



Manual de l'Oficial de Cursa 2026

OFICIALS
CIRCUIT DE BARCELONA  CATALUNYA



Circuit de
Barcelona
CATALUNYA

by



Manual de l'Oficial de Cursa 2026

Edició Febrer 2026

0. Introducció

Qualsevol que hagin estat les raons per les quals has escollit un paper actiu en les curses que es celebren al Circuit de Barcelona-Catalunya, et converteixen en un Oficial indispensable en el teu esport favorit.

Has de ser conscient que sense tu els pilots no podrien defensar plenament les seves posicions en les curses.

Les teves guies constants seran, d'una part, el coneixement del reglament i, de l'altra, l'aplicació estricta i intel·ligent de les ordres de la Direcció de Cursa i del teu Cap de Control.

Esperem que aquest manual et serveixi per introduir-te i entendre millor el funcionament de les curses que es celebren al Circuit.

De tota manera, sí que voldríem deixar clar que tota aquesta teoria sense una pràctica continuada i sense els reciclatges adequats pot resultar insuficient, amb el que t'animem a participar amb assiduïtat en les diferents activitats que organitzem al Circuit.

ÍNDEX

0. Introducció.....	0
1. El Circuit de Barcelona-Catalunya	3
1.1. El Circuit i la Sostenibilitat	3
1.2. L'Àrea Esportiva del Circuit de Barcelona-Catalunya.....	4
2. Tasques i deures de l'Oficial de Pista	5
3. Els elements que constitueixen l'esport del motor	6
3.1. Organitzadors i Oficials	6
3.2. Els serveis annexos de suport als Oficials	6
3.3. Els equips.....	8
3.4. Els pilots.....	8
3.5. El Públic i la Premsa	8
4. Les proves al Circuit de Barcelona-Catalunya.....	9
4.1. Abans de les proves.....	9
4.2. Un cop al Circuit	9
4.3. Durant les curses	11
4.4. Després de les proves.....	13
5. Senyalització, intervenció i comunicació d'incidents	14
5.1. Nocions genèriques.....	14
5.2. La senyalització	14
5.3. La intervenció	17
5.4. La comunicació	22

6. Socorrisme	24
6.1. Primers passos	24
6.2. Els “A, B, C” dels primers auxilis	25
6.3. Reconeixent Secundari	26
6.4. Lesió del coll i esquena	26
6.5. Fractures	27
6.6. Luxacions	28
6.7. Ferides	28
7. Nocions bàsiques d’Extinció d’Incendis	31
7.1. L’aproximació al foc	32
8. El Procediment de Sortida	34
9. Neutralització d’una cursa	35
10. Plànol del Circuit	37
11. Agraïment	38
Annex 1	39
Annex 2	40

1. El Circuit de Barcelona-Catalunya

El Circuit de Barcelona-Catalunya és una realitat des de 1991 gràcies a l'impuls del Consorci del Circuit de Barcelona-Catalunya, format per la Generalitat de Catalunya, el RACC i l'Ajuntament de Montmeló.

La primera pedra del Circuit de Barcelona-Catalunya es va col·locar el 24 de febrer de 1989. Dos anys després, el setembre de 1991, el Circuit va acollir el 35è GP d'Espanya de F-1. Un any més tard va comptar amb un Gran Premi del Mundial de Motociclisme, el qual es va anomenar Gran Premi d'Europa i, posteriorment, al 1995, Gran Premi de Catalunya. Des de llavors el Circuit ha estat escenari dels dos GG.PP. de forma continuada, a més de recuperar la tradició de les curses de resistència a casa nostra amb dues curses de 24 hores.

Les oficines del Circuit de Barcelona-Catalunya estan situades al Mas “La Moreneta”, dins del recinte del Circuit.

Les instal·lacions del Circuit inclouen dues escoles de conducció: la de Turismes i la de Fórmules, totes dues gestionades pel RACC.

