANCIA DE LA PISTA.

Esta labor comprenderá tres ámbitos: observación, señalización e intervención, que muy a menudo coinciden entre sí (ver capítulos que atañen a los detalles de las señalizaciones, vehículos de intervención, etc.).

2. DIRECCIÓN DE CARRERA.

La Dirección de Carrera es el centro de vigilancia y de dirección, y debe proporcionar al Director de Carrera y a sus adjuntos, todas las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en buenas condiciones. Deberá consistir en una sala preparada para atenuar el ruido exterior, exclusivamente accesible al personal designado. El Director de Carrera o su representante, deberá permanecer en la Dirección de Carrera mientras que haya actividad en la pista.

2.1. Emplazamiento.

La Dirección de Carrera deberá situarse, normalmente, en una construcción tan próxima a la línea de salida como sea posible, no más alta que el primer piso. Deberá estar provista de una salida independiente que de a la pista o a la vía de acceso a los boxes (pit lane).

La sala deberá sobresalir de la alineación del edificio de boxes (garajes), quedando asegurado un máximo de visibilidad sobre la pista y sobre la vía de acceso a los boxes (pit lane). Generalmente se reúnen estas condiciones si la sala de control se sitúa en uno de los extremos del edificio de boxes (garajes).

2.2. Equipamiento.

La sala de Dirección de Carrera deberá estar provista de:

- a.) Un sistema telefónico o de comunicación electrónica conectado con los puestos de vigilancia, con los principales puestos de socorro, y con la red general de servicio.
- b.) Un teléfono y un fax conectados a la red pública.
- c.) Un teléfono interior conectado con los oficiales que se encuentren en la pista.
- d.) Un transmisor-receptor de radio para comunicar con los vehículos y con los puestos equipados con el mismo tipo de aparato.
- e.) Un micrófono conectado con los sistemas de megafonía utilizados para dirigirse a los boxes (garajes) y al paddock, así como con la posibilidad de acceso al sistema destinado al público.
- f.) Un receptor central de TV y un tablero de mandos si la pista está equipada con un sistema de TV en circuito cerrado
- g.) Un gran plano del circuito que sirva para mostrar la ubicación de todos los servicios de seguridad.

Nota: Todos los sistemas de comunicaciones utilizados durante una prueba, deberán estar centralizados en esta sala.

2.3. Puesta en Marcha.

Antes del comienzo de cualquier parte de una prueba, o en caso en que tuviera lugar de nuevo la apertura del circuito, el Director de Carrera o su adjunto deberá encargarse del cierre de la pista, asegurándose de:

- a.) Que la pista esté libre de cualquier obstáculo.
- b.) Que todos los observadores, todos los comisarios, todo el personal de los servicios de intervención y su material estén en su puesto.
- c.) Que todas las vías de acceso y de salida de la pista estén cerradas.

Con este fin, el coche oficial deberá dar una última vuelta de reconocimiento, con la bandera roja desplegada o con la(s) luz(ces) roja(s) encendida(s).

Durante la última vuelta de reconocimiento, deberán tomarse las siguientes precauciones:

- El vehículo oficial que efectúe el cierre del Circuito no deberá nunca adelantar y dejar atrás a ningún otro vehículo que rueda por la pista, salvo orden en contra del Director de Carrera.
- El responsable del vehículo oficial deberá hacer un informe personalmente al Director de Carrera referente al cierre de la pista.
- Al terminar una prueba o ante una interrupción prolongada, el Director de Carrera o su adjunto efectuarán la apertura de la pista dando una vuelta a la misma en el vehículo oficial, mostrando la bandera verde o con la(s) luz(ces) verde(s) encendida(s), para indicar que los vehículos de servicio pueden entrar en la pista a recoger al personal y el material, y para retirar los vehículos averiados etc..

Otros deberes del Director de Carrera previstos por este Anexo serán:

- Autorizar el uso de cualquier servicio de urgencia, que sea juzgado necesario de acuerdo con el responsable de este servicio y a petición de los observadores.
- Mostrar las señales que le están formalmente reservadas.
- La vigilancia de la pista, siempre que sea posible, a simple vista, o por televisión de circuito cerrado si éste estuviese instalado.
- Asegurarse de que se redacte correctamente un diario reflejando todos los informes de los observadores con el fin de que puedan tomarse medidas si fuese necesario.

Además, le corresponderá vigilar que la competición se desarrolle en total conformidad con el Código Deportivo, el reglamento standard del Campeonato que corresponda, y el reglamento particular de la prueba.

2.4. Plataforma de Juez de Salida (starter).

Debe preverse una barrera reforzada entre el lugar donde se sitúe el juez de salida de la carrera y los vehículos que llegan, detrás de la cual, pueda ponerse a cubierto en caso de accidente en la salida.

3. PUESTOS DE VIGILANCIA.

Su personal asegurará la vigilancia de la pista y sus inmediaciones. Estos puestos, adyacentes a la pista, deberán prever en su más simple concepción un área suficientemente definida al abrigo de los vehículos que rueden por la pista y protegida de la intemperie para los Oficiales y su Equipo.

3.1. Número y emplazamiento.

El número y emplazamiento de los puestos se determinará en función de las características del circuito, teniendo en cuenta que:

- Ningún sector de la pista podrá quedar fuera de su observación.
- Cada puesto deberá comunicarse visualmente con el precedente y con el siguiente; si no fuera así, se colocará un puesto suplementario o de apoyo que deberá dotarse de personal suplementario para responder a esta exigencia.
- La distancia entre dos puestos consecutivos no podrá sobrepasar los 500 m. (Sin tener en cuenta los puestos suplementarios).
- Cada puesto ocupado por más de dos personas deberá poder comunicarse verbalmente con la torre de control.
- Cada puesto deberá estar señalizado por un panel, claramente visible desde la pista, con un número que irá en incremento a partir del primer puesto situado después de la línea de salida. (Se sugiere que el sistema de numeración esté en concordancia con los números de las curvas, y con las décimas de distancia entre ellas, por ejemplo: 1'5 se encontraría a mitad de camino entre las curvas 1 y 2).
- Toda modificación del número y del emplazamiento de los puestos deberá notificarse a la FIA.

3.2. Protección.

Los puestos deberán situarse de forma que su personal no se encuentre obligado a trabajar sin protección más que en caso de accidente.

Normalmente el puesto ofrecerá un tipo de protección equivalente al previsto para el público. (Ver Artículo 7. 8 del Anexo O).

3.3. Equipamiento.

Se deberá prever en cada puesto:

- a.) Un teléfono (de campaña sí está previsto utilizarlo al aire libre). Este teléfono estará conectado a la dirección de carrera en bucle permanente. Un emisor-receptor de radio podrá utilizarse, o preverse para caso de urgencia, pero no deberá utilizarse como único medio de comunicación.
- b.) Un juego de banderas de señalización que constará de:
 - 2 amarillas
 - 1 amarilla con rayas rojas
 - 1 azul
 - 1 blanca
 - 1 verde

1 roja

Cualquier puesto suplementario deberá estar provisto igualmente de un juego similar de banderas.

Algunos puestos, bajo el control del Director de Carrera, podrán también estar provistos de una bandera negra y de otra negra y naranja.

Por otra parte, cada puesto deberá estar provisto de un panel con las siglas "SC", escrito en letras negras de 40 cm. de alto sobre un fondo blanco, que mida, al menos, 60 x 80 cm., que será utilizado cuando el Coche de Seguridad esté en la pista.

c.) Un recipiente de 15 litros y dos de 4 litros, llenos de carbonato de calcio o de cualquier otro producto similar destinado a absorber el aceite.

d.) Dos escobas muy duras y palas.

e.) Tres extintores portátiles, dotados cada uno de ellos de un poder de extinción, al menos igual, al de un extintor portátil de BCF de 10 Kg., y equipo complementario como se especifica en el punto 8.3.1.

3.4. Personal.

Cada puesto principal estará bajo la responsabilidad de un jefe de puesto y de su adjunto, cualificados uno y otro para estas funciones tras haber pasado un examen especial bajo el control de la ADN. Tendrán a su disposición personas que hayan recibido una formación básica para las labores de un puesto de vigilancia. El jefe de puesto o su adjunto deberán mantenerse en comunicación hablada con Dirección de Carrera.

Al menos uno de los miembros del personal estará cualificado en intervenciones de primeros auxilios.

Al final de una prueba, el personal no deberá abandonar el puesto antes del paso del vehículo oficial que abre la pista.

3.5. Funciones.

Cada puesto deberá:

- Advertir a los pilotos por medio de la señalización de cualquier peligro o dificultad que ellos no puedan prever (ver art. 4).
- Informar a Dirección de Carrera de cualquier incidente que se produzca en los límites de intervención del puesto, y proponer la puesta en acción de los servicios de urgencia si se considera necesario.
- Verificar que la carrera se desarrolla de una forma justa desde el punto de vista deportivo, e informar a Dirección de Carrera de cualquier actitud peligrosa o antideportiva sobre todo en lo relativo al Anexo "L" Capítulo IV "Código de Conducta en Circuito".
- Mantener su sector de pista limpio y libre de obstáculos, intentando eliminar el aceite que se hubiera derramado, excepto si se ha solicitado formalmente no hacerlo (por ejemplo, durante los Grandes Premios de Fórmula 1) con la ayuda de un producto absorbente, escobas y palas.

- Al final de cada actividad en la pista, continuará vigilando su sector de la misma hasta que haya sido informado por la dirección de carrera de que todos los coches participantes están fuera de la pista.

3.6. Vestimenta.

Los Comisarios de pista no deberán llevar vestimenta de un color similar al de las banderas de señalización, especialmente amarilla ni roja.

4. SEÑALIZACIÓN.

En lo que concierne a la vigilancia de la pista, el Director de Carrera (o su adjunto) y los puestos de vigilancia, deberán contar en gran parte con el uso de las señalizaciones para contribuir a la seguridad de los pilotos, y hacer respetar el reglamento.

Estas señales se transmitirán durante el día por medio de banderas de colores diferentes, que podrán ser complementadas, o en algunas circunstancias reemplazadas, por una señalización luminosa.

Paneles de señalización negro y blanco, de dimensiones similares a las banderas, podrán igualmente utilizarse para ciertas señalizaciones, que deberán estar claramente especificadas en el reglamento particular de la prueba.

Por la noche, las banderas podrán sustituirse preferiblemente por señales luminosas y por paneles reflectantes, pero todos los pilotos deberán estar informados de ello anteriormente a través de un "briefing".

Para las pruebas nocturnas, cada puesto deberá estar provisto obligatoriamente de luces amarillas. (Ver párrafo 4.2. y artículo 12).

4.1. Banderas.

- **Dimensiones.-** Las dimensiones mínimas de las banderas de señalización serán de 60 x 80 cm., salvo las banderas rojas y la de cuadros, que medirán, al menos, 80 x 100 cm.
- **Colores.-** Los colores de las banderas deben corresponder a las siguientes referencias del Pantone:

Rojo:	186C
Amarillo:	YellowC
Azul:	298C
Verde:	348C
Negro:	BlackC
Naranja:	151C

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

a.) Bandera nacional:

Esta bandera se utiliza normalmente para dar la salida a la carrera. La señal de salida deberá darse bajando la bandera que, en lo que respecta a las pruebas con salida parada, no deberá elevarse por encima de la cabeza antes de que todos los coches se hayan parado, y en ningún caso durante más de diez segundos.

Si por cualquier motivo no se emplease la bandera nacional, el color de la bandera que se use no deberá prestarse a confusión con otra bandera de las descritas en este Capítulo, y deberá estar especificado en el Reglamento Particular de la prueba.

b.) Bandera Roja:

Esta bandera deberá ser agitada en la línea de salida cuando se haya decidido parar una tanda de entrenamientos o la carrera, y simultáneamente en cada puesto de vigilancia del circuito.

La bandera roja también podrá ser utilizada por el Director de Carrera o su representante para el cierre de la pista (ver 2.3c.).

c.) Bandera a cuadros negros y blancos:

Esta bandera deberá mostrarse agitada; significa el final de una tanda de entrenamientos o de la carrera.

d.) Bandera negra:

Esta bandera deberá utilizarse para informar a un piloto determinado que deberá entrar en el "pit lane" la próxima vez que pase por su entrada, y pararse en su box (garaje) o en el lugar designado en el reglamento particular o en el reglamento del campeonato. Si por cualquier motivo, el piloto no respetase esta instrucción, esta bandera no se mostrará durante más de cuatro vueltas consecutivas.

La decisión de mostrar esta bandera es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, y el equipo afectado será inmediatamente informado de la decisión.

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

Esta bandera deberá utilizarse para informar a un piloto determinado que su vehículo tiene problemas mecánicos susceptibles de provocar un peligro para él mismo o para los otros pilotos, y que deberá detenerse en su box en la vuelta siguiente. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción del Jefe de los Comisarios Técnicos, el vehículo podrá volver a salir a la carrera.

f.) Bandera negra y blanca dividida diagonalmente:

Esta bandera no deberá mostrarse más de una vez, y constituye una advertencia, que indica al piloto afectado que ha sido notificado por comportamiento no deportivo.

Las tres últimas banderas descritas (d, e y f) deberán mostrarse inmóviles, y acompañadas de un panel negro con un número blanco que deberá presentarse al piloto del vehículo que lleve ese número. La bandera y el número pueden combinarse en un panel único.

Estas banderas, podrán presentarse igualmente en otros lugares que no sean la línea de salida, si el Director de Carrera lo juzga necesario.

Normalmente, la decisión de presentar las dos últimas banderas (e y f) corresponde al Director de Carrera, no obstante, podrá ser tomada por los Comisarios Deportivos, siempre que esté así estipulado en el reglamento particular o en el reglamento del campeonato. El equipo afectado será inmediatamente informado de la decisión.

4.1.2. Señalización por banderas a utilizar en los puestos de vigilancia:

a.) Bandera roja:

Esta bandera deberá mostrarse agitada, únicamente por orden del Director de Carrera cuando sea necesario detener una tanda de entrenamientos o la carrera. Todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y volver al "pit lane", (o al lugar previsto por el reglamento de la prueba), preparados para detenerse si fuera necesario. Están prohibidos los adelantamientos.

b.) Bandera amarilla:

Es una señal de peligro, y deberá mostrarse a los pilotos de dos maneras, con los siguientes significados:

- Una sola bandera agitada: Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección. Hay un peligro al borde de la pista o sobre una parte de ella.

- Dos banderas agitadas: Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección o para detenerse. Un peligro obstruye total o parcialmente la pista.

Normalmente, las banderas amarillas no deberán mostrarse más que en el puesto de comisarios de carrera que se encuentre inmediatamente antes del lugar peligroso.

Sin embargo, en algunos casos, el Director de Carrera podrá ordenar que se presenten en más de un puesto de comisarios anteriores al incidente.

Los adelantamientos estarán prohibidos entre la primera bandera amarilla y la bandera verde desplegada después del incidente.

Las banderas amarillas no deberán mostrarse en el pit lane, salvo incidente del cual el piloto estará advertido.

c.) Bandera amarilla con franjas rojas:

Esta bandera deberá mostrarse inmóvil a los pilotos para advertirles de una disminución de la adherencia, debida a la presencia de aceite o de agua sobre la pista en la zona de influencia de la bandera.

Esta bandera se presentará (en función de las circunstancias) durante un mínimo de cuatro vueltas a menos que el pavimento se normalice antes. No será necesario presentar bandera verde en el sector siguiente a aquel en que haya mostrado la bandera amarilla con rayas rojas.

d.) Bandera azul claro:

Deberá ser agitada normalmente para indicar a un piloto que está a punto de ser adelantado. No tiene el mismo significado en los entrenamientos que en la carrera.

En todo momento:

- Una bandera inmóvil deberá mostrarse al piloto que salga del pit lane, si uno o varios vehículos se aproximan por la pista.

Durante los entrenamientos:

- Ceda el paso a un vehículo mas rápido que se dispone a adelantarlo.

Durante la carrera:

- Esta bandera deberá mostrarse normalmente a un vehículo que va a ser adelantado por otro que cuando complete esta maniobra contará con una vuelta de ventaja sobre el vehículo adelantado, y, cuando se presenta, el piloto afectado deberá permitir al vehículo que le sigue que adelante en la primera ocasión.

e.) Bandera blanca:

Esta bandera deberá agitarse. Se utiliza para indicar al piloto afectado que hay un vehículo mucho más lento sobre el sector de la pista controlado por este puesto de vigilancia.

f.) Bandera verde:

Esta bandera deberá utilizarse para indicar que la pista ha quedado libre, y deberá mostrarse agitada en el puesto de comisarios que hubiera necesitado la utilización de una o varias banderas amarillas, inmediatamente después de acabado el incidente.

- Podrá igualmente indicar el inicio de una vuelta de calentamiento o el comienzo de una tanda de entrenamientos, si el Director de carrera lo Juzga necesario.

4.2. Señalización luminosa:

Podrán utilizarse luces para complementar o reemplazar las banderas agitadas roja, amarilla, verde, azul o blanca. Cuando se utilicen luces en una prueba, su descripción deberá figurar en el Reglamento Particular y, deberán respetarse las especificaciones siguientes:

4.2.1.) Características de las luces:

- Las luces podrán ser lámparas incandescentes o reflectores clásicos, o presentarse bajo la forma de paneles compuestos por diodos electroluminiscentes (leds), o cualquier otro sistema luminoso capaz de reproducir fielmente los colores aprobados por la FIA.
- La señalización luminosa debe ser de una potencia y de un tamaño suficientemente importante para ser vista sin riesgo de error desde una distancia de 250 metros a pleno sol.
- Las luces deberán iluminarse intermitentemente con una frecuencia de 3-4 Hz.
- El tipo de luces utilizado deberá dar una luz instantánea, con poco o ningún tiempo de reacción.
- Cada luz deberá tener un campo visual de 70°.
- No deberán utilizarse luces de 360°.
- Para un máximo contraste de los colores, todas las luces deberán instalarse sobre un fondo negro mate.
- Las luces deberán estar equipadas de un dispositivo que informará al siguiente puesto de comisarios de su puesta en marcha.
- Las luces utilizadas deberán tener una saturación de color suficiente para diferenciar los colores, cualquiera que sean las condiciones luminosas ambientales.

4.2.2.) Posición de las luces:

- Normalmente, cada instalación deberá incluir dos luces de cada color a utilizar.
- Las luces deberán estar separadas de manera que cada juego distinto de dos luces se enciendan intermitente y alternativamente; no debiendo parecer una sola luz.
- Las luces roja y amarilla no deberán colocarse juntas.
- Las luces no deberán colocarse con un ángulo de más de 30° con respecto a la línea de visión principal, es decir, de la trayectoria.
- Las luces deberán estar reguladas siempre, según un ángulo tal, que la superficie máxima sea visible durante el mayor tiempo posible.
- Las luces deberán estar equipadas de viseras, a fin de que los rayos del sol no dificulten su visibilidad.
- Las luces deberán estar enmarcarse en negro.

4.2.3.) Control de las luces:

- Cada bandera deberá estar representada por una pareja de luces que se encenderán alternativa e intermitentemente, o por un panel luminoso intermitente; la señal azul a la salida del “pit lane” podrá consistir en una única luz intermitente.
- Si se juzgan necesarias las dobles banderas amarillas agitadas, deberán ser mantenidas.
- Las luces rojas solo podrán ser comandadas desde la dirección de carrera.
- El resto podrán ser comandadas por los comisarios de pista o por la dirección de carrera.
- Si las luces están comandadas localmente, cada cuadro de control deberá estar concebido de forma que evite la posibilidad de accionamiento accidental y deberá tener indicadores de las luces que estén activadas.
- Deberá estar siempre disponible una fuente de alimentación eléctrica de repuesto.

4.2.4.) Otros tipos de señalización luminosa:

Podrán ser utilizados paneles luminosos para representar visualmente la bandera amarilla con rayas rojas, el panel correspondiente al coche de seguridad u otras señales deberán estar indicadas en el Reglamento Particular de la prueba.

4.3. Semáforo de salida (Excepto para Campeonatos FIA con reglamentación específica):

En caso de que se instalen semáforos para dar las salidas en las carreras de circuito, esta instalación deberá respetar las siguientes condiciones:

4.3.1. Especificaciones de instalación correspondientes a los semáforos de salida.

Todas las luces que se utilicen para dar la salida de una carrera deberán ser claramente visibles para todos los pilotos sentados en sus coches en la parrilla de salida, en su posición normal de conducción.

Las luces deberán estar situadas encima de la pista, sobre un pórtico situado entre 10 y 25 metros después de la línea de salida.

La parte inferior de estas luces deberá estar a una altura mínima de 4 metros sobre la rasante de la pista.

El emplazamiento lateral de las luces deberá ser definido de forma que asegure una visión óptima desde cualquier punto de la parrilla.

Se recomienda respetar la disposición de las luces descrita en el documento de la FIA llamado “Race weekend light procedure” publicado en el sitio de Internet (página web) de la FIA bajo la rúbrica (Reglamentos técnicos y deportivos). En todo caso, las luces rojas y las verdes, deberán estar colocadas por encima unas de las otras, y las luces amarillas intermitentes por debajo de estas últimas.

Las luces deberán ser tan grandes y brillantes como sea posible, y al menos tan grandes e intensas como las luces permanentes de los semáforos utilizados para el control de la circulación de las carreteras públicas.

Todas las luces deberán estar duplicadas para evitar fallos de lámparas fundidas.

Deberán colocarse las mismas luces en ambas caras del pódium.

El circuito de conmutación de las luces deberá permitir todas las combinaciones siguientes:

- Todas las luces apagadas.
- Luces verdes encendidas solas.
- Luz roja encendida sola.
- Luz roja reemplazada por luz verde (en una sola operación de conmutación).
- Luz amarilla intermitente encendida sola.
- Luz roja y luz amarilla intermitentes encendidas juntas (conmutación separada).

4.3.2. Control de las luces de salida.-

- **Salida parada (estática):** Se recomienda utilizar el documento titulado "Race weekend light procedure" establecido por la FIA para todas las pruebas con salida parada donde la instalación de luces de salida lo permita, o, en caso contrario, hacerlo de forma que el procedimiento utilizado no esté en contradicción con las disposiciones de este documento (por ejemplo en casos de utilización de combinaciones de luces similares pero con significados diferentes). En todo caso, el procedimiento de salida debe estar claramente descrito en el Reglamento Particular de la Prueba.

De la forma más simple, las luces tienen los siguientes significados:

Luces rojas encendidas: Permanezca inmóvil, prepárese a tomar la salida.

Luces rojas apagadas: Tome la salida.

Luces amarillas encendidas intermitentemente: Permanezca inmóvil y apague el motor (si las luces amarillas se encienden después de las luces rojas, éstas deberán permanecer encendidas).

El intervalo entre el encendido de las luces rojas y su apagado, será normalmente de 0'2 a 3 segundos.

- **Salida lanzada:** las luces rojas estarán encendidas durante la vuelta de formación. La señal de salida será dada mediante las luces verdes de salida, comandadas bajo el control del "starter" y en lugar de las luces rojas.

Si se produce un problema cuando los vehículos se acercan a la Línea al final de la vuelta de formación, las luces rojas seguirán encendidas.

5. COCHE DE SEGURIDAD (SAFETY-CAR).

a.) El vehículo deberá estar rotulado con las palabras <<SAFETY CAR>> en los costados y en la parte trasera con letras de tamaño similar a los números de competición. Deberá estar provisto de tres luces giratorias naranjas en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto de circuito con experiencia. Llevará a bordo un observador aprobado por la FIA capaz de reconocer a todos los vehículos de la carrera, conectado permanentemente por radio con la Dirección de Carrera.

b.) Como máximo 30 minutos antes de la hora de comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de cinco minutos. En ese momento (excepto en el caso previsto más adelante en el apartado m) cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el Pit Lane. Si una sesión de entrenamientos libres de 15 minutos es autorizada en aplicación del reglamento del Campeonato o de la prueba concernida, el vehículo de seguridad se posicionará delante de la parrilla desde el momento que la sesión de 15 minutos de entrenamientos libres haya terminado.

c.) El vehículo de seguridad será utilizado para neutralizar una carrera por decisión del Director de Carrera. Será usado únicamente si los competidores o los oficiales están en situación de peligro físico inminente, pero las circunstancias no hacen necesaria la detención de la carrera.

d.) Cuando se dé la orden de intervención del vehículo de seguridad durante la carrera, todos los puestos de señalización desplegarán banderas amarillas agitadas y mostrarán un panel con las siglas "SC", esta señalización se mantendrá hasta el final de la intervención del vehículo de seguridad.

e.) el vehículo de seguridad, con sus luces rotativas naranjas encendidas, se incorporará al circuito siempre desde la salida del Pit Lane, con independencia de donde se encuentre el automóvil líder de la carrera.

f.) Todos los coches de competición se pondrán en fila detrás del vehículo de seguridad a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un coche. Todo adelantamiento en la pista está totalmente prohibido, con las excepciones siguientes, adelantar hasta que los vehículos hayan rebasado la Línea (o el punto de partida siguiente del vehículo de seguridad) tras el regreso a los stands del vehículo de seguridad. Los adelantamientos estarán permitidos en las siguientes circunstancias:

- Si a un vehículo se le indica hacerlo desde el Safety Car
- Según el punto m) a continuación;
- Cualquier vehículo que entre en Pit Lane podrá pasar a otro(s) vehículos o al Safety Car después de haber cruzado la 1ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el punto o).
- Cualquier vehículo saliendo de Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la 2ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el punto o).
- Cuando el Safety Car vuelve al Pit Lane puede ser adelantado por los vehículos una vez éste haya cruzado la 1ª Línea de Safety Car.
- Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema grave.

g.) Cuando lo ordene el Director de Carrera, el Observador del vehículo de seguridad mandará adelantarlos a todos los participantes que se encuentren en la cola entre él y el líder de la carrera, encendiendo para ello la luz verde situada en la parte trasera del vehículo de seguridad. Estos vehículos continuarán a velocidad reducida, y sin adelantarse entre ellos, hasta que alcancen nuevamente la cola de vehículos detrás del vehículo de seguridad.

h.) El vehículo de seguridad se utilizará, al menos, hasta que el automóvil de cabeza esté detrás de él y los demás participantes se encuentren en orden detrás del vehículo de cabeza (o, cuando se usen varios vehículos de seguridad, todos los coches del sector de ese vehículo en particular estén en orden).

Una vez detrás del vehículo de seguridad, el vehículo líder (o el que sea cabeza de carrera en ese sector) deberá mantenerse a una distancia del vehículo de seguridad inferior a 5 veces la longitud de un coche (excepto en el caso previsto en el apartado "j" siguiente), y el resto de vehículos deberán permanecer en una formación tan cerrada como sea posible.

i.) Mientras se encuentre operando el vehículo de seguridad, los coches competidores podrán parar en su stand (garaje), pero solamente podrán reincorporarse a la pista cuando esté encendida la luz verde de salida del Pit Lane. La luz verde se encontrará permanentemente encendida salvo cuando la fila de vehículos precedida por el vehículo de seguridad se encuentre próxima a pasar o esté pasando por la salida del Pit Lane. Un vehículo que se reincorpore a la pista en estas condiciones, procederá a velocidad moderada, y sin efectuar ningún adelantamiento, hasta que alcance el final de la fila que sigue al vehículo de seguridad.

Bajo ciertas circunstancias el Director de Carrera puede pedir al Safety Car que utilice el Pit Lane. En estos casos, y con las luces amarillas encendidas, todos los vehículos le deberán seguir al Pit

Lane sin adelantamientos. Cualquier vehículo que entre en el Pit Lane bajo estas circunstancias puede pararse en su área de boxes destinada.

j.) Cuando el Director de Carrera ordene retirarse al vehículo de seguridad, éste apagará todas las luces rotativas, que será la señal para los pilotos de que el coche de seguridad entrará en el pit lane al final de esa vuelta. En ese momento, el primer coche de la fila detrás del coche de seguridad podrá imponer el ritmo y, si lo juzga necesario, podrá separarse a más de cinco veces la longitud de un coche por detrás del "Safety Car". Cuando el vehículo de seguridad se aproxime a la entrada del Pit Lane, se retirarán los paneles y las banderas amarillas en los puestos de señalización y se mostrarán banderas verdes agitadas durante una vuelta, como máximo.

k) Toda vuelta cubierta mientras que el vehículo de seguridad esté en servicio será computada como una vuelta de carrera.

l) Si la carrera es detenida en aplicación del caso C del Art. 18.B de las Prescripciones Generales Aplicables a las Pruebas de Campeonatos FIA, el vehículo de seguridad tomará la bandera a cuadros y todos los vehículos capaces de hacerlo deberán seguirlo hacia el interior del Pit Lane y hasta el Parque Cerrado.

m) Bajo circunstancias excepcionales, la salida de una carrera puede ser dada detrás de un VEHÍCULO DE SEGURIDAD ("SAFETY CAR"). En este caso luces destellantes naranjas se encenderán cuando se dé la señal de 5 minutos. Esta señal servirá para comunicar a los pilotos que la salida de la carrera se dará detrás del vehículo de seguridad. Cuando se encienda el semáforo verde, el vehículo de seguridad abandonará la parrilla seguido de todos los vehículos en el orden de parrilla y a una distancia inferior a 5 largos de vehículo. No habrá ninguna vuelta de formación y la carrera dará comienzo cuando se encienda el semáforo verde.

El adelantamiento sólo estará autorizado en la primera vuelta si un vehículo se ha retrasado al abandonar su posición sobre la parrilla y los vehículos que le siguen detrás no pueden evitar adelantarlo sin retrasar excesivamente a los demás participantes. En este caso los pilotos sólo pueden adelantar para restablecer el orden inicial.

Si un vehículo sigue inmovilizado después que los otros vehículos hayan sobrepasado la Línea, el piloto retrasado no podrá adelantar a ningún otro vehículo en marcha y deberá alinearse detrás de la fila de vehículos según el orden en que hayan abandonado la parrilla de salida.

Una penalización se aplicará a cualquier piloto que haya realizado un adelantamiento sin justificación durante la primera vuelta.

N.B. Podrá utilizarse un vehículo de seguridad como "Vehículo Oficial" para una salida lanzada conforme al Artículo 91 del CDI: en este caso, el reglamento particular que regule la salida será aplicado a ese vehículo, hasta que recupere su función de vehículo de seguridad después de darse la salida.

n.) No podrá haber más de un vehículo de seguridad operando a la vez, salvo en los circuitos de más de 7 km. de longitud, donde se podrá autorizar por la FIA el uso de otros vehículos de seguridad, situados en puntos equidistantes del circuito. Si se utiliza más de un vehículo de seguridad, se aplicará el apartado q) y los siguientes requerimientos:

- El punto de salida de cada vehículo de seguridad deberá ser anunciado a todos los pilotos participantes.
- Cuando los vehículos de seguridad salgan de la pista, se encenderán luces verdes en sus respectivos puntos de salida. Todos los puestos de señalización mostrarán bandera verde. Las banderas verdes se retirarán después de una vuelta.

o.) En los circuitos donde los procedimientos de Safety Car vayan a ser utilizados, dos líneas continuas de 20 cm. de anchura (Líneas de Safety Car) deben ser pintadas con pintura

antideslizante, atravesando la pista y los carriles de entrada y salida del Pit Lane de lado a lado y perpendicular a la línea central de la pista. Estas líneas se colocarán en los siguientes lugares:

LÍNEA 1 SAFETY CAR: En el punto donde parece razonable permitir a un vehículo que entra a Pit Lane adelantar al Safety Car u otro vehículo que permanezca en la pista. Este será el punto donde los vehículos de competición pueden pasar al Safety Car cuando entra al Pit Lane al final de su intervención.

LÍNEA 2 SAFETY CAR: En el punto donde los coches que salen del Pit Lane están circulando a velocidad similar de los vehículos de competición en la pista. Un vehículo en la pista puede sin embargo adelantar a otro que sale de Pit Lane antes de alcanzar la línea, pero no se podrá adelantar después de ella.

CAPÍTULO 3.- SERVICIOS DE SOCORRO.