Disposa de Sala de Premsa per a 450 periodistes, Sala de Briefing, 50 garatges o Boxes, diferents espais d'hospitalitat per a marques i patrocinadors, Torre de Control de tres plantes, heliport i clínica pròpia. Disposa de vuit tribunes permanents i cinc temporals amb una capacitat total de gairebé 57.000 places i un total de 30.000 places de pelouse.

Dins el Circuit tens la possibilitat de realitzar diferents tipus d'activitats, com són les visites guiades a les nostres instal·lacions, rodar per la pista amb el teu cotxe, moto o bicicleta, cursos de conducció... així com poder organitzar esdeveniments privats, incentius d'empresa, visites educatives i molt més. Trobaràs més informació sobre aquestes i altres activitats a la nostra pàgina web (www.circuitcat.com).

1.1. El Circuit i la Sostenibilitat

El nostre Circuit disposa de la certificació ISO 14001 com a reconeixement a la implantació del seu sistema de gestió mediambiental, la qual es regeix pel principi d'actuació de la Política de Sostenibilitat que podeu consultar a l'Annex 1 i de la que destaquem els següents principis d'actuació:

- ❖ Promoure una mobilitat sostenible, fomentant el transport públic, el vehicle elèctric i la bicicleta.
- ❖ Potenciar la biodiversitat amb una gestió forestal sostenible del nostre bosc.
- ❖ Gestionar l'impacte extern del soroll d'acord amb les condicions de l'autorització ambiental.

I treballar de forma contínua en:

- ❖ Promoure un consum responsable dels recursos i de les fonts renovables procurant sinèrgies amb els proveïdors i les empreses de serveis.
- ❖ Fomentar el Residu Zero i promoure l'economia circular amb la valorització dels residus generats.
- ❖ Potenciar la comunicació i la formació dels treballadors per fomentar un comportament responsable.
- ❖ Promoure accions de sensibilització amb els col·lectius afectats, especialment en la cadena de subministrament, i el públic de les competicions certificades sumant entre tots valor en sostenibilitat.

El Circuit també disposa de la certificació ISO 20121, la que certifica el GP de F1, el de MotoGP, el World RX, el WSBK i les 24Hores de Catalunya de Motociclisme com esdeveniments mediambiental, social i econòmicament sostenibles. Per fer-ho compta amb la implicació de totes les parts interessades i es regeix per la seva Declaració de Propòsits i Valors (Annex 2).

Aquesta estratègia en sostenibilitat es troba avalada amb el certificat d'**Excel·lència Mediambiental tres estrelles** de la Federació Internacional d'Automobilisme (FIA) des de l'any 2015, el Certificat **Compromís Biosphere** des de l'any 2020 i el segell **Safe Travels** des de finals de l'any 2020.

Per tota aquesta trajectòria ambiental el Circuit de Barcelona-Catalunya ha estat reconegut per diferents institucions i en diverses ocasions. L'any 2019, el traçat va rebre el "**FIM Environment Award**" per tercera vegada per part de la **Federació Internacional de Motociclisme (FIM)** gràcies al projecte de millora de la biodiversitat de les zones verdes del Circuit així com pel compromís de la institució. Al 2017, la **Real Federació Española de Automovilismo (RFEdeA)** va concedir al Circuit el **Premi a la Sostenibilitat Ambiental** pel compromís del traçat amb el medi ambient i la continua innovació per sensibilitzar a la societat sobre el respecte a l'entorn natural. Al 2018 el Circuit va ser objecte d'estudi del **Comitè Olímpic Internacional (COI)**, destacant la feina feta pel traçat en matèria de sostenibilitat a través del **Programa de Sostenibilitat de la Federació Internacional (FI)** que ha creat el COI.



1.2. L'Àrea Esportiva del Circuit de Barcelona-Catalunya

De totes les Àrees que formen part del Circuit de Barcelona-Catalunya, l'Àrea Esportiva és la que tindrà una relació més directa amb tu.

Des de l'Àrea Esportiva es fa l'organització esportiva de cada prova, a la vegada que es coordina tot el col·lectiu d'Oficials de Cursa, del que esperem en formis part ben aviat.

A través del Departament de Formació de l'Àrea Esportiva rebràs totes les directrius i informacions per la teva participació a les curses, cursets de formació, cursos de reciclatge, seminaris i d'altres esdeveniments dels que t'anirem informant puntualment.

L'Àrea Esportiva ha de ser, doncs, el teu vincle amb el Circuit de Barcelona-Catalunya, des d'on intentarem ajudar-te, formar-te i informar-te per a que els esdeveniments esportius assoleixin l'èxit que esperem i que, gràcies a tu, segur que aconseguirem.

2. Tasques i deures de l'Oficial de Pista

L'Oficial de Pista és el suport més apreciat per Direcció de Cursa. És ell qui fa saber al Director de Cursa totes les incidències que es produeixen dins la zona de control que li ha estat assignada.

La seguretat de les proves depèn de la rapidesa de les teves reaccions, del teu esperit de decisió i del seguiment d'una reglamentació precisa, que s'ha de fer respectar en qualsevol circumstància.

És per aquest motiu que, davant d'un incident, has de seguir sempre aquests 5 passos:

OBSERVA

PENSA

INFORMA

PROTEGEIX-TE

ACTUA

3. Els elements que constitueixen l'esport del motor

3.1. Organitzadors i Oficials

Desconegut pel gran públic, sovint incomprès pels practicants, l'organitzador suporta, no obstant, la responsabilitat principal en les manifestacions del motor on hi assumeix la gestió esportiva i administrativa. S'assegura de les autoritzacions necessàries dels poders públics i de les autoritats esportives nacionals.

A més de l'Organitzador, en la majoria de les competicions hi ha un promotor. El Promotor és, normalment, una empresa que té els drets d'imatge i d'organització d'una o varies competicions i és qui fixa les condicions de cada prova, d'acord amb cada circuit.

Durant les curses l'Organitzador és assistit per diferents oficials:

- **Comissaris Esportius o Jurat:** són els encarregats de fer complir els reglaments durant la prova.
- **Director de Cursa:** és el responsable que la prova es desenvolupi d'acord amb els reglaments aplicables i que es compleixin les mesures de seguretat.
- **Secretaris de Prova:** són el punt de convergència de tota la informació entre els diferents estaments: Oficials, participants, Comitè Organitzador,....
- **Comissaris Tècnics:** són els encarregats de verificar que els vehicles de competició i els equipaments de protecció individual dels pilots s'ajusten a la reglamentació.
- **Cronometradors:** controlen el temps, preparen les graelles i les classificacions,... Ho fan a través de sistemes de recollida de dades i també s'ajuden de programes informàtics.
- **Oficials de Ruta:** són els Oficials que estan a primera línia. Treballen en contacte amb els concursants i la pista. Dins d'aquest col·lectiu podem diferenciar:
 - o **Caps de Control (o d'Àrea):** són els responsables de coordinar equips de treball i liderar les diferents àrees. Entre les seves responsabilitats està la de redactar els informes d'actuacions per Direcció de Cursa.
 - o **Oficials de Pista:** és aquell que està a peu de pista i la seva funció és senyalitzar o intervenir.
 - o **Oficials de Parcs:** situats al Parc Tancat, s'encarreguen de controlar les entrades i sortides dels vehicles de competició a la pista.
 - o **Oficials de Boxes i Graelles:** són tots aquells que tenen la seva ubicació al Pit Lane i estan dividits en diferents grups en funció de les seves tasques: muntar graelles, extinció d'incendis, controlar l'accés a pista, mur,...
 - o **Oficials de Logística:** són els encarregats de preparar, repartir i recollir tot el material que necessitin els diferents Oficials per desenvolupar la seva feina.
 - o **Oficials de Rescat:** ubicats als diferents vehicles de rescat, s'encarreguen de retirar els vehicles accidentats.