6. INTERVENCIÓN EN LA PISTA.

Corresponde a los comisarios de pista efectuar la primera intervención en caso de accidente, siempre bajo el control de jefe de puesto o de su adjunto, que deberá tomar todas las medidas necesarias para asegurar la seguridad física de sus hombres mediante señales definidas con antelación, con el fin de liberar la pista cada vez que un vehículo se aproxime, y por medio de la bandera amarilla.

6.1. Si un vehículo se detiene:

Si un vehículo se detiene en la pista o si la abandona, el primer deber de los Comisarios de Pista en ese sector debe ser el de llevarlo a un lugar seguro.

Ningún piloto podrá rechazar que su vehículo sea llevado fuera de la pista; deberá hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los comisarios de pista. Una vez que el coche se encuentre en lugar seguro, el piloto tiene derecho, si el reglamento particular de la prueba lo autoriza, a trabajar sobre el coche con el fin de intentar ponerlo en marcha. En estos casos, medios como camiones grúa o grúas, etc., no podrán ponerse en funcionamiento hasta después de que el piloto haya manifestado claramente su decisión de abandonar. Es aconsejable que el piloto se quede cerca de su vehículo hasta el final de la carrera, o al menos, que indique al jefe de puesto cómo se puede elevar o remolcar su vehículo hasta los boxes.

6.2. En caso de accidente.

6.2.1. Primera intervención.-

Cada vez que se produzca un accidente, el puesto de vigilancia deberá informar inmediatamente a Dirección de Carrera con el fin de que se apliquen los procedimientos especificados en el plan de servicios médicos y de lucha contra incendios. Inmediatamente, al menos dos Comisarios de Pista, provistos cada uno de un extintor, deberán llegar al lugar del accidente para:

- Ayudar a extinguir el fuego (ver artículo 8 lucha contra incendios).
- Ayudar al piloto, si esto fuera posible, teniendo siempre en cuenta que la primera intervención médica deberá ser efectuada por el servicio médico, y que el piloto no debe ser desplazado si está herido.
- Despejar la pista de restos, de aceite, etc..
- Informar al Jefe de Puesto de la necesidad de servicios de intervención suplementarios (ver 8.2. lucha contra incendios; 9.5. médico; 10. Rescate).
- En el caso de que un piloto parezca estar indemne o sólo ligeramente herido, y si no hiciera falta hacer venir a un médico, el Jefe de Puesto deberá informar a la dirección de carrera sobre este hecho con el fin de que puedan darse las instrucciones necesarias.

6.2.2. **Segunda intervención.-**

Si fuera necesario, la dirección de carrera enviará rápidamente al lugar un dispositivo móvil de lucha contra incendios.

En caso de daños corporales confirmados en el lugar del accidente, los vehículos médicos y/o de rescate necesarios deberán ser inmediatamente puestos en servicio.

6.3. **Vestimenta.-**

Todo el personal de intervención deberá vestir ropa que proteja del fuego todas las partes del cuerpo, incluidas la cabeza, la cara y los ojos.

7. **VEHÍCULOS DE INTERVENCIÓN.**

7.1. **Definición.**

Los vehículos de intervención constituyen un elemento esencial del equipo de urgencia de un circuito, y sus miembros efectuarán las intervenciones especializadas que pudieran ser necesarias en caso de cualquier accidente acaecido en la pista o en la zona de boxes y de "paddock".

7.2. **Funciones de intervención.**

- a) **Lucha contra incendios.** Cumplir el fin de la segunda intervención con los medios para controlar completamente el incendio.
- b) **Médico.** Poder asegurar la reanimación y estabilización de un piloto herido.
- c) **Rescate.** Disponer de los medios y equipos necesarios para el rescate de un piloto de un vehículo accidentado.
- d) **Extracción.** (Obligatoria para ciertas pruebas, ver art. 9.2.) Poder extraer de su vehículo a un piloto herido, en condiciones de inmovilidad de su columna vertebral.

Corresponderá a la ADN y a los responsables del circuito la designación de estos vehículos para una sola función, o para una combinación de estas funciones, siempre con la condición de que los vehículos en cuestión puedan alcanzar cualquier lugar del circuito en los plazos apropiados, y que tengan a bordo el personal apropiado y el equipo especificado en el punto 8.3.1. para la lucha contra incendios, en el 9.5. para los socorros médicos, y/o en el 10.2 para el rescate.

Se entiende esencial hacer seguir a los participantes durante la primera vuelta de una carrera por un vehículo médico, lo que podrán hacer igualmente vehículos de lucha contra incendios/rescate suficientemente rápidos.

Si la velocidad de estos vehículos, o la longitud del circuito, les impidiese, por razones prácticas, dar una vuelta completa, deberán seguir a los participantes durante tanto tiempo como se considere conveniente y después volver a sus puestos.

8. **SERVICIO DE LUCHA CONTRA INCENDIOS.**

8.1. **Definición.**

Este servicio tendrá como fin luchar contra los incendios que resulten de los accidentes acaecidos en la pista, en los boxes o en el paddock. Los organizadores tendrán previsto un servicio independiente para todas las demás zonas de acuerdo con las prescripciones de los poderes públicos correspondientes.

8.2. Organización.

En primer lugar, se debe recordar que, en cualquier operación de lucha contra incendios, el factor decisivo reside en el personal y nunca será suficiente insistir sobre la importancia de la formación de este.

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

- Llegar al incendio y aislar al piloto de él.
- Estar en posesión de los medios eficaces y apropiados para extinguir completamente el fuego.

La experiencia y los ensayos han demostrado que la intervención inicial más eficaz y al mismo tiempo más práctica puede ejercerse en dos fases, y a pesar de que el equipo y el método podrá variar según los circuitos, los criterios de la primera y segunda intervención deberán ser respetados:

Primera intervención.- A la mayor brevedad posible, teniendo en cuenta las circunstancias, después de un incidente, deberán llegar al lugar las personas provistas de extintores portátiles, cualquiera que fuese su emplazamiento en el circuito. Deberán ser capaces de intervenir con los medios apropiados para liberar de fuego el habitáculo del vehículo.

Segunda intervención.- La disposición de los servicios de socorro deberá estar calculada de forma tal que, idealmente, en los 60 segundos siguientes a un incidente, puedan ser establecidas las condiciones de salvamento del piloto.

Tercera intervención.- Llegada de los dispositivos suplementarios, en caso necesario.

Se insiste sobre el hecho de que la primera y la segunda intervenciones deben estar completamente integradas, pues el contenido de los extintores portátiles de la primera intervención podría ser limitado.

8.3. Equipamiento.

8.3.1. *Equipamiento al borde de la pista.-*

A lo largo del circuito deberán situarse operadores a cada lado de la pista con un extintor portátil y situados a una distancia de 300 m. de intervalo. Esta distancia es la máxima. Si fuera imposible o poco práctico utilizar ambos lados de la pista, podrán situarse todos en el mismo lado, pero en este caso, la distancia máxima entre los operadores será de 150 m. Se recomienda prever un extintor portátil cada 50 m. (sin operario). Todos estos puntos provistos de extintores, deberán estar indicados a los pilotos sobre la pista por medio de paneles de 25 x 25 cm. como mínimo, pintados en naranja fluorescente (color de referencia recomendado: Pantone 15-1364 TC "Naranja exprimida"); estos paneles estarán situados en lugares claramente visibles, perpendiculares a la primera línea de protección y a una altura de alrededor de 2 metros sobre el suelo.

Los puestos de control deberán estar equipados con extintores de reserva suplementarios.

Deberán preverse también aparatos móviles rápidos dispuestos a lo largo del recorrido, cada uno con un mínimo de dos hombres, con el fin de asegurar el desarrollo de la segunda operación. Estos hombres deberán disponer del equipo necesario para el control completo de un incendio de 180 litros de gasolina (esto implica un caudal continuo que no solamente deberá extinguir el fuego, sino también proteger contra un reavivamiento).

Equipamiento complementario: Los puestos de control, así como los vehículos, deberán contar con los equipos complementarios siguientes:

- a) Herramientas para poner a un vehículo sobre sus ruedas: ejemplo, cuerdas, ganchos, palancas largas.
- b) Mantas resistentes al fuego (180 x 180 cm. mínimo).
- c) Guantes, resistentes al fuego, reforzados con aluminio.
- d) Cizallas o gatos hidráulicos para doblar chapa y otros utensilios especiales para liberar personas aprisionadas en la carrocería dañada.

8.3.2. Equipamiento de la zona de boxes (garajes) de repostaje.-

Además de los extintores portátiles (uno por box (garaje)), se recomienda instalar cada seis boxes un equipo compuesto por dos cilindros de 30 Kg. cada uno, con una manguera con lanza cuya longitud será equivalente a la de dos tercios de la distancia que le separe del próximo equipo. En el centro de área de boxes habrá un equipo suplementario como se especifica en el punto 8.3.1.

NOTA: No se permite tener carburante en los boxes excepto bajo las condiciones precisadas en el reglamento de la prueba.

8.3.3. Equipamiento en el paddock.-

En el paddock y en las zonas utilizadas para los vehículos de competición o de asistencia, deberá preverse un número suficiente de extintores portátiles, y estas zonas deberán ser fácilmente accesibles a los aparatos móviles.

8.4. Servicio de lucha contra incendios para las carreras de Montaña.-

Todos los puestos de vigilancia deberán estar equipados con 3 extintores portátiles de 10 litros así como de una manta para sofocar el fuego.

Si los puestos están separados por una distancia de 400 m. o más, deberá colocarse un extintor cada 200 m. El organizador debe tener a su disposición un vehículo de intervención rápida dotado de los equipos complementarios siguientes:

- Vestimenta resistente al fuego.
- Una manta resistente al fuego.
- Ganchos.
- Cizallas.
- Sopletes cortadores de oxi-acetileno.
- Dos extintores portátiles.
- Cualquier otro material considerado necesario para una rápida y eficaz intervención de socorro.
- Habrá un médico reanimador a bordo.

Igualmente, deberán colocarse otros equipos de intervención en los puestos de vigilancia elegidos según la longitud del recorrido, al menos 5 personas cada 3 km.

8.5. Servicio de lucha contra incendios para Dragsters.-

Este servicio deberá ser conforme a las normas de lucha contra incendios establecidas en los artículos 8.1. a 8.3., teniendo en cuenta la poca longitud de la pista que facilita las intervenciones. Deberá haber un mínimo de dos equipos móviles, capaces de atravesar el ancho de su pista respectiva.

8.6. Producto extintor.-

En la elección de un producto extintor se deberán considerar los siguientes factores: eficacia, rapidez, ausencia de residuos deslizantes, efecto mínimo sobre la visibilidad, grado de toxicidad. Los productos extintores utilizados deberían tener una eficacia comparable a las del producto HALON que se describe:

Fórmula	Punto de Ebullición	Densidad del líquido	Tensión del vapor	Estado	Toxicidad	Capacidad de mezcla (con gasolina)
CBr CIF ² Difluoro clorobrometano (BCF)	- 4	1,83	3	Gas	Aceptable	Satisfactoria

9. SERVICIOS MÉDICOS.

Generalidades:

Los servicios médicos deberán ser conformes a las prescripciones descritas en el presente capítulo. Para cada país afectado, deberán responder a las disposiciones legales en vigor. Estas prescripciones se aplicarán a todas las pruebas internacionales. No se aplicarán a los entrenamientos privados, que son objeto de una recomendación particular (ver 9.4.).

La presencia de un Delegado Médico FIA es obligatoria para las pruebas del Campeonato de Formula Uno de la FIA; del Campeonato del Mundo de Rallyes de la FIA; Campeonato GT de la FIA y el Campeonato del Mundo de Vehículos de Turismo de la FIA.

Para todo Campeonato FIA podrá ser previsto un Delegado Médico FIA.

Las informaciones médico-técnicas y las instrucciones prácticas indispensables están reflejadas en el punto 9.5. y en una tabla recapitulativa al final del presente capítulo.

9.1. Médico Jefe

Deberá ser nombrado por su ADN y bajo la autoridad del Director de Carrera. Su nombre deberá figurar en el reglamento particular de la prueba.

El Médico Jefe tendrá la autoridad sobre la contratación, la ubicación, el funcionamiento, el desarrollo de los socorros y sobre las evacuaciones. En consecuencia, todo el personal médico y paramédico, incluso cuando esté contratado directa o indirectamente por la ADN, estarán sometidos a sus decisiones.

Salvo caso excepcional, durante el desarrollo de una prueba y los entrenamientos que la preceden, el Médico Jefe permanecerá en la Dirección de Carrera con el fin de facilitar el diálogo y la colaboración con el Director de Prueba en caso de accidente. Podrá ser reemplazado momentáneamente por un adjunto cuyo nombre deberá figurar en el reglamento particular de la prueba en cuestión. En todos los casos, deberá estar localizable. Finalmente, los organizadores deberán suministrarle todos los medios materiales y administrativos necesarios para el desarrollo de su misión.

PARA EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE FORMULA UNO DE LA FIA, EL CAMPEONATO GT DE LA FIA (GT FIA), EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE VEHÍCULOS DE TURISMO DE LA FIA (CMTV) y el Campeonato del Mundo de la FIA (CMR), el nombramiento de un nuevo Médico Jefe deberá someterse, como mas tarde seis meses antes de la prueba en cuestión, a la opinión conjunta de:

- El Presidente de la Comisión Médica de la FIA.
- El Director de asuntos médicos de la FIA
- El Secretario General de la FIA Sport
- El Delegado Médico permanente de la F1 (para la F1)
- El Delegado Médico del Campeonato del Mundo de Rallys (para el CMR)

Las candidaturas deberán ser enviadas por la ADN interesada a la FIA Sport, y si procede, con el visto bueno de su representante en la Comisión Médica de la FIA.

Cada candidatura deberá ser acompañada:

- de un currículum vitae profesional.
- de un currículum vitae deportivo automovilístico, mencionando las funciones y las responsabilidades anteriores en este deporte.

Todo candidato deberá estar autorizado a ejercer la medicina en el país donde debe desarrollarse la prueba.

La aprobación se acordará bajo reserva del cumplimiento del programa de formación descrito a continuación.

El primer año deberá considerarse de prueba.

Programa de formación

a) Contenido

- La asistencia al seminario bienal de los médicos jefes de la FIA.
- Antes de ejercer sus funciones, el futuro médico jefe deberá realizar una formación específica con ocasión de una prueba de la misma disciplina para la cual ha sido propuesto. El lugar de esta formación se determinará en función de la geografía, pero también de la personalidad del médico instructor, que a su vez deberá haber sido médico jefe como mínimo durante los últimos cinco años en la misma disciplina y tener el aval de la Comisión Médica de la FIA.

Esta formación está prevista normalmente en una sola prueba. No obstante, previa solicitud del médico instructor, podrá ser doblada. En este caso se desarrollará en un lugar distinto, pero siempre en las mismas condiciones.

En el transcurso de la primera prueba en la que participe oficialmente, el médico jefe propuesto será asistido, para el conjunto de sus funciones, según las modalidades siguientes:

- Para la F1, y en asociación con el Delegado Médico de la FIA, o por el Director de asuntos médicos de la FIA, o por el médico instructor de uno de los GP donde se desarrolló el curso de formación, o por otro médico jefe designado por la Comisión Médica de la FIA.
- Para la GT FIA y el CMVT por el delegado médico de la prueba o el Director de asuntos médicos de la FIA.
- Para el CMR, por el delegado médico del CMR o por otro médico jefe designado por la Comisión Médica de la FIA.

b) Campo de aplicación:

Aunque la asistencia al seminario de los médicos jefes de la FIA sea siempre obligatoria, este programa de formación puede ser aplicado parcialmente (por decisión de las personas a las que se solicite una opinión conjunta) en los siguientes casos:

Para la F1, candidato que en el transcurso de los cinco años precedentes y al menos en dos ocasiones haya sido:

- sea Médico Jefe de F1
- sea Médico Jefe Adjunto de F1

- sea Médico Jefe de otro Campeonato FIA (actualmente CMVT y GT FIA)

Para el CMVT y el Campeonato GT FIA, las mismas condiciones, más la posibilidad de haber sido Médico Jefe Adjunto para el CMVT o el Campeonato GT FIA.

Para el CMR, candidato que en el transcurso de los cinco años precedentes y al menos en dos ocasiones haya sido:

- sea Médico Jefe de CMR
- sea Médico Jefe Adjunto de CMR

- sea Médico Jefe titular de un rally incluido por primera vez en el CMR.