Tota la feina d'aquests responsables és coordinada per la Direcció de Cursa. Els Oficials de Pista rebreu la informació necessària des de la Direcció de Cursa a través del vostre Cap de Control.

3.2. Els serveis annexos de suport als Oficials

Sempre que cregueu necessària la intervenció de qualsevol dels serveis annexos, feu-ho saber a través del vostre Cap de Control o de l'emissora. En el cas que en el vostre control disposeu del servei annex, només cal que li indiqueu la seva presència i que n'informeu a Direcció de Cursa.

- **Vehicles de rescat:** intervenen en cas que els vehicles accidentats obstrueixin la pista o les escapatòries. En aquest cas, cal retirar els vehicles accidentats a un lloc que no representi cap perill per la resta dels participants i, sempre que sigui possible, darrere del mur de protecció. Està a les ordres del Cap de

Control i és del tot necessari que col·laboris en la seva tasca per tal que el rescat duri el menys possible. N'hi ha de tres tipus:

- Cotxes R: Vehicles 4 x 4 de l'organització que tenen com a finalitat ajudar en els rescats dels vehicles aturats a la grava. Estan dotats de sistema antiincendis i d'eines i màquines per tallar la xapa dels vehicles.
- Vehicles elevadors: de braç llarg o braç curt.
- Grues: són dirigides des de Direcció de Cursa però el Cap de Control pot demanar la seva presència. En les primeres voltes hi solen haver molts incidents, pel que és possible que les grues estiguin totes ocupades.
- Vehicles antiincendis: Vehicles de l'organització o d'un cos de bombers professional. La seva missió és la d'actuar en cas que es produeixi alguna situació de risc d'incendi entre els vehicles participants o bé en qualsevol dels edificis del Circuit. De tota manera, els Oficials encarregats de la intervenció a pista sempre disposen d'extintors per sufocar qualsevol conat d'incendi.
- Vehicles d'intervenció: Es troben ubicats en dos punts intermedis del traçat. Actuen en casos d'incidents complexos amb la finalitat de donar suport en les tasques d'intervenció als Oficials.
- Safety Car: són vehicles que depenen directament de la Direcció de Cursa. La seva funció bàsica és la de neutralitzar les curses per tal d'agrupar els participants davant d'algun incident greu.
- Serveis Mèdics: En les curses que es celebren al Circuit de Barcelona-Catalunya els serveis mèdics es componen de mitjans humans i materials. Els mitjans humans fan referència al Cap Mèdic, Metges, Infermers, Auxiliars de Clínica i personal paramèdic (personal sanitari i de suport pels rescats). Pel que fa als mitjans materials, heu de saber que el Circuit disposa d'una clínica, situada al Pàdoc, preparada per a fer intervencions quirúrgiques. Així mateix, hi ha una sèrie de vehicles que tot seguit us descrivim:
 - Helicòpter medicalitzat: Ubicat davant de la Clínica del Pàdoc, s'utilitza per a evacuar persones amb ferides greus o molt greus que necessitin una atenció hospitalària urgent i vigilància mèdica continuada.
 - Ambulàncies SVA (Suport Vital Avançat): Normalment també es troben ubicades davant de la Clínica del Pàdoc. La seva finalitat és similar a la de l'Helicòpter medicalitzat. S'utilitza en absència d'helicòpter o quan les condicions meteorològiques o la foscor impedeixen el vol del mateix.
 - Ambulàncies SVB (Suport Vital Bàsic): Es troben distribuïdes al llarg dels vials de servei, evacuen els pilots des del lloc de l'incident fins a la Clínica del Pàdoc. Així mateix, també us poden atendre a vosaltres, si ho necessiteu.
 - Cotxes S: Són vehicles de l'organització conduïts per un pilot expert i que porten un metge especialista i una maleta amb elements mèdics de reanimació. Aquests

vehicles es troben distribuïts pel traçat del Circuit i estan a les ordres del Director de Cursa, que els farà actuar per decisió pròpia o a sol·licitud del Cap de Control.