En todos los demás casos, el programa de formación se aplicará en su totalidad.

9.2. Otros elementos principales de los servicios médicos para todas las pruebas en circuitos.

PARA LA PISTA:

- Vehículos de intervención médica (ver igualmente 9.5.): a prever en todos los casos y además adaptados al terreno. Su número estará determinado por la longitud y las dificultades del circuito. Deberán estar equipados para las urgencias circulatorias y respiratorias.

Salvo para las pruebas de autocross y rallycross, uno de los vehículos de intervención médica, deberá ser capaz de seguir la primera vuelta de cada carrera. Para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, (y eventualmente, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA), se tendrá previsto un vehículo denominado "vehículo médico FIA" capaz de seguir la primera vuelta; deberá tener cuatro puertas y capacidad para tres personas como mínimo. Se recomienda vivamente un arco de seguridad y cinturones de seguridad de arnés completo. El personal de un vehículo de intervención se compondrá:

- . de un médico cualificado en reanimación.
- . de un conductor cualificado.
- . eventualmente de un asistente médico (paramédico).

- El médico del vehículo de intervención médica destinado a seguir la primera vuelta, debe estar cualificado en reanimación, según las normas del país en cuestión, o en su caso, siguiendo normas de referencia. El piloto de este coche debe ser particularmente experimentado. En el vehículo médico FIA, además del médico designado por la FIA, deberá haber un médico cualificado en reanimación autorizado para ejercer en el país organizador. El piloto debe ser un profesional adecuado.

- Equipos de extracción (ver igualmente 9.5.): su misión consiste en extraer de su vehículo a todo piloto accidentado incapaz de hacerlo sin ayuda exterior. Su número estará determinado por la longitud y las dificultades del trazado. Para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA , hará falta un mínimo de dos equipos (salvo derogación), tres para los circuitos que excedan de 6 kilómetros aproximadamente. Cada uno de ellos se compondrá de un número suficiente de personas, pudiendo formar parte de ellos uno o dos médicos. De cualquier forma, sobre el terreno (cada equipo) estará acompañado y dirigido por un médico especialista en reanimación.

- Unidad de reanimación (ver igualmente 9.5.): Será necesaria en todos los casos, y deberá ser capaz de recibir, a la vez, los heridos necesitados de cuidados menores y aquellos necesitados de cuidados intensivos.

Salvo derogación justificada, el centro médico permanente será necesario para las pruebas del Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA , y se aconseja fervientemente para todos los circuitos permanentes.

.previamente a la construcción o a la modificación de un centro médico destinado al Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA ,los planos deberán ser aprobados por la FIA (ver 9.5. para las especificaciones). Una inspección médica previa, deberá preceder a su puesta en servicio.

. el equipo médico del centro, sea permanente o no, deberá componerse, con ocasión de las pruebas Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA, de, al menos, dos médicos especialistas en reanimación, y al menos, de dos cirujanos especialistas en columna vertebral (neurocirugía) y traumatología. Uno de estos cuatro especialistas deberá ser competente en primeros auxilios de grandes quemados.

En los demás casos, y tanto si el centro es provisional como si es permanente, se requiere la presencia de un médico especialista en reanimación, el equipo multidisciplinar descrito mas arriba es aconsejable.

- Médicos de “a pie”: Los médicos o asistentes médicos (paramédicos) de “a pie” pueden estar previstos por el Médico Jefe de la prueba, y situados en diferentes puestos de observación del circuito. Para Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA , serán necesarios en el pit lane, y cada equipo estará compuesto de un médico y un asistente médico (paramédico).

- Monos ignífugos médicos reglamentarios para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA. Estos monos ignífugos serán necesarios para todos los médicos y asistentes médicos (paramédicos) que intervengan en la pista, (excepto los de las ambulancias). Se aconsejan para el resto de disciplinas.

Disposiciones para el Campeonato del Mundo de F1 de la FIA, el CMVT y el Campeonato GT de la FIA para evacuar un herido hacia un hospital.

Deberían estar presentes:

a) En todos los casos, dos ambulancias estacionadas en el centro médico. Al menos una de ellas deberá, en el momento de su utilización, estar medicalizada (personal y material) para un transporte bajo cuidados intensivos.

b) En todos los casos, un helicóptero medicalizado en el momento de su utilización para un transporte bajo cuidados intensivos y conforme a las normas exigidas por la autoridad aeronáutica del país concernido.

Debe estar presente al menos una hora antes del inicio de toda sesión y no abandonar su área de estacionamiento mas que con la autorización del Director de Carrera previa consulta con el Médico Jefe. En caso de salida de un helicóptero para evacuar un herido, tanto para la carrera como para los entrenamientos, libres o cronometrados, la sesión o la carrera en curso sólo podrán continuar a su regreso, o después de la llegada de otro aparato operacional.

Por razones excepcionales sometidas a la apreciación de la Comisión Médica de la FIA o de su representante, un circuito podrá ser dispensado de la presencia in situ de un helicóptero bajo las condiciones siguientes:

- Se requerirá un helicóptero en situación de “stand by”;

- Salvo caso de fuerza mayor, el tiempo necesario para llegar a un hospital que figure en el cuestionario médico de la prueba y aceptado por el control médico de la FIA no deberá pasar de 20 minutos, cualesquiera que sean las condiciones de circulación;
- Deberá estar prevista una escolta de policía;
- El hospital deberá ser uno de los propuestos en el cuestionario médico de la prueba.

Utilización de los medios de evacuación:

a) En caso de accidente, bajo decisión del Médico Jefe y según el estado del herido, se podrá efectuar una evacuación:

- por ambulancia estandarizada;
- por ambulancia equipada para cuidados intensivos;
- por helicóptero equipado para cuidados intensivos.

b) En lo que concierne a la utilización del helicóptero, razones, en particular climáticas, pueden impedir su salida o su regreso. En tal caso, previo acuerdo entre:

- el Médico Jefe;
- el Delegado Médico de la FIA;
- el Director de la Prueba,

una prueba en curso o interrumpida podrá continuar bajo reserva del respeto a las condiciones siguientes:

- la existencia de un hospital (que deberá estar sistemáticamente mencionado en el cuestionario médico de la prueba) que disponga de unos medios técnicos conformes a las normas exigidas por la FIA y para el que, salvo caso de fuerza mayor, la duración del trayecto en ambulancia debería ser inferior a 45 minutos, cualesquiera que sean las condiciones de circulación.

Cualquier a que sea el tipo de evacuación, terrestre o aérea, todo herido cuyo estado requiera cuidados intensivos, deberá ser acompañado hasta el hospital por un médico especialista en reanimación.

- Medios de comunicación: todos los elementos que componen el servicio médico (vehículo de intervención, extracción, ambulancias, médicos de a pie, helicóptero y centro médico), deberán poder comunicarse entre ellos a través de una red preferiblemente exclusiva para el servicio médico.

- Formalidades administrativas: en todos los casos, será necesaria una toma de contacto con las autoridades locales, o en su defecto con una organización privada para prever un plan de actuación en caso de accidente masivo o reiterado, que desborden la capacidad del servicio médico "in situ".

Para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA :

a.) envío a la FIA, bajo responsabilidad de la ADN, del cuestionario médico. Plazo de envío: como máximo, dos meses antes de la fecha de la prueba.

b.) redacción de un plan de socorro médico describiendo los medios y lugares de colocación de las asistencias, las instrucciones en caso de accidente, y las evacuaciones exteriores.

c.) todo cambio del hospital de destino, dentro del plazo de dos meses anterior a una prueba, está prohibido y podrá ser motivo de sanción.

d.) al menos quince días antes de la celebración de la carrera, el Médico Jefe advertirá por escrito a los hospitales elegidos. Se requiere una respuesta escrita, precisando el compromiso de presencia de un responsable en traumatología, urgencia abdominal y urgencia vascular.

En todos los demás casos, el contenido de los apartados "b" y "d" es aconsejable.

- Un ejercicio de seguridad será obligatorio para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA . Se aconseja para los demás casos. Los equipos de extracción deben participar en él.

PARA EL PÚBLICO:

- Un servicio médico diferente y complementario del servicio de pista, conformado por cada ADN afectada de acuerdo a la legislación en vigor. Si el servicio médico destinado al público está bajo una organización diferente del de la pista, estará siempre bajo la coordinación del Médico jefe de la prueba. Ningún vehículo destinado a este servicio podrá entrar en pista sin la autorización del Director de Carrera.

9.3. Otros elementos principales de los servicios médicos para las pruebas de rallyes, todo terreno, dragsters y carreras en montaña (referirse igualmente al capítulo 4, artículos 13, 14 y 15).

- Un equipo de extracción: será necesario para las carreras de dragsters, y deseable para las carreras de montaña.

PARA EL RECORRIDO:

- Médicos y paramédicos de “a pie”: a la discreción de los Médicos Jefes; a considerar para las carreras de montaña o de dragsters.

- Vehículos de intervención médica: serán necesarios en todos los casos salvo para carreras de dragsters y adaptados al terreno. Su número será determinado por la naturaleza, la longitud y la dificultad de la disciplina en cuestión.

. Carreras de montaña: 1 vehículo.

. Pruebas especiales de los rallyes de los Campeonatos FIA: como mínimo un vehículo para cada porción de 15 kilómetros de prueba especial. Cuando la velocidad media del participante mas rápido (en base a las medias de los rallyes del año precedente) sea inferior a 75 Km./h., el despliegue de los vehículos debe ser revisado y su número y/o posicionamiento modificado, si fuera necesario, a fin de obtener tiempos de intervención comparables a los de las pruebas especiales mas rápidas. Además, si la naturaleza del terreno, las condiciones climáticas o las circunstancias particulares lo exigen, esta distancia podrá ser modificada a propuesta conjunta del Médico Jefe y del Responsable de Seguridad (del Delegado Médico F.I.A. y del Delegado de Seguridad F.I.A. en casos de rallyes del Campeonato del Mundo), cuando se produzca la aprobación del Plan de Seguridad. Estas disposiciones son aconsejables para todos los rallyes.

. Rallyes todo terreno: el número de vehículos estará determinado por la longitud total de la etapa y por la del recorrido nocturno.

Estos vehículos de intervención deberán estar equipados, en todo caso, para atender a las urgencias respiratorias y cardiovasculares (ver la lista de material 9.5.). El equipo se compondrá por, como mínimo, de un médico especialista en reanimación, de un conductor y de un paramédico (el conductor puede ser el médico o el paramédico). Para las pruebas especiales de los rallyes de los Campeonatos FIA, y excluyendo el vehículo de intervención médica que se encontrará en la salida, el médico podría ser reemplazado por un paramédico cuya cualificación para los actos médicos de reanimación cardiovascular, respiratoria y en la práctica de la intubación, esté refrendada por un diploma oficial del país en el cual ejerza, a condición de que el eventual herido sea controlado antes de cualquier evacuación hacia el hospital por un médico especialista en reanimación.

Para los Rallyes del Campeonato del Mundo, el vehículo médico de intervención, cuando esté destinado sólo a este cometido, debe estar situado, en cada puesto, junto a los vehículos de extracción y contra incendios; al menos uno de los vehículos mencionados debe llevar una camilla.

- Una unidad de reanimación será necesaria en cualquier caso; capaz de recibir a la vez, heridos necesitados de cuidados menores, y aquellos que precisaran de cuidados intensivos.

. En forma de unidad móvil (ambulancia equipada a estos efectos)(ver 9.5.): 1 para las carreras en montaña, 1 para los dragsters, 1 para cada prueba especial de los rallyes de los Campeonatos FIA (es aconsejable en los demás casos).

. En forma de módulo desmontable para el campamento de etapa de los rallyes todo terreno (ver 9.5.).

En cada unidad se deberá contar con un médico especialista en reanimación; para el campamento de los rallyes todo terreno son necesarios, asimismo: un cirujano, un radiólogo y dos paramédicos (ver 9.5.).

Para los rallyes del Campeonato del Mundo, y en cada una de las zonas de asistencia, es obligatorio una unidad de reanimación en forma de estructura temporal o de ambulancia de reanimación (ver 9.5.); es suficiente con dos camas; el material debe ser conforme a la lista de "Unidad de Reanimación" indicada en el 9.5.

- Dispositivo de transporte: conforme a la legislación del país afectado, con o sin médico a bordo, su número se determinará por la longitud y las dificultades de la especialidad en cuestión.

. Para las carreras de montaña: una ambulancia.

. Para los dragsters: una ambulancia.

. Para las pruebas especiales de los rallyes de Campeonatos FIA (aconsejable para el resto): una ambulancia en la salida (salvo si la de reanimación está allí estacionada) y, como mínimo, una cada quince kilómetros.

. Para los rallyes todo terreno, los vehículos de intervención deberán estar equipados para transportar un herido.

. Para las carreras del Campeonato de Europa FIA de montaña: un helicóptero en alerta.

. Para los rallyes del Campeonato del Mundo FIA, es obligatorio un helicóptero medicalizado. Durante la duración del rallye debe estar exclusivamente reservado para la intervención en accidentes en los tramos cronometrados o en los de enlace. En caso necesario debe estar equipado para intervenciones en terreno accidentado, y en todo caso, el médico que se encuentre a bordo debe estar especializado en reanimación. La presencia del helicóptero no dispensa de la obligación de prever la evacuación terrestre, en la que deberá haber un médico especializado en reanimación para los casos en los que el herido precise cuidados intensivos durante el transporte. Cuando las condiciones meteorológicas impidan el uso del helicóptero, por decisión conjunta del director de carrera y del delegado médico de la FIA, un tramo cronometrado puede ser retrasado o anulado, si el tiempo de traslado en ambulancia hasta el hospital previsto es superior al tiempo considerado conveniente por acuerdo del médico jefe de la prueba con el delegado de seguridad de la FIA.

. Para los rallyes todo terreno, al menos, un helicóptero, provisto a la vez del material médico "helicóptero" y "vehículo de intervención médica" (ver 9.5.), un médico especialista en reanimación y un paramédico presentes a bordo.

Para todas las disciplinas, y para un herido, que durante su transporte necesitara cuidados intensivos, un médico especialista en reanimación. Ninguna carrera de montaña o de dragsters, ni ninguna prueba especial de los rallyes podrá comenzar o reanudarse, en caso de interrupción, en ausencia de un dispositivo médico mínimo. Deberán estar previstos medios de reemplazo.

- Medios de comunicación: para todas las disciplinas, el Médico Jefe deberá poder comunicarse con todos los elementos de su sistema de socorro médico, bien sea por la red general o por una propia.

- Formalidades administrativas: en todos los casos, será necesaria una toma de contacto con las autoridades locales, o en su defecto con una organización privada para prever un plan de actuación en caso de accidente masivo o reiterado, que desborde la capacidad del servicio médico de la disciplina en cuestión.

Deberá realizarse un plan de socorro médico para cada prueba especial de un rallye puntuable para un Campeonato FIA, y para cada etapa cronometrada de rallyes todo terreno (recomendado para los demás rallyes) precisando los lugares de ubicación de los socorros, las instrucciones de intervención, los itinerarios de evacuación y los hospitales previstos y contactados

Para los rallyes del Campeonato del Mundo FIA, se realizará una toma de contacto, por escrito, solicitando el estado de alerta de los servicios de urgencia de los hospitales previstos, 16 días antes del rallye, como muy tarde.

Para los rallyes todo terreno, deberá enviarse a la FIA un dossier completo del sistema de socorro, como muy tarde, tres semanas antes del inicio de las verificaciones.

PARA EL PÚBLICO:

- Los servicios médicos para el público serán necesarios cuando existan recintos cerrados dirigidos por el organizador. Si el servicio destinado al público está dirigido por una organización diferente, estará siempre coordinado por el Médico Jefe.

9.4. Recomendaciones referentes a los entrenamientos privados en circuitos automovilísticos (ver igualmente el 16):

La FIA precisa que no es de su competencia la reglamentación de los entrenamientos privados, cuya organización debe estar definida por una relación contractual entre el usuario y el propietario del circuito.

Sin embargo, se deben precisar recomendaciones para la seguridad de los entrenamientos privados.