- Cotxes K: Vehicles d'extracció mèdica ocupats per personal sanitari amb la missió d'atendre els pilots en els incidents que es puguin produir.



- Serveis d'ordre: Estan distribuïts per tota la instal·lació. La seva missió és la de controlar els accessos als llocs restringits i de donar-vos suport si el públic llença objectes o pretén envair la pista. En qualsevol d'aquests casos, aviseu immediatament a Direcció de Cursa.

3.3. Els Equips

Darrere de cadascun dels pilots que participen en una cursa, hi ha tot un equip de mecànics i de persones que s'ocupen de les diferents necessitats del pilot i del vehicle.

3.4. Els pilots

Malauradament, alguns pilots obliden sovint d'aprendre's el Codi Esportiu i, per consegüent, coneixen malament o no pas del tot el llenguatge de les banderes. Són conscients, però, del paper que vosaltres hi teniu. Tracteu-los correctament, ja que estan en la vostra plena confiança.

3.5. El públic i la Premsa

El teu lloc de control està a la vista de tothom i, moltes vegades, a la de milions de telespectadors. El públic i la Premsa jutjaran la teva competència per l'eficàcia però també per la cura i l'organització en el teu lloc de control. No et deixis influir en les teves decisions per l'opinió del públic o de suposats membres de la premsa, segueix les instruccions de Direcció de Cursa i decideix sempre d'acord amb aquestes instruccions.

Un accident sempre és un imprevist però per als Oficials de Pista no hi poden haver imprevistos: quan saltis a la pista has de tenir molt clar què hi vas a fer, com i quin és el moment de mínim risc.

No et deixis distreure mai ni pel públic ni per alguna visita eventual en el teu lloc de control.

Si les persones que hi ha prop del teu lloc de control no van degudament acreditades, no compleixen les normes de seguretat o poden ser un perill per la cursa, per vosaltres o per elles mateixes (inconsciència del perill), cal cridar-los l'atenció per tal que modifiquin la seva conducta, sempre amb educació. Si no hi ha resposta o aquesta és negativa, comuniquen la situació a Direcció de Cursa per si fos necessària la intervenció del servei d'ordre públic.

4. Les proves al Circuit de Barcelona-Catalunya

4.1. Abans de les proves

La convocatòria per les curses s'efectua a través del Cap de Control o, si encara no tens un control fix, del Coordinador de Controls. Cal que avisis a aquesta persona de qualsevol imprevist (no poder assistir, arribar tard,...) per tal que pugui prendre les mesures oportunes: la teva absència posaria en perill la bona marxa de l'organització general.

Per tal de facilitar la tasca del responsable, és convenient:

- a) confirmar la teva assistència al Cap de Control o al Coordinador dels Controls.
- b) assabentar-te dels horaris pels Oficials, de la porta d'accés al Circuit i del pàrquing on podràs deixar el vehicle.
- c) avisar en cas d'absència.
- d) assistir a les reunions preliminars i cursets de formació.
- e) prevenir possibles incidents en el trajecte fins al teu emplaçament, per tal d'arribar-hi a l'hora.

Els horaris de presentació al Circuit de vegades et poden sorprendre. Estan calculats per tal de poder cobrir les absències i reorganitzar els llocs segons calgui, la qual cosa requereix un temps i cal que estigui enllestit abans de començar l'activitat a pista. Per tant, et preguem siguis puntual amb l'hora de presentació que es marca pels Oficials.

El Circuit de Barcelona-Catalunya et facilitarà cada dia de cursa l'uniforme (granota o mono i samarreta) i, en cas de pluja, un impermeable. A més a més, també disposaràs d'altre tipus de material de seguretat (casc, guants, ulleres protectores,...) per poder realitzar la teva tasca amb el mínim risc d'accident.