Se recomienda, para todo entrenamiento privado que comporte la noción de gran velocidad y que esté destinado a vehículos que deban, ulteriormente, participar en competiciones FIA, establecer con el propietario del circuito, o su representante, un protocolo mínimo de socorros médicos:

- Designación de un médico responsable de la organización de los socorros, este puede ser el Médico Jefe habitual del circuito, u otro médico en el que haya delegado sus funciones.
- Presencia de un equipo de extracción.
- Presencia de ambulancias de reanimación en número suficiente.
- La presencia de uno o varios médicos especializados en reanimación y de uno o varios vehículos de intervención médica.
- La presencia "in situ" de una estructura de reanimación.
- Alerta de los hospitales cercanos.
- Un medio de evacuación por carretera o aéreo, equipado para cuidados intensivos.
- Se aconseja vivamente a los diferentes equipos que suscriban un contrato con los circuitos precisando los puntos anteriormente citados.

9.5. Informaciones medico-técnicas y consignas prácticas:

- **Organización de las intervenciones médicas:** en el lugar de un accidente, la organización y la dirección de la intervención médica están aseguradas únicamente por el médico designado a estos efectos por el organizador. El personal médico deberá estar familiarizado y formado para una utilización apropiada del equipo disponible a bordo de un vehículo de intervención médica.

- **Vehículos médicos de intervención (o de intervención médica):**

para todas las disciplinas en pista, carretera y todo terreno, los vehículos de intervención tienen por misión, en caso de accidente, hacer llegar al lugar del suceso, un médico especialista en reanimación en el menor tiempo posible. Pueden ser de uso médico únicamente (solución mejor para los circuitos) o de uso médico mixto con material de extracción, de liberación y/o de lucha contra incendios. Para los rallyes de los campeonatos F.I.A., si el vehículo médico de intervención fuese de uso único, deberá llevar a bordo:

Un extintor.

Material de liberación ligero que permita seccionar los arcos de seguridad (igualmente se aconseja para todos los rallyes).

Pueden estar equipados para el transporte de un herido (rallyes todo terreno), siempre que uno de ellos (y solo para circuitos) sea lo suficientemente rápido para seguir la primera vuelta de cada carrera, y si el eventual vehículo FIA responde a las especificaciones precisas (ver 9.2.), la potencia, el número de puertas o el equipamiento del habitáculo son libres. El arco de seguridad es siempre y en todo caso aconsejable. Es igualmente aconsejable el uso del casco, sobre todo en los circuitos, para todo el personal de a bordo. El vehículo deberá estar, ante todo, adaptado al terreno y al tipo de competición. Todo vehículo de intervención médica deberá estar equipado de un eficaz sistema de transmisión, emisor-receptor, y del material cuya lista, no limitativa, es la siguiente:

I./ Vías aéreas:

- dispositivo de control de las vías aéreas superiores (por ejemplo: Fastrach ® o Combitube ®, etc.; la elección del equipo dependerá de la formación local; el personal deberá estar familiarizado con la utilización del equipo escogido; de hecho, el material que el personal conoce bien y que utiliza habitualmente.
- dispositivo de detección de dióxido de carbono expirado, a fin de confirmar la correcta colocación de los tubos endotraqueales.
- mascarar con reservorio sin reinspiración para los pacientes que respiran espontáneamente.

II./ Ventilación:

- aspirador portátil (300 mm. Hg de presión).
- juego completo de sondas de aspiración mas una ventosa Yankauer.
- un ventilador auto-hinchable (tipo AMBU) con depósito de O₂ y mascarilla.
- botella de O₂ portátil con regulador y racores apropiados.
- tubos de Guedel de talla 3 (x2) y de talla 4 (x2).
- sondas nasofaríngeas de calibre 7 (x2).
- laringoscopio para adultos con baterías y bombillas de repuesto.
- sondas orales endotraqueales, con manguito y neumotapón, de talla 7 (x2), de talla 8 (x2), con racores apropiados y dispositivo hinchable.
- mini dispositivo de cricotiroidotomía x2.
- drenaje torácico con válvula anti reflujo.

Se recomienda disponer de máscaras con barrera para la práctica eventual del boca a boca.

III./ Asistencia circulatoria:

- instrumento de perfusión, canalización intravenosa para tomar vías de goteo IV (x 4).
- aparato de transfusión IV (x4).
- catéteres IV talla 14 x 3/ talla 16 x 3.
- un volumen suficiente de expansores volémicos.

- monitor cardiaco y pulsioxímetro, obligatorio en el vehículo médico FIA en el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato Internacional de Formula 3000 de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato de automóviles de Sport de la FIA; aconsejable para las demás disciplinas.

- desfibrilador: facultativo.

- esfigomanómetro + estetoscopio.

IV ./ Cervicales:

- collarín cervical rígido para adulto x 2.

- inmovilizador vertebral de un tipo aconsejado por la FIA (en ausencia de equipo de extracción).

V ./ Vendas, paños y gasas:

- juego de vendas, paños y gasas, incluyendo 10 paños de campo quirúrgico de grandes dimensiones.

- envolturas, vendas y gasas para quemados (por ejemplo paquetes Water Gel, cobertura isotérmica).

VI ./ Medicamentos:

- medicamentos de reanimación utilizados en el país en cuestión.

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

- medicamentos para problemas respiratorios.

- medicamentos para problemas cardiovasculares.

- medicamentos analgésicos o espasmolíticos.

- medicamentos sedantes y antiepilépticos.

- esteroides.

- medicamentos para intubación y anestesia local.

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

A título de ejemplo:

Medicamentos IV:

- atropina.

- midazolam.

- hypnomidate.

- ketamina.

- succinilcolina.

- metoclopramida.

- prednisona.

- epinefrina.

- tramadol.

- diazepam.

Atomizador:

- terbutalina.

- nitroglicerina.

VII ./ Varios:

- tijeras, u otros instrumentos para cortar el arnés y el mono ignífugo.

- manta de supervivencia.

- pieza de tejido negro, tipo fotógrafo, que permita la correcta intubación a la luz del día (aconsejable).

- guantes esterilizados y no esterilizados

- para los rallyes todo terreno, un inmovilizador vertebral y collarines cervicales.

Equipos de extracción:

el número habitual de sus componentes es de seis, está formado por bomberos, comisarios de pista, socorristas, paramédicos; uno o dos médicos pueden formar parte de ellos. Es indispensable un entrenamiento regular.

Equipamiento individual requerido:

- mono ignífugo con la mención "extraction".
- calzado apropiado.
- guantes y tijeras o cuchillo.

Equipamiento colectivo requerido:

- inmovilizador vertebral para extracción de un tipo aconsejado por la FIA.
- un juego de collarines cervicales.
- una plancha de extracción.
- una manta ignífuga (recomendado).

Salvo casos excepcionales, se usará un solo vehículo para el conjunto del equipo, tipo monovolumen de 6 a 8 plazas. Los vehículos de tipo furgón no son recomendables en general, y deberán ser evitados para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA -

La unidad de reanimación debe contar, como mínimo, con el siguiente material:

- Fonendoscopio (estetoscopio).
- Otoscopio.
- Esfingomanómetro.
- Ventilador respirador manual (tipo AMBU).
- Ventilador respirador automático (mecánico).
- Reserva de oxígeno.
- Aspirador.
- Colchón inmovilizador (de depresión).
- Caja para intubación.
- Caja para traqueotomía.
- Caja con instrumental quirúrgico estéril y pinzas hemostáticas.
- Paños estériles para grandes quemados.
- Material para perfusión intravenosa central y periférica.
- Equipo para drenaje torácico de emergencia.
- Medicamentos de primeros auxilios.
- Diversas soluciones para perfusión, en particular soluciones de grandes moléculas (expansores de plasma).
- Desfibrilador.
- Aparato para el control de la función cardiaca (y eventualmente para la transmisión a distancia de los datos tomados).
- Dispositivo neumático para reducción y contención de fracturas.
- Collarín cervical.

Material desechable:

- sondas de intubación
- sondas para oxígeno
- sondas gástricas
- sondas vesicales
- sondas para drenaje torácico
- material de sutura
- jeringuillas y agujas.

De forma opcional:

- Tractor cervical
- Dispositivo neumático antishock
- Para los Campeonatos del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA-: la lista de material médico arriba relacionado, debe necesariamente estar doblado para permitir al mismo tiempo permitir los cuidados intensivos a dos heridos.
- Además del material “unidad de reanimación”, el campamento de los rallyes todo terreno debe disponer igualmente, cuando esté implantado en un país desértico y lejos de un hospital, de un equipo de radiografía y de ecografía.

El centro médico permanente debe, preferentemente, encontrarse en un lugar relativamente céntrico, pero aislado eficazmente, e instalado en un recinto cerrado y vigilado, en ningún caso el público podrá penetrar o atravesar la superficie delimitada por este recinto. Debe tener también acceso fácil desde la pista, con helipuerto contiguo. Deberá, salvo derogación justificada, estar situado al lado de la entrada del pit lane.

Deberá componerse, como mínimo de:

1 –una zona “cuidados intensivos” que contenga:

- Tres puestos de cuidados;
- Dos puestos de cuidados intensivos en la misma estancia o en dos salas separadas;
- Un puesto de cuidados para grandes quemados con un mínimo de una ducha (con grifo flexible y desagüe);
- Una puerta dando directamente acceso hacia el exterior para el acceso de accidentados, de dos metros de ancho como mínimo; las puertas entre las salas de toda esta zona no podrán tener una anchura inferior a 1.50 m;

La superficie de la zona “cuidados intensivos” como tal, no podrá ser inferior a 30m² con la salvedad del eventual añadido de salas suplementarias;

2 –una zona “recepción y curas” que comprenda:

- una entrada particular diferente de la de cuidados intensivos
- una recepción donde estarán ubicados los medios de comunicación interiores y exteriores del circuito (teléfono, radios, televisión);
- un despacho médico;
- una sala de curas y de reposo (dos camas);
- un puesto de reconocimiento médico;
- lavabos para el público;
- preferentemente, una zona para las comidas y el descanso del personal médico, con vestuarios, lavabos particulares y duchas;
- una sala para almacenar material;

A falta de una instalación particular, el despacho médico y los lavabos deberán poder ser utilizados para el control anti-doping.

La superficie total de esta zona “curas” deberá ser alrededor de 60m².

3- En las dos zonas “cuidados intensivos” y “curas” deberá estar previsto contar con : puntos de agua caliente y fría en cantidad suficiente; una temperatura e iluminación adaptados; un grupo electrógeno.

4- La separación entre ambas zonas deberá estar protegida (cerradura u otro dispositivo). La anchura deberá ser de 1.50 m si es con una puerta o de 2m si es con dos puertas.

5- si se prevé una estancia suplementaria para los reconocimientos complementarios (RX u otros), podrá ser común a las dos zonas del centro, o encontrarse en la parte de cuidados intensivos.

La FIA podrá facilitar los planos de las diversas realizaciones aprobadas.

- una sala de cuidados intensivos (dos puestos).
- una ducha (con tubo flexible y desagüe) estrictamente reservada al tratamiento de quemados.
- están previstos habitualmente: una oficina médica, una recepción, y servicios (WC).
- una sala con camas de recuperación o reposo, y una sala para el personal médico.
- agua corriente caliente y fría.
- temperatura e iluminación correctas.
- medios de comunicación interiores y exteriores al circuito.

La FIA puede facilitar el esquema de un centro a título de ejemplo.

Los monos de los médicos: deben preferentemente ser ignífugos, llevar la mención "DOCTOR" en la espalda y en el pecho. Son obligatorias para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA, y recomendables para los demás casos.

Helicóptero: como mínimo debe estar equipado con una camilla para un herido acostado, convenientemente fijada al suelo y accesible. Debe estar equipado con el material conforme a la lista de los "vehículos médicos de intervención" citada anteriormente, y un ECG/desfibrilador.

Recomendaciones para la puesta en marcha de las asistencias durante el curso de pruebas en pista (salvo rallycross y autocross):

Sobre el terreno:

a.) Para los monoplazas, el piloto que tenga problemas para salir de su vehículo sin ayuda exterior, debe señalar, en la medida de lo posible, por medio de un simple gesto (por ejemplo levantando un brazo), y no deberá intentar salir por sus medios sino esperar la llegada de la ayuda especializada.

b.) En todo caso, los comisarios de pista no deben extraer al piloto accidentado por sí mismos (salvo casos de fuerza mayor: incendio, peligro inmediato), sino asistirle hasta la llegada de la ayuda especializada.

Estas informaciones "a" y "b" deben darse a conocer al personal afectado (pilotos y comisarios) con ocasión de los briefing.

c.) Los médicos, paramédicos, o en su defecto los comisarios de pista que estén en las inmediaciones del accidente, deben, en caso de evidentes dificultades del piloto afectado, informar de forma visual a la red de TV, levantando los brazos en forma de "V".

En la Dirección de Carrera:

a.) Teniendo en cuenta los elementos de información de los que disponga, el Director de la Prueba (para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA) y el Director de Carrera en los demás casos, decidirá el método a seguir (ver aplicación práctica).

b.) Las consecuencias prácticas de la decisión tomada deben ser instantáneamente coordinadas entre el Director de Carrera y el Médico Jefe conjuntamente.

El plan de puesta en marcha de auxilios debe ser cuidadosamente establecido con antelación; aconsejándose vivamente la creación de una tabla de correspondencia entre las pantallas de TV y los vehículos de intervención médica.

Debe organizarse un briefing del personal médico y paramédico antes de los primeros entrenamientos (obligatorio para el Campeonato del Mundo de Formula Uno de la FIA, el Campeonato GT de la FIA y el Campeonato MVT de la FIA).

c.) La transmisión de órdenes a los equipos médicos y de extracción debe hacerse cuanto antes y sin intermediarios, y exclusivamente a través de las radios del Director de Carrera y del Médico Jefe.

Aplicación práctica:

Los procesos de intervención a utilizar serán los siguientes:

FORMULA UNO

Parada de la sesión (bandera roja) o "Safety Car" para incidente mecánico: no hay intervención médica.

Parada de la sesión (bandera roja) o "Safety Car" para accidente: intervención según decisión de la dirección de carrera:

- a./ del vehículo médico de la FIA.
- b./ del vehículo médico de intervención mas próximo.
- c./ después de la recepción de información sobre el estado de los pilotos, eventualmente, envío por la dirección de carrera del equipo de extracción mas próximo.

Vehículo fuera de la pista (bandera amarilla): en caso de duda sobre el estado del piloto, el director de carrera tiene la facultad de enviar a la pista el vehículo médico de la FIA antes de un eventual procedimiento de bandera roja o de "safety car".

Si las circunstancias lo requieren, el director de carrera puede modificar este procedimiento. En este caso debe informar al delegado médico de la FIA antes del viernes por la mañana.

OTRAS PRUEBAS FIA DE CIRCUITOS (recomendado para todos los casos)

Ningún vehículo médico se podrá mover sin haber recibido orden directa de la dirección de carrera.

Si las circunstancias lo requieren el director de la prueba o el director de carrera pueden modificar este procedimiento, y en este caso, deben informar al delegado médico de la FIA y/o al jefe médico de la prueba.

a./ Parada de la sesión (Bandera roja):

- i./ problema mecánico únicamente: los vehículos médicos no se mueven de sus puestos.
- ii./ accidente: después de la decisión de la dirección de carrera salida de todos los coches de intervención médica y de todos los equipos de extracción.

Sin embargo, el número total de vehículo médicos que entren en pista no será mayor de 9, preseleccionados por el Director de la Prueba o el Director de Carrera de acuerdo con el Médico Jefe.

Intervendrán el coche de intervención médica y el de extracción que primero lleguen.

Los otros, salvo accidente gravísimo o múltiple, volverán a sus puestos.

b./ Neutralización de la carrera (Safety car): cuando la carrera se neutraliza como consecuencia de un accidente, se enviarán, por orden del director de carrera, el o los vehículos médicos mas próximos.

NOTA: las ambulancias nunca saldrán automáticamente, sólo por orden específica. Los itinerarios (por la pista o por las vías de servicio) deben ser conocidos y reconocidos.

Recomendaciones para la puesta en marcha de las asistencias durante el curso de pruebas de rallycross y autocross:

Sobre el terreno:

Los comisarios de pista no deben extraer por sí mismos a un piloto accidentado, sino solamente asistirlo esperando a que llegue la ayuda especializada. Los pilotos y los comisarios han de estar informados.

Aplicación práctica:

El Director de carrera, tras información o visualización de los hechos, pondrá en marcha el procedimiento de socorro bajo bandera roja. El vehículo de intervención y/o la ambulancia, así como el equipo de extracción se trasladarán también al lugar del suceso.

Recomendaciones para la puesta en marcha de las asistencias durante el curso de pruebas en carretera:

Todo socorro que necesite el desplazamiento de un vehículo médico se pondrá en marcha bajo orden individual dada por el Médico Jefe, tras acuerdo con el Director de Carrera, o para los rallyes, con el Director de la Prueba Especial. Toda evacuación, terrestre o aérea, se hará por itinerarios predeterminados, hacia los hospitales previstos, deberá obtenerse previamente la autorización del Director de Carrera (o la del Director de la Prueba Especial para los rallyes).

Recomendaciones para la puesta en marcha de las asistencias durante el curso de pruebas de rallyes todo terreno:

El Médico Jefe, que se trasladará lo más a menudo posible en helicóptero, en caso de accidente, recibirá las informaciones transmitidas por los equipos de vigilancia o por un coche de intervención médica, y tomará las decisiones que sean menester.

Deberán preverse medios de enlace suficientemente operativos entre los diferentes elementos del servicio médico, el Médico Jefe y la Dirección de Carrera.

El Médico Jefe deberá, igualmente, organizar el transporte al hospital local previsto para cada etapa, o hacia el campamento médico. También organizará los transportes secundarios hacia el país de origen del herido.

Para los rallyes todo terreno, a falta de una inspección médica, los observadores designados por la FIA estarán habilitados para verificar la aplicación del presente reglamento y para obtener la confirmación escrita del Médico Jefe de la prueba.

10. SERVICIO DE RESCATE.

10.1. Objetivos.

El servicio de rescate debe suministrar el personal y el material para extraer a toda persona que se encuentre atrapada como consecuencia de un accidente sobrevenido en la pista.

Las primeras operaciones de socorro serán efectuadas normalmente por los comisarios del puesto de observación más próximo, como se describe en el punto 6.2.1.. Sin embargo, dado lo limitado de su material, será necesario utilizar en caso de accidente grave a vehículos especializados, equipados según las indicaciones mencionadas mas abajo. Estos vehículos podrán desempeñar funciones diferentes como las descritas en el párrafo 7.2. y deberán intervenir en los 90 segundos siguientes al accidente.

10.2. Asistencia técnica.

Si en caso de accidente un piloto se encontrase bloqueado dentro de su vehículo, los servicios de socorro pueden eventualmente pedir consejo a un ingeniero del equipo en cuestión. Llegado el caso, el Director de este equipo deberá presentarse en Dirección de Carrera espontáneamente, a menos que haya sido llamado antes personalmente.

Si la asistencia técnica del equipo afectado se juzga necesaria por el Director de Carrera, este último le hará acompañar hasta el lugar del accidente, y le pondrá en contacto con el responsable in situ de la organización del socorro. Cualquier otra intervención en la pista está estrictamente limitada a los servicios de socorro y a los oficiales de la prueba en cuestión.

10.3. Material de rescate.

Los vehículos de intervención destinados a acometer el rescate de personas de los vehículos dañados, deberán tener a bordo, al menos, el equipo siguiente:

Equipo de corte:

- Una cizalla en frío.
- Una cizalla neumática.
- Una sierra de aire comprimido en cantidad suficiente para un corte de una duración de 20 minutos a presión máxima de 7 Kg. por cm².
- Hojas de sierra previstas para el corte de materiales composites reforzados por medio de fibra de vidrio, fibra de carbono o kevlar.
- Un cortador hidráulico ancho.

Equipo hidráulico:

- 1 equipo de socorro 8/10 toneladas, del tipo standard completo, suministrado por las sociedades Hurst, Tangy, etc. ... o equivalente.
- 1 separador ancho.
- 1 separador pequeño.
- 1 gato de 1 Tm.

Herramientas:

- Un cuchillo para cada miembro del equipo para la liberación rápida del piloto.
- Dos sierras para metal con hojas irrompibles.
- Un hacha pequeña.
- Dos pares de cizallas de chapa, una curvada y otra recta.
- Un par de cizallas para el corte de tejidos en aramida, en fibras de vidrio o en fibra de carbono.
- Un par de pinzas.
- Una palanca.
- Unas tijeras en frío de 3 cm.
- Una curvadora de tubos.
- Una cuerda de nylon de 5 m., de una resistencia máxima de 3 Tm.
- Una llave inglesa.

- Un juego de llaves (AF).
- Un juego de llaves (métricas).
- Un juego de llaves fijas y de estrella.
- Un juego de llaves Allen (métricas y AF).
- Dos martillos.
- Un martillo plano de 4 kg.
- Unos juegos de destornilladores planos y de estrella.
- Una linterna.

11. OTROS SERVICIOS.

Los siguientes servicios deberían igualmente estar disponibles:

- Vehículos, material y personal para la reparación de barreras, superficies y estructuras dañadas durante la prueba.
- Vehículos para la retirada y el transporte de vehículos de carrera abandonados.

Los vehículos inmovilizados en emplazamientos peligrosos deberían ser desplazados a lugares seguros, sea manualmente, sea por medio de grúas o vehículos adaptados específicamente para elevarlos. Para esa función no deberá utilizarse ningún otro medio salvo autorización expresa de la FIA.

Estas grúas deberán igualmente estar disponibles para transportar al Paddock los vehículos abandonados al final de cada carrera o sesión de entrenamientos.

El remolque con la ayuda de una cuerda o un cable no es recomendable en ningún caso.

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

- Patrullas de seguridad para controlar a los espectadores:

En el caso de incidentes relacionados con la seguridad y el control de los espectadores, los comisarios de pista deben cooperar con las autoridades tal y como se prevé en el plan de gran urgencia, informando a Dirección de Carrera todo incidente que se produzca (ver 3.5.) y permitiendo al servicio de seguridad utilizar todos los medios de comunicación disponibles en el puesto.

CAPÍTULO 4.- PRESCRIPCIONES SUPLEMENTARIAS.

12. RECOMENDACIONES PARA CARRERAS NOCTURNAS.

12.1. Equipo de los puestos. (ref. párrafo 3.3. y 4.1.).

Las banderas de señalización y el panel del vehículo de seguridad "SC" serán reemplazadas por discos de doble cara de un diámetro de (80 cm.) , o por paneles de una superficie parecida, con un mango de 50 cm. de largo , cada cara será pintada con pintura reflectante de color: amarillo, amarillo con franjas rojas, blanca, verde (el azul para la señal de adelantamiento no es necesario dado que la maniobra se efectúa por vehículos con faros).

Alternativamente, en lugar de discos amarillos y verdes, podrá utilizarse la señalización luminosa descrita en el párrafo 4.2.. Por otra parte, cada oficial de cada puesto de vigilancia deberá estar

provisto de una lámpara (o linterna) a pilas que no deberá dirigirse jamás hacia los vehículos que se aproximen por la pista.

NOTA: El paso de la señalización de día a la señalización de noche debe hacerse simultáneamente en toda la pista y por orden del Director de Carrera.

12.2. Personal de los puestos de vigilancia (ref. apartado 3.4.)

El personal de cada puesto aumentará de manera que permita períodos de descanso adecuados, con el fin de asegurar la continuidad del servicio, y todos los miembros del personal no deberán estar jamás de servicio al mismo tiempo.

12.3. Intervenciones (ref. artículo 6).

Antes de toda intervención en la pista, se iluminarán todos los obstáculos de manera que queden visibles a los conductores. El personal autorizado a intervenir deberá vestir enteramente o en parte de un color reflectante vivo.

Los vehículos de intervención deberán estar provistos, sobre el techo, de luces de un color aprobado por la ADN, intermitentes, y franjas longitudinales dobles de 10 cm. mínimo de ancho, pintadas en amarillo reflectante sobre todas las partes que definan el tamaño del vehículo.

Deberán preverse áreas de estacionamiento a lo largo de la pista para evitar tener que recorrer a poca velocidad grandes distancias, o remolcando, o sobre sectores peligrosos. Señales luminosas o reflectantes deberán colocarse en el vehículo que se remolca de forma que se muestren sus dimensiones. Estas señales se colocarán en los vehículos que no puedan ser retirados o sobre otros obstáculos molestos que no puedan ser desplazados.

12.4. Señales bajo la autoridad del Director de Carrera (ref. 4.1.1.)

Estas señales se darán de la manera siguiente:

12.4.1. **Salida.-** Mediante luces, descritas en el párrafo 4.3.

12.4.2. **Llegada.-** Mediante una bandera ajedrezada iluminada por una luz colocada al borde de la pista.

12.4.3. **Señal de parada (bandera roja).-** Mediante un panel de 60x100 cm., con la palabra STOP indicada en caracteres de un espesor de 5 cm. y una anchura de 15 cm. y una altura de 40 cm., pintada en blanco reflectante sobre un fondo rojo igualmente reflectante, mostrada en la línea de llegada. Igualmente podrá haber luces rojas colocadas a discreción del Director de Carrera y accionadas solamente por él.

NOTA: En los dos casos, una preseñalización se dará por radio a una distancia adecuada de la línea de salida al Director de Carrera.

12.4.4. **Paradas individuales (bandera negra y panel mostrando el número de competición del concursante).-** Por medio de una lámpara blanca que oscile transversalmente y de un panel con el número de competición iluminado por una luz.

12.4.5. **Advertencia individual de problemas mecánicos (bandera negra con disco naranja y panel negro mostrando el número de competición del concursante).-** Mediante un panel negro de 80 x 80 cm. con un disco naranja reflectante de 40 cm. de diámetro en el centro, y de un panel iluminado mostrando el número de competición del concursante.

12.4.6. **Advertencia individual de conducta antideportiva (bandera negra y blanca y panel mostrando el número de competición del concursante).**- Mediante un panel negro de 80 x 80 cm. con un triángulo blanco equilátero de 45 cm. por cada lado en el centro, y un panel iluminado mostrando el número del vehículo.

12.5. **Vehículo de Seguridad** (ref. artículo 5).

Aunque un solo Vehículo de Seguridad es suficiente para circuitos de una longitud de hasta 7 km., se recomienda que, para carreras que se desarrollen durante la noche, se prevean 2 de estos vehículos, en emplazamientos apropiados, con el fin de impedir la carrera peligrosa de vehículos que traten de ganar una vuelta con la intervención del Vehículo de Seguridad.

12.6. **Servicios médicos, de lucha contra incendios y de socorro.**

Será necesario organizar el personal que está descrito en el párrafo 12.2. anterior.

12.7. **Reglamento particular.**

Deben suministrarse informaciones concernientes a las disposiciones que difieren de las adoptadas para pruebas que se desarrollen por la noche.

Principalmente:

- Número y emplazamiento de los Vehículos de Seguridad y descripción de sus luces de identificación.
- Emplazamiento de todas las señales para interrumpir la carrera.
- Período durante el cual es obligatorio el uso de faros.
- Obligación de los vehículos concursantes de tener reflectantes las indicaciones de los comandos del corta circuito eléctrico y extintores, así como los tiradores de las puertas y las anillas de remolque.

13. **AUTOCROSS Y RALLYCROSS.**

13.1. **Organización General.**

La organización se adecuará a las prescripciones para las carreras en circuito (artículo 1) y a los capítulos del Anexo "M" concernientes a la organización y los circuitos. El circuito así como la organización deberán ser aprobados por la ADN.

13.2. **Vigilancia de la pista.**

13.2.1. **Puesto de Dirección de Carrera.-**

El puesto de Dirección de Carrera, situado cerca de la línea de salida, deberá facilitar al Director de Carrera y a sus ayudantes, las condiciones necesarias para el desarrollo de sus funciones en buenas condiciones; su acceso deberá limitarse exclusivamente a su personal. Lo ideal es que desde el puesto de Dirección de Carrera debiera verse todo el circuito.

Estará equipado con un micrófono conectado a los sistemas de megafonía utilizados para dirigirse al paddock y al público, y si es posible de un teléfono unido a la red urbana.

Deberá disponer igualmente del material necesario para conectar con los puestos de control.

Las funciones del puesto de Dirección de Carrera y del Director de Carrera, serán similares a las enumeradas para las carreras en circuito en el artículo 2, salvo que el circuito no tendrá que ser forzosamente abierto y cerrado por un vehículo oficial, sino que puede hacerse a través de una comunicación visual o verbal con los puestos de control.

13.2.2. **Puestos de los comisarios de pista.-**

Estos puestos estarán situados a lo largo de la pista, sin sobrepasar más de 200 m. de distancia entre ellos, de tal manera que cada uno pueda ver al que le precede y al que le sigue. Los puestos consisten en una zona correctamente protegida de las piedras y otros objetos, situada al menos a un metro por detrás de un muro o de una barrera de seguridad que se elevará un metro por encima del nivel donde se encuentren los comisarios, o estará delimitado por una barrera situada, al menos, un metro por detrás del borde de talud vertical de una altura apropiada. El personal no tendrá que operar sin protección más que en caso de accidente. Cada número de puesto deberá ser claramente visible, no solamente desde la pista, sino también, en la medida de lo posible, por el Director de Carrera.

Habrá un mínimo de dos comisarios en cada puesto, comprendido un observador/comisario de señalización (que podrá igualmente servir de juez de hechos para los casos de obstrucción, provocación de un accidente, o en los casos en los que las balizas fueran tocadas por los concursantes) y un comisario de lucha contra incendios específicamente entrenado y vestido adecuadamente para intervenir.

Deberes:

Los deberes y las intervenciones de los comisarios de ruta so, de forma general, similares a las expuestas en el artículo 3.5., en la medida en que sean aplicables a las carreras de velocidad sobre pistas cortas y no pavimentadas.

Equipamiento (material):

Cada puesto deberá estar provisto al menos de :

- Un juego de banderas de señalización compuesto por una bandera roja, dos banderas amarillas, una bandera amarilla con rayas rojas, una bandera blanca, una bandera verde y una bandera azul (la bandera azul no es necesaria para Rallycross).
- Al menos dos extintores portátiles, cada uno con una capacidad mínima de 6 kg., y con un producto extintor aprobado por la ADN.

Cada puesto deberá disponer, además, del siguiente material:

- Útiles para enderezar un vehículo volcado (cuerdas, garfios, palancas).
- Manta ignífuga para sofocar incendios.
- Guantes ignífugos recubiertos de aluminio.

Los comisarios deberán estar equipados para cortar los cinturones de seguridad, las redes (o mallas) de seguridad, etc.

13.2.3. **Otras intervenciones** (ver artículo 11).-

El organizador debe suministrar una grúa móvil capaz de levantar un vehículo averiado, así como material de intervención suplementario. Además debe haber al menos 2 vehículos para remolque.

13.3. **Señalización.**

La señalización se limitará a la bandera azul (únicamente Autocross), amarilla, blanca, roja y verde en los puestos de comisarios, el Director de Carrera tendrá a su disposición la bandera roja, la negra, la negra y blanca, la negra con disco naranja y las de salida y llegada (de cuadros).

Las señales por banderas deberán ser conformes con el Artículo 4, salvo las siguientes excepciones:

I./ La bandera amarilla será mostrada sólo en el puesto inmediatamente anterior del accidente/obstáculo. Después de esta bandera, los pilotos no podrán adelantar a otros participantes, antes de haber rebasado completamente el incidente sobre el que se ha desplegado la bandera, no se sacará bandera verde en esta situación.

II./ Bandera roja, bandera negra, bandera negra y blanca: la decisión de presentar estas tres banderas, será normalmente de la competencia del Director de Carrera.

III./ La bandera amarilla con rayas rojas debería siempre ser desplegada después del riego de la pista.

- Podrán utilizarse balizas para delimitar el recorrido (en número tan escaso como sea posible) y será incumbencia de los jueces de hechos hacer el informe de aquellos vehículos que hayan desplazado una baliza o que hayan pasado por el lugar incorrecto.
- Se utilizarán igualmente paneles fijos para indicar las desviaciones de recorrido tales como chicanes artificiales, donde la visibilidad es limitada, y la entrada a paddock que deberá indicarse claramente.
- Si se utilizan semáforos para la salida, la luz roja deberá situarse encima de la luz verde y estará encendida como mínimo 2 segundos antes de cambiar a la verde.