De tota manera, cal portar roba d'abric que es tregui ràpidament i sense dificultat. També impermeable, gorra, etc., així com roba lleugera i fresca en cas de calor. Les variacions climàtiques són, de vegades, desconcertants, per això us recomanem:

- Portar roba resistent que no dificulti els moviments i que no sigui de colors semblants a les banderes de senyalització.
- Portar calçat tipus muntanya amb soles antilliscants, per tal de poder moure's en qualsevol condició climàtica.
- Usar els guants facilitats per l'organització.
- Evitar les ulleres de vidres "minerals", massa fràgils en cas de projecció de pedres. En aquest cas, pots fer servir les ulleres protectores que tenim al teu abast.

El Circuit et proporcionarà durant la cursa aigua i gel, pel que tu només cal que portis el menjar. Així mateix, és convenient portar també alguns aliments lleugers amb valor energètic. En cap cas està permès beure alcohol.

Porta sempre l'uniforme posat correctament. Així, a més de protegir-te a tu mateix, els participants i Direcció de Cursa et podran identificar sempre com a Oficial de Cursa.

4.2. Un cop al Circuit

Un cop hagi passat el control d'accés, aparca el teu vehicle el més ràpid possible i dirigeix-te a la caseta de control que t'hagi estat assignada. En aquest trajecte és molt important que no t'entreguis, necessitem que estiguis al teu lloc l'abans possible perquè tant el Cap de Control com Direcció de Cursa sàpiguin que comptem amb tots els efectius a l'hora prevista.

4.2.1. El Lloc de Control

Un lloc de control del Circuit de Barcelona-Catalunya es compona d'efectius humans i materials.

Els humans són:

- Un Cap de Control, encarregat de coordinar tot el que succeeix en la seva zona de control, de les transmissions amb Direcció de Cursa i d'omplir els comunicats d'accidents.
- Oficials de senyalització.
- Oficials d'intervenció.

D'altra banda, els recursos materials són:

- 1 Caseta de Control.
- Mitjans de transmissió (walkies).
- 1 o més llocs de senyalització (marcats amb un graó al mur).
- 1 o més llocs d'intervenció.

Cada lloc de senyalització es compona d'un o més jocs de banderes i rètols de senyalització. Bàsicament són:

- 2 banderes grogues.
- 1 bandera verda.
- 1 bandera de pista lliscant.
- 1 bandera blava.
- 1 bandera blanca.
- 1 bandera vermella.
- 1 bandera blanca amb creu vermella (curses de motos).
- 1 bandera negra.
- 1 bandera negra amb cercle taronja.
- 1 pissarra amb números de dorsals.
- 1 rètol de SC (Safety Car).
- 1 rètol de FCY (Full Course Yellow).

Cada lloc d'intervenció disposa de:

- Escombres.
- Sepiolita (o qualsevol altre producte absorbent).
- Extintors en nombre variable segons les característiques del lloc.
- Cinturons amb eines per tallar (arnesos) i obrir.
- Cascos protectors, ulleres, guants.
- 1 o varies pales.
- Eslingues per poder remolcar els vehicles.

En una cursa nocturna disposaràs, a més, de:

- Pitral reflectant.
- Llanternes.
- Focus de llum (i bateries per fer-los funcionar).
- Llums grocs de senyalització.

Els llocs de senyalització i d'intervenció estan determinats pel Director de Cursa.

Els de senyalització corresponen al punt exacte del mur on hi ha el graó. Si tens qualsevol dubte, consulta al Cap de Control; si el dubte persisteix, consulteu per l'emissora a Direcció de Cursa. Però en cap cas desplaçis mai un lloc de senyalització per iniciativa pròpia ni sense l'acord amb Direcció de Cursa.

4.2.2 Un cop al teu Lloc de Control

1. Parla amb el teu Cap de Control per tal de distribuir les tasques i conèixer els altres Oficials. És fonamental per al bon funcionament del control que en el moment de produir-se un incident tothom sàpiga exactament quina és la seva funció. El Cap de Control també us comunicarà les consignes generals de la prova i les instruccions particulars del control, així com també us resoldrà qualsevol dubte que tingueu.
2. Informa't sobre la teva zona d'acció i posa't en contacte amb els controls més propers.
3. Verifica amb el Cap de Control i la resta de l'equip si hi ha tot el material indispensable, en bon estat i que funcioni.
4. Verifica, igualment, la presència dels mitjans tècnics d'auxili: bombers, ambulàncies, grues, vehicles de rescat... Posa't en contacte amb ells per tal de col·laborar quan sigui necessari. L'Organització facilita a cada control un plànol amb la situació dels serveis.
5. Cal que estudiis el lloc que està sota la teva responsabilitat (viratge lent, mitjà, ràpid o línia recta) per tal de preveure els possibles incidents i actuar amb més efectivitat.
6. Verifica el bon estat i funcionament dels mitjans de comunicació (emissores i walkie-talkies) amb la Direcció de Cursa.
7. Verifica el bon estat de la pista i neteja-la si és necessari.
8. Abans de començar les curses, a través de l'emissora, Direcció de Cursa durà a terme una roda de comunicació per conèixer si tots els controls són operatius i estan al 100% de personal i serveis.

En qualsevol cas, sempre que detectis alguna anomalia, si falta material o algun dels serveis previstos, informa per emissora a Direcció de Cursa abans de començar l'activitat en pista.

Pel muntatge d'un Lloc de Control no hi ha cap regla general, tan sols principis fonamentals a tenir en compte:

1. Tots els integrants d'un lloc de control han d'estar disposats de tal manera que tot el conjunt de la zona de control estigui cobert pels Oficials de Pista.
2. Els Oficials de Pista heu d'estar a cobert de possibles sortides de pista i amb l'uniforme posat per ser fàcilment identificats.
3. Les intervencions s'hauran de realitzar amb el mínim de temps possible.
4. Els senyalitzadors hauran d'estar en els llocs establerts per la Direcció de Cursa, assenyalats per la presència d'un graó de senyalització.

4.3. Durant les curses

Cada dia d'una prova, durant l'hora anterior a l'inici de la primera activitat a pista (entrenaments, cursa, warm-up, etc.), tots els Oficials de Pista i els serveis annexos es col·loquen als seus llocs (alguns es col·loquen al límit de l'asfalt) durant 2 o 3 voltes per realitzar l'**assaig de CLAU "X"** i la **CLAU "X"**. Aquesta operació es realitza per tal que el Director de Cursa i els Comissaris Esportius (responsables del desenvolupament de la prova) puguin comprovar la presència de tots els Oficials i els serveis acordats amb l'Organitzador.

Així mateix, i durant la celebració d'una cursa, has d'estar en tot moment a disposició de ser requerit a Direcció de Cursa per poder informar en relació a qualsevol fet ocorregut en el teu control.

4.3.1. Principals tasques a desenvolupar

Els Oficials de cada Lloc de Control haureu de:

1. Advertir als pilots, mitjançant la senyalització, de qualsevol perill o dificultat que no puguin preveure.
2. Informar a Direcció de Cursa de qualsevol incident que es produeixi i proposar l'actuació dels serveis d'urgència i/o emergència, si ho considereu necessari.