13.4. **Servicio Médico.**

El servicio médico debe ser conforme a las normas establecidas para las carreras en circuito .) en los artículos 9.1, 9.2, y 9.5, así como a las indicaciones suministradas en el cuadro recapitulativo que existe al final de este Anexo.

13.5. **Servicio de lucha contra incendios.**

El servicio de lucha contra incendios debe cumplir con las normas previstas en el artículo 8, teniendo en cuenta el hecho de que los circuitos y las carreras son cortas, lo que facilita la intervención. Deberá haber, al menos, dos dispositivos móviles, acordes con las especificaciones del artículo 8.3.1., capaces de atravesar el terreno del circuito en cuestión. Se recomienda la presencia de bomberos profesionales.

El paddock deberá estar provisto de emplazamientos destinados al servicio de lucha contra incendios, claramente señalados, libremente accesibles y equipados de manera adecuada.

13.6. **Riego de la pista.**

Si fuera necesario regar la pista, deberá hacerse con una mezcla para fijar el polvo la víspera de la carrera o después de los entrenamientos; puede efectuarse igualmente, por la decisión de los Comisarios Deportivos, entre las mangas, con la única condición de que los participantes sean avisados con el tiempo suficiente para poder elegir los neumáticos.

14. **RECOMENDACIONES PARA LOS RALLYES.**

Las previsiones que siguen deben ser respetadas, pero no tienen por qué aparecer necesariamente en el reglamento particular del rallye.

Se permite a cada organizador añadir elementos susceptibles de mejorar la seguridad del público y de los participantes.

Se llama la atención de los organizadores sobre las exigencias de los artículos 9.1, 9.3. y 9.5.

14.1. **Seguridad General.**

14.1.1.) **Plan de Seguridad.**- Deberá establecerse un plan de seguridad en el que conste:

14.1.1.1. El lugar donde se ha instalado el CG del rallye, (la Dirección de Carrera).

14.1.1.2. El nombre de los diferentes responsables:

- Director de Carrera.
- Directores de Carrera Adjuntos.
- Médico Jefe (que tendrá la aprobación de la FIA para las pruebas del Campeonato del Mundo, conforme al 9.1.).
- Responsable de la seguridad.
- Jefes de Seguridad (en cada prueba especial).

14.1.1.3. Las direcciones y teléfonos de los diferentes servicios de seguridad:

- Policía.
- Hospitales.
- Servicio Médico de Urgencia.
- Servicio contra incendios.
- Talleres mecánicos.
- Cruz Roja, o equivalente.

14.1.1.4. El itinerario completo, con los sectores de enlace detallados.

14.1.1.5. El plan de seguridad de cada prueba especial, que incluirá la lista de los oficiales principales, de los servicios de urgencia para cada prueba especial, números de teléfono etc., mas un plano detallado de la prueba especial.

14.1.1.6. El plan de seguridad deberá anticipar específicamente los problemas que puedan acaecer en cada uno de los siguientes aspectos:

- a.) Seguridad del Público.
- b.) Seguridad de los equipos participantes.
- c.) Seguridad de los Oficiales de la Prueba.

14.1.1.7. Para , los rallyes del Campeonato del Mundo, la FIA, los Observadores y los Delegados de Seguridad y de Prensa de la FIA, recibirán un Plan de seguridad, al menos dos meses antes de la salida. Este plan incluirá el itinerario completo, incluidos los sectores de enlace. Cualquier comentario que la FIA crea oportuno realizar, será conocido en las dos semanas siguientes a la fecha de recepción del plan.

14.1.2.) **Responsable de Seguridad.-**

14.1.2.1. Se designará un Responsable de Seguridad en el reglamento del rallye. Formará parte del Comité de Organización y participará en la realización del plan de seguridad.

14.1.2.2. Durante el rallye, estará en contacto permanente con Dirección de Carrera, el Médico Jefe y con la salida de cada prueba especial (por teléfono o por radio).

14.1.2.3. Se encargará de la aplicación del plan de seguridad.

14.1.3.) **Jefe de Seguridad de Prueba Especial.-**

14.1.3.1. El Responsable de Seguridad estará asistido en cada prueba especial por un Jefe de Seguridad.

14.1.3.2. El Jefe de Seguridad de Prueba Especial deberá efectuar la inspección de su prueba y verificar su conformidad con el plan de seguridad antes del paso del vehículo 0.

14.1.4.) **Control.-**

14.1.4.1. El control del cumplimiento del plan de seguridad estará bajo la responsabilidad del Director de Carrera.

14.1.4.2. En los rallyes de Campeonato de la FIA, el o los Observador/es pondrá/n una atención especial en los procedimientos de seguridad.

14.2. Seguridad del Público:

Una prioridad esencial del Plan de Seguridad es garantizar la seguridad del público que se encuentre en los alrededores, incluidos los espectadores.

Con la posible excepción del 14.2.1., las medidas no limitativas que siguen deberían ser respetadas para todos los rallyes internacionales.

14.2.1.) Película educativa (recomendada para todas las pruebas).

14.2.1.1. Con forma de spot publicitario.

14.2.1.2. Duración de 30 segundos.

14.2.1.3. Comentada por uno o varios pilotos de notoriedad, en la o las lenguas que se hablen en el país donde vaya a celebrarse la prueba.

14.2.1.4. No mostrará ningún accidente.

14.2.1.5. Se difundirá en varias ocasiones.

14.2.2.) Recomendaciones para las Pruebas Especiales.

14.2.2.1. La concepción de cada prueba especial deberá tener en cuenta las características específicas del público del país donde se celebre la prueba.

14.2.2.2. Se escogerá el lugar y el momento de la celebración de las pruebas especiales con el fin de dificultar los movimientos del público entre las mismas.

14.2.2.3. El reconocimiento del terreno por los equipos participantes se considera como un factor de seguridad.

14.2.2.4. El retraso o la anulación de una prueba especial por razones de seguridad no estará penalizado en el informe de los observadores (salvo si son debidos a problemas causados o no previstos correctamente por los organizadores).

14.2.2.5. Vehículos, denominados vehículos de información del recorrido, provistos de un altavoz, deberán recorrer las pruebas especiales, aproximadamente una hora antes del paso de los vehículos de apertura (vehículos 0), para advertir a los espectadores, y si es necesario, asegurar que los que ocupen lugares peligrosos los desalojen.

Este tipo de coche podrá sustituirse por un helicóptero equipado de altavoces. Si se considera necesario, esta operación se repetirá varias veces.

14.2.3.) Control de los espectadores.

14.2.3.1. Los organizadores, con la ayuda de los servicios de orden público, si fuera necesario, deberán identificar y delimitar las zonas de riesgo con tiempo suficiente antes de la llegada del público. Toda zona de riesgo se identificará en el Plan de Seguridad.

Cuando se espere un público numeroso en una prueba especial o súper especial, deberá estar protegido por equipos de seguridad especiales, tales como barreras de neumáticos, muros de balas de paja, etc.

14.2.3.2. Es necesario impedir que el público se desplace por el recorrido de una prueba especial cuando esté abierta a la competición, después del paso del coche 0, y antes del paso del último participante.

14.2.3.3. En el recorrido de la prueba especial y en todos los puntos de acceso, se distribuirán instrucciones de seguridad al público.

14.2.3.4. Comisarios de ruta o representantes de un servicio de orden público (policía, ejército) en número suficiente, deberán encontrarse presentes en la prueba especial para asegurar la seguridad del público.

Los comisarios de ruta deberán llevar una vestimenta claramente identificable, con la mención SEGURIDAD.

14.2.4.) Repostaje y Asistencia.-

Cuando se permita el acceso al público en las zonas en las que vayan a efectuarse repostajes o asistencias, los organizadores deberán asegurarse que se tomen precauciones suficientes para mantener al público a una distancia apropiada de actividades potencialmente peligrosas.

14.2.5.) Informe de accidentes.-

Si un piloto que participe en un rallye estuviese implicado en un accidente por el que resulte herido un espectador, el piloto afectado deberá señalarlo en el siguiente puesto de radio que esté especificado en el libro de ruta (road book) y señalado en el recorrido conforme al punto 14.3.3.3. siguiente. Si no observase esta regla, los comisarios deportivos podrán imponer al equipo responsable una penalización que puede llegar a la exclusión de la carrera.

Las leyes del país donde se celebre la prueba se deberán respetar igualmente en lo que respecta al procedimiento en caso de accidente (esta regla deberá insertarse en el reglamento de la prueba).

14.2.6.) Investigaciones sobre accidentes.-

Todo accidente que haya causado heridos graves o mortales, deberá constar en un informe a enviar a la Comisión de Rallyes FIA, con copia a la Comisión Médica FIA. Este informe estará preparado por un comité constituido por un Comisario Deportivo nombrado por la ADN, un Comisario Técnico en Jefe, nombrado por la ADN, del Responsable de Seguridad, del Médico Jefe, y si es posible, del representante de un servicio de orden público, como por ejemplo, la policía. Este informe deberá llegar a la FIA, como muy tarde, treinta días después de la conclusión de la prueba, salvo imposibilidad debida a protocolos jurídicos u otros.

14.2.7.) Coches "0" y coches escoba.-

14.2.7.1. Los vehículos "0" de la organización (coches de apertura) deberán llevar un panel de 36x50 cm. sobre el capó delantero y las dos puertas delanteras, con la mención SEGURIDAD (o SAFETY) y el número 000, 00 ó 0. Al final del rallye, el coche escoba, deberá mostrar un panel de iguales dimensiones sobre el que figurará una bandera a cuadros.

14.2.7.2. Cada coche 0 debe estar equipado de un girofaro en el techo y de una sirena.

14.2.7.3. Los coches 0 no podrán estar conducidos por un piloto de primera prioridad de la FIA, ni por un piloto que se haya retirado del rallye.

14.2.7.4. Los pilotos y copilotos de los coches 0, deberán tener una gran experiencia en rallyes, y podrán dar al Director de Carrera informaciones y comentarios completos sobre las condiciones del recorrido.

14.2.8.) Seguridad en los Sectores de Enlace.

El itinerario y el horario deberán tener en cuenta los problemas de circulación y la travesía por zonas urbanizadas.

14.2.9.) Información.-

Se difundirá por diferentes medios una información destinada esencialmente al público:

- Prensa escrita, hablada y televisión.
- Anuncios y carteles.
- Distribución de folletos.
- Paso por el recorrido de un vehículo (el vehículo de información del recorrido), equipado de megafonía, informando a los espectadores (de 45 min. a 1 h. antes de la salida del primer participante).

14.3. Seguridad de los equipos participantes.-

14.3.1.) Servicios de Seguridad.-

14.3.1.1. En la salida de cada prueba especial:

De conformidad con lo dispuesto en los apartados 9.3. y 9.5.:

- Un vehículo de primera intervención médica.
- Un médico especialista en reanimación.
- Un auxiliar médico.
- Dos extintores de 4 Kg. con un operador formado.
- Material de comunicación adecuado para estar en contacto con el CG del rallye.

14.3.1.2. En puntos intermedios del recorrido de pruebas especiales largas (mayores de 15 Km.):

- Un vehículo de intervención médica.
- Un médico especialista en reanimación, o eventualmente, un auxiliar médico especialista en reanimación.
- Material de comunicación adecuado para estar en contacto con el CG del rallye.

14.3.1.3. En los puntos de Stop de cada prueba especial:

- Dos extintores de 4 Kg. como mínimo.

14.3.1.4. En el parque de asistencia o en un emplazamiento central situado a menos de 15 Km. por carretera de las pruebas afectadas, y en la salida de cada prueba especial, habrá:

- Una ambulancia con equipo normalizado conforme a la reglamentación del país afectado, y equipada para reanimación (ver 9.5.).
- Un camión grúa.
- Equipos de comunicación adecuados para estar en contacto con al CG del rallye.

Si el emplazamiento es el parque de asistencia, deberán duplicarse los vehículos citados, a fin de que si uno de ellos tiene que intervenir, quede el otro disponible.

14.3.1.5. Para los rallyes del Campeonato del Mundo, y recomendado para los demás, es obligatorio un helicóptero de socorro medicalizado, cuando el tiempo de transporte por carretera entre el punto mas alejado de la prueba y el hospital sea superior a una hora y treinta minutos (9.3.).

14.3.1.6. El vehículo de primera intervención será capaz de desplazarse rápidamente en la especial, y tendrá como mínimo el equipamiento siguiente:

- a.) equipo médico conforme a 9.3.
- b.) equipo médico conforme a 9.5.
- c.) un kit de material de socorro de base, definido por el Médico Jefe, en colaboración con el Comisario Técnico en Jefe.
- d.) dos extintores de 4 Kg. con un operador formado.
- e.) material de comunicación apropiado para estar en contacto con el CG del rallye.
- f.) una sirena de alarma.
- g.) una identificación apropiada.

NOTA: Cuando el terreno lo exija, el vehículo rápido de intervención podrá ser reemplazado por dos vehículos:

- un vehículo médico de intervención (a + b + e + g)
- un vehículo técnico de intervención (b + c + d + e)

14.3.2.) Medidas preventivas (señalización y balizaje):

14.3.2.1. Las carreteras y caminos de acceso a las pruebas deberán ser cerrados a la circulación. Esto se efectuará de la manera siguiente:

a.) Las carreteras principales o secundarias, o toda carretera sobre la cual se pueda esperar que tenga circulación, deben ser bloqueadas y vigiladas por un comisario de ruta, un policía o cualquier representante de un servicio de orden público.

b.) Las pequeñas carreteras sin salida (es decir, de acceso a granjas, etc.) deberán estar bloqueadas o cerradas con una banda plástica, con un cartel fijado a la barrera para avisar del desarrollo de la prueba y del peligro de entrada.

14.3.2.2. Será de la incumbencia de los coches 0, verificar que el método de cerramiento habitual está en su lugar y de avisar inmediatamente al CG del rallye (Dirección de Carrera) de toda omisión que deba ser reparada antes del comienzo de la prueba especial.

14.3.2.3. Se repartirán en el recorrido puestos de comisarios de ruta, con el fin de:

- hacer respetar los emplazamientos prohibidos a los espectadores, con la ayuda de paneles, barras o cuerdas, silbatos y altavoces.
- advertir a los equipos, en la medida de lo posible, por medio de banderas amarillas de toda obstrucción en el recorrido de la prueba especial.

14.3.2.4. Si la utilización de banderas amarillas fuese necesaria se adoptará el procedimiento siguiente:

a.) Una bandera amarilla deberá estar disponible en cada uno de los puntos radio de la prueba especial (situados a intervalos de 5 km.)

b.) La bandera amarilla se presentará únicamente a los equipos siguiendo instrucciones del Director de Carrera. No podrán mostrarse más que por un comisario de ruta que lleve una chaqueta amarilla fácilmente identificable sobre la cual estará escrito el símbolo del punto de radio. El tiempo que se muestre esta bandera será anotado y notificado a los Comisarios Deportivos por el Director de Carrera.

c) Durante los reconocimientos, un cartel llevando el símbolo especificado en las Prescripciones Comunes, deberá estar en cada punto radio. Este cartel podrá ser un poco más pequeño, pero deberá ser claramente visible por los equipos que efectúen los reconocimientos con el fin de que puedan anotar su emplazamiento en sus carnes de notas.

d) todo piloto al que se le muestre la bandera amarilla debe reducir inmediatamente su velocidad, mantener esta velocidad reducida hasta el final de la prueba especial y seguir las instrucciones de

los Comisarios de ruta o de los pilotos de los vehículos de seguridad que encuentre. Las banderas se mostrarán en todos los puntos radio que precedan al accidente. No respetar esta regla conllevará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

e.) ninguna otra bandera que la bandera amarilla podrá ser mostrada en una prueba especial.

f.) podrán ser utilizados otros sistemas de señalización (por ejemplo luces intermitentes) en las pruebas súper especiales. Todos los detalles deberán figurar en el Reglamento Particular.

14.3.3.) Vigilancia:

14.3.3.1. Una red radio (implantada cada cinco Km. aproximadamente) específica para cada prueba especial será colocada para permitir el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo del rallye.

14.3.3.2. Cada punto radio estará identificado en el libro de ruta (road book) y, en el recorrido, por un panel de al menos 70 cm. de diámetro, que llevará el símbolo del punto radio. El símbolo del punto radio deberá azul reflectante sobre fondo blanco.

14.3.3.3. Por otra parte, deberá existir un panel de advertencia de 100 a 200 m. antes del punto radio SOS.

14.3.3.4. En una prueba especial, toda ambulancia eventual estacionará en un punto radio. Un panel suplementario (cruz verde o roja) deberá encontrarse en este lugar debajo del panel de punto radio. El símbolo del punto radio deberá ser azul reflectante sobre fondo blanco.

14.3.3.5. El seguimiento de los vehículos deberá ser efectuado, sea a partir del CG del rallye (control de carrera), o sea por el Jefe de Seguridad de Prueba Especial, en la prueba especial. Bajo una forma u otra, debe ser utilizado un tablón de seguimiento, sea en la prueba especial, por el Jefe de Seguridad de la misma, o sea, en el CG del rallye. Cada organizador tendrá a punto, y hará aparecer sobre el Plan de Seguridad este procedimiento de seguimiento de vehículos; debiendo enumerar igualmente los procedimientos a seguir en el caso de que falte un concursante.

14.3.4.) Signos SOS /OK –Seguridad de los concursantes

14.3.4.1. Cada road book deberá contener, al dorso de la cubierta de formato A4 (doblado), un signo SOS rojo, y por el otro lado un signo "OK" verde .

14.3.4.2 En caso de accidente que requiera de atención médica urgente, el signo SOS rojo deberá si es posible, ser mostrado inmediatamente a los vehículos y a todo helicóptero que intentase intervenir.

14.3.4.3 todo equipo que tenga mostrado el signo SOS rojo o que vea a un vehículo que haya sufrido una accidente importante y cuyos ocupantes sean vistos en el interior del vehículo pero que no muestren el signo SOS rojo, deberá pararse para prestar ayuda inmediatamente y sin excepción. Todos los vehículos siguientes deberán parase igualmente. El segundo vehículo que llegue al lugar del accidente proseguirá para informar en el próximo punto radio. Los vehículos siguientes despejarán la carretera para los vehículos de urgencia.

14.3.4.4 Todo equipo capaz de respetar esta regla, pero que no lo haga, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos, conforme a las disposiciones del Código Deportivo Internacional.

14.3.4.5 En caso de accidente que no requiera de intervención médica inmediata, el signo OK deberá ser claramente mostrado por un miembro del equipo a los siguientes vehículos y a todo helicóptero que intente intervenir.

14.3.4.6 Si el equipo sale del vehículo, el signo OK deberá ser colocado de manera claramente visible a los otros concursantes.

14.3.4.7 Cada vehículo deberá transportar un triángulo rojo reflectante que, en caso de parada del vehículo durante una prueba especial, deberá ser colocado por un miembro del equipo en un lugar visible, como poco a 50 m detrás del vehículo, con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Todo equipo que no respete esta regla podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

14.3.4.8 Este triángulo deberá ser colocado aunque el vehículo esté fuera de la carretera.

14.3.4.10 Todo equipo que abandone el rallye deberá comunicar su abandono a los organizadores lo más pronto posible, excepto en casos de fuerza mayor. Todo equipo que no comunique su abandono, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

14.3.5.) Evacuación:

14.3.5.1. Deberá estar previsto para cada prueba especial, un itinerario de evacuación. Deberá estar claramente indicado en el Plan de Seguridad (por un mapa o un diagrama).

14.3.5.2. Los servicios de urgencia de todos los hospitales situados cerca del recorrido deberán estar en estado de alerta.

14.3.5.3. Se recuerda a los organizadores que el artículo 9.3. estipula que la presencia de un helicóptero se requiere para una prueba del campeonato FIA, cuando el viaje por carretera entre el punto más alejado de una prueba especial y el hospital más cercano, lleve más de una hora y media.

14.4. Seguridad de los Oficiales:

14.4.1.) Aunque la principal responsabilidad de los organizadores sea asegurar la seguridad del público y de los equipos participantes, la seguridad de los oficiales es también muy importante.

14.4.2.) Los organizadores deberán asegurar que en el ejercicio de su función los oficiales no estén obligados a ponerse en peligro.

14.4.3. Es competencia de los organizadores asegurarse que los oficiales estén los suficientemente entrenados a este respecto.

14.5. Exigencias del campeonato del Mundo de Rallyes:

Aunque esta sección concierne particularmente a las pruebas del Campeonato del Mundo, su aplicación se recomienda para todos los rallyes internacionales.

14.5.1.) Cada rallye del campeonato del Mundo de la FIA tiene sus propias características. Cada organizador deberá adaptar las medidas de seguridad al terreno y a las características del público, y es responsable ante el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil y de la Comisión de Rallyes de la FIA.

Los medios utilizados estarán especificados en el informe de los observadores, y la Comisión de Rallyes los tendrá en cuenta en la elección de las pruebas para el Campeonato.

14.5.2.) Es responsabilidad de los organizadores, acelerar la educación del público y de todas las partes afectadas, mejorando las exigencias de seguridad, incluida la película educativa sobre seguridad.

14.5.3.) Desarrollo de las pruebas especiales.

14.5.3.1. El Director de Carrera será el responsable del desarrollo de la prueba en todo momento y en toda circunstancia.

14.5.3.2. No obstante, el Director de Carrera deberá tener en cuenta las recomendaciones del Delegado de Seguridad de la FIA (ver 14.5.3.7.) de los observadores y del Responsable de Seguridad, así como del equipo de los coches de apertura (Coches 0) con el fin de asegurar que una prueba especial sea anulada en caso de que concurren condiciones peligrosas.

14.5.3.3. Los organizadores y el Director de Carrera deberán prever para cada prueba especial un recorrido alternativo susceptible de ser utilizado en caso de anulación (ver mas arriba).

14.5.3.4. En el caso en que un Director de Carrera se haya negado a anular una prueba especial juzgada peligrosa, podrá ser convocado ante la Comisión de Rallyes en presencia del observador, y podrá ser visionada la película de vídeo tomada desde un coche participante o desde un coche 0 (ver mas abajo).

14.5.3.5. Por otra parte, se requiere que el coche 0 esté equipado de una cámara de vídeo que filme al pasar las condiciones de cada prueba especial. Con respecto a las imágenes de vídeo registradas por los vehículos participantes, la Comisión de Rallyes pedirá que "ISC" suministre al fin de cada etapa al observador FIA una copia de todas las cintas de vídeo filmadas desde el primer coche participante, que esté equipado con cámara a bordo.

14.5.3.6. Si la Comisión de Rallyes confirma que una prueba especial se ha desarrollado en circunstancias peligrosas, propondrá al Consejo Mundial que no se tenga en cuenta esta prueba para el Campeonato o la Copa del Mundo del año siguiente.

14.5.3.7. La FIA ha nombrado un delegado permanente de seguridad para las pruebas del Campeonato del Mundo de Rallyes de la FIA.

El delegado recorrerá cada prueba especial en helicóptero o a bordo de un vehículo correctamente equipado, que irá entre el coche 00 y el coche 0. Debe haber comunicación directa apropiada entre el delegado permanente de seguridad designado por la FIA y el Director de Carrera. Esta comunicación debe consistir en un sistema primario, doblado por otro sistema de seguridad independiente.

El delegado permanente de seguridad deberá estar habilitado para hacer recomendaciones concernientes al desarrollo de una prueba especial en el caso donde, según él, la seguridad de público esté comprometida. La decisión final de anular o retrasar una prueba especial será competencia del Director de carrera.

No obstante, el Consejo Mundial del Deporte Automóvil podrá exigir una explicación por parte de un organizador que no admita las recomendaciones del delegado permanente de seguridad.

14.5.4.) La Comisión de Rallyes continuará estudiando otras soluciones a los problemas de seguridad.

14.5.5.) Es deseable para los Rallyes del Campeonato de Mundo, una vigilancia por helicóptero.

15. RECOMENDACIONES PARA LAS CARRERAS DE DRAGSTERS.

15.1. Organización General:

La organización general se adecuará a las prescripciones relativas a las carreras en circuito (Artículo 1), y a los capítulos del reglamento FIA para carreras de dragsters concernientes a la organización y a las pistas. El recorrido y la organización deber estar aprobados por la ADN.

15.2. Supervisión de la Pista:

15.2.1.) Puesto de control de la carrera:

El puesto de control de la carrera, situado cerca de la línea de salida, deberá proporcionar al Director de Carrera y a sus asistentes, las condiciones necesarias para el desarrollo de sus funciones; solo será accesible al personal autorizado. Deberá tener un micrófono enlazado con la red de megafonía del paddock, sistemas de altavoces, y si es posible, un teléfono unido a la red telefónica urbana. Estará equipado para comunicarse con los puestos de los observadores.

15.3. Servicio médico:

El servicio médico está descrito en el artículo 9.3.

15.4. Servicios de lucha contra incendios:

El servicio de lucha contra incendios está descrito en el artículo 8.5. anterior.

15.5. Secado de la pista:

Deberá haber disponible material adecuado para el secado de agua y de aceite.

15.6. Otras intervenciones (ver artículo 11):

En particular, deberá estar previsto por el organizador un vehículo capaz de elevar vehículos averiados, así como material de socorro suplementario. Además, deberá haber, como mínimo, dos vehículos para remolque.

16. RECOMENDACIONES RELATIVAS A LOS ENTRENAMIENTOS PRIVADOS EN CIRCUITOS (ver igualmente el 9.4.):

La FIA precisa que no es de su competencia la reglamentación de los entrenamientos privados, cuya organización debe estar definida por una relación contractual entre el usuario y el propietario del circuito.

Sin embargo, se deben precisar recomendaciones para la seguridad de los entrenamientos privados.

Se recomienda, para todo entrenamiento privado que comporte la noción de gran velocidad y que esté destinado a vehículos que deban, ulteriormente, participar en competiciones FIA, establecer con el propietario del circuito, o su representante, un protocolo mínimo de socorros:

- 1) Un servicio médico conforme al párrafo 9.4. del presente Anexo H.
- 2) Instalación a lo largo del circuito de puestos de Comisarios de lucha contra incendios con medios de comunicación adecuados que aseguren una correcta cobertura en todo el trazado.
- 3) Un número suficiente de vehículos rápidos que permitan la lucha contra incendios.
- 4) Se aconseja especialmente a los diferentes equipos establecer con los circuitos solicitados un contrato tipo idéntico para todos.

17. PRECAUCIONES EN CASO DE CARRERA CON REPOSTAJE.

17.1. Cuando se utilice un sistema de repostaje de carburante en carrera, todo el personal de los equipos que trabajan en un vehículo durante una prueba, deben llevar vestimenta que proteja del fuego todas las partes del cuerpo, incluida la cabeza, cara y ojos.

17.2. Durante una carrera con repostaje de carburante de los vehículos participantes, no se admitirá a ninguna persona en ningún lugar del edificio de boxes (garajes), a menos que este lugar

esté suficientemente protegido contra un eventual incendio que pudiera producirse en la vía de boxes (pit lane).

18. SEGURIDAD EN LA VÍA DE BOXES (PIT LANE): LIMITACIÓN DE LA VELOCIDAD Y DEL NÚMERO DE PERSONAS.

En todas las pruebas internacionales de circuito, excepto en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 y circuitos ovales, los vehículos que utilicen la vía de boxes durante los entrenamientos o la carrera, no deberán superar los 60 km/hora: esto debe ser aplicado y controlado a lo largo de toda la vía de boxes.

Se recuerda a los organizadores de carreras, que la vía de boxes (pit lane) representa una zona de riesgo potencialmente peligrosa durante el desarrollo de una prueba, no solamente en razón a los vehículos de carreras que lo utilizan, sino igualmente a causa de los accidentes que puedan sobrevenir a los vehículos en la pista adyacente.

Durante los entrenamientos y las carreras, el acceso a la vía de boxes (pit lane), debe estar exclusivamente reservado a las personas que deban desarrollar un cometido preciso. La plataforma de señalización del muro de boxes, deberá estar prohibida a todos, salvo a los oficiales o a las personas de los equipos de carrera indispensables y provistos de un pase especial; la presencia de toda persona en esta zona durante la salida de la carrera, deberá estar formalmente prohibida.

En lo que respecta a los equipos, se deberá aplicar la regla de Fórmula 1:

El personal de los equipos no será admitido en la vía de boxes (pit lane), más que inmediatamente antes de tener que intervenir sobre un vehículo, y debe evacuar la vía de boxes cuando acabe su trabajo.

ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO MEDICO PARA PRUEBAS EN CIRCUITO.

DISPOSITIVOS	CAMP. FIA F1	CAMP. FIA F3000	CAMP. FIA GT CAMP. MVT FIA	OTRAS PRUEBAS INTERNACIONALES (En asfalto)	CAMPEONATOS FIA Rallycross y Autocross
Plan de Socorros	+	+	+	+	+
Cuestionario Médico	+	+	+	-	-
Médico Jefe	+	+	+	+	+
Autorizado por la FIA	+	+	+	-	-
Vehículo Médico de la FIA	+	Eventual	Eventual	-	-
Vehículo de Intervención Médica capaz de seguir la 1ª vuelta	+	+	+	+	-
Vehículo de Intervención Médica	+	+	+	+	+
Equipo de extracción	+	+	+	+	+
Centro Médico Permanente	+	+	+	Aconsejado	-
	Derogación eventual	Derogación eventual	Derogación eventual		

Autorizado por la FIA	+	+	+	-	-
Equipos especializados para el Centro Médico	+	+	+	Aconsejados	Aconsejados
Centro Médico Provisional	+ Si lo autoriza FIA	+ Si lo autoriza FIA	+ Si lo autoriza FIA	+	+
Ambulancia (con o sin médico)	+	+	+	+	+
Helicóptero	+	+	+	Eventual	-
Médico de a pie.	Eventual	Eventual	Eventual	Eventual	Eventual
Médico/Personal sanitario para la vía de boxes (pit-lane).	+	+	+	Aconsejado	-
Mono ignífugo reglamentario para médicos de pista (excepto ambulancia)	+	+	+	Aconsejado	Aconsejado
Servicio médico para el público	+	+	+	+	+
Ejercicio de seguridad	+	+	+	Eventual	Eventual
Contacto previo con los hospitales.	+	+	+	Eventual	Eventual

+ SI
- NO

NOTA: Para cada vehículo médico rápido y cada equipo de extracción, prever un médico especialista en reanimación.

**ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO MEDICO EN RALLYES,
CARRERAS EN CUESTA Y DRAGSTERS.**

DISPOSITIVOS	CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES	OTROS CAMPEONATOS DE RALLYES FIA	OTROS RALLYES	CAMPEONATO DE EUROPA DE MONTAÑA	CARRERAS DE DRAGSTERS	RALLYES TODO TERRENO
Médico Jefe	+	+	+	+	+	+
Autorizado por la FIA	+	-	-	-	-	-
Médico Jefe	-	-	-	-	-	-
Dossier de Socorros	-	-	-	-	-	+
Plan de Socorro	Para cada prueba especial +	Para cada prueba especial +	Aconsejado para cada prueba especial	-	-	Para cada etapa. +
Vehículos de Intervención Médica	Uno por cada 15 km. de prueba especial +	Uno por cada 15 km. de prueba especial +	Uno por cada 15 km. de prueba especial Recomendado	+	-	Según la longitud de la etapa y el trayecto nocturno. +
Ambulancia especializada para reanimación.	Para cada prueba especial +	Para cada prueba especial +	Recomendada para cada prueba especial	+	+	-
Equipo de Extracción	Eventual	Eventual	Eventual	Eventual	+	-
Campamento Médico	-	-	-	-	-	+
Helicóptero	Si transfer a hospital \geq 1h30	Aconsejado	Aconsejado	-	+	+
Ambulancia	+	+	+	+	+	+ Vehículo médico de intervención equipado a este efecto
Cirujano asesor	-	-	-	-	-	Aconsejado
Servicio médico para el público por cada zona cerrada o de pago	+	+	+	+	+	+

+ SI
- NO

NOTA: Para cada vehículo médico (salvo ambulancia normal) un médico especialista en reanimación.