3. Verificar que la competició es desenvolupa correctament des del punt de vista esportiu. En cas de comportament antiesportiu o perillós, ho comunicareu immediatament a Direcció de Cursa.
4. Vetllar per tal que la vostra zona de control estigui neta i lliure d'obstacles, intentant eliminar les taques d'oli que s'hagin pogut produir, excepte si està formalment demanat de no fer-ho (ex. durant els GG.PP. de F1), amb ajuda de productes absorbents, raspalls i pales. Totes aquestes tasques s'han de fer respectant la Política Mediambiental de l'empresa i, per tant, fent la recollida selectiva de tots els residus generats amb els mitjans habilitats pel Circuit.
5. Fer difusió del compromís mediambiental del Circuit sempre que tingueu oportunitat, vigileu el correcte comportament mediambiental al vostre entorn (públic o altres treballadors), corregiu les males pràctiques que detecteu, tant en malbaratament de recursos (aigua, energia, etc..) com en no realitzar la recollida selectiva (paper, envasos, draps bruts, restes de sepiolita i piles).
6. Al final de cada activitat a pista, continuar vetllant la vostra zona de control fins que sigueu informats per Direcció de Cursa que tots els vehicles han abandonat la pista (a Boxes).

4.3.2. Les transmissions

Són molt importants pel desenvolupament de la prova ja que, gràcies a elles, Direcció de Cursa s'assabenta de tots els incidents o accidents que ocorren al circuit. D'aquesta manera, la informació rebuda mitjançant l'emissora fa posar en marxa els serveis de seguretat necessaris.

Per tal de no saturar les comunicacions, el Circuit de Barcelona-Catalunya disposa de diversos canals de freqüència de ràdio (emissores) que tot seguit detallem:

- Canal Direcció de Cursa
- Canal Oficials de Pista
- Canal Pit Lane
- Canal Vehicles de Rescat
- Canal Vehicles de Seguretat (Cotxes "S", "K", etc.)
- Canal Logística
- Canal Equip Mèdic
- Canal Bombers

Cadascun d'aquests canals té un operador, ubicat a la Torre de Control, a través del qual el Director de Cursa transmet i rep les informacions.

A cada Lloc de Control hi ha, com a mínim, una emissora connectada a Direcció de Cursa, que és el Canal d'Oficials de Pista. A més, cada Lloc de Control disposa d'un walkie-talkie per cada lloc de senyalització i/o intervenció per tal de poder-se comunicar amb el Cap de Control.

Tothom sent a tothom i, amb una certa disciplina, la seguretat és total. Direcció de Cursa pot donar una instrucció a un lloc o a tots els llocs a la vegada. Un lloc on hi ha un accident pot avisar a la vegada a Direcció de Cursa i als controls anterior i posterior.

Cal estar permanentment a l'escolta ja que alguns dels missatges enviats per mitjà de les ones poden estar dirigits a tu o et poden concernir. Et poden demanar la verificació d'una fuga d'oli, que senyalitzis un avançament amb bandera blava,...

Un dels problemes més importants amb el que t'enfrontaràs és la transmissió d'informació. El soroll dels vehicles participants pot dificultar l'efectivitat. Cal que estiguis molt pendent de l'emissora però també del Cap de Control, que necessitarà enviar-te missatges i instruccions. En cas de molt de soroll, la comunicació visual, amb un codi pactat entre vosaltres, es fa indispensable (cal que sàpigues ràpidament què et vol dir el Cap de Control).

Tot accident o incident ha de ser objecte d'una informació precisa, per emissora (de manera immediata) i per escrit (posteriorment). Tenint en compte les teves informacions, la Direcció de Cursa prendrà les mesures que calguin per tal de solucionar-ho i/o d'evitar-ne la reincidència.

Evita utilitzar l'emissora per parlar d'aspectes que no tinguin res a veure amb el desenvolupament de la cursa.

4.4. Després de les proves

Deixa el material ordenat dins de la caseta del teu control, segueix les instruccions de recollida que et donaran per emissora. Normalment les emissores es recullen cada dia, el material es deixa dintre de la caseta i els uniformes i impermeables es lliuren al magatzem el darrer dia de la prova. Gràcies als mitjans habilitats pel Circuit, fes la recollida selectiva de tots els residus que generis.

5. Senyalització, intervenció i comunicació d'incidents

Abans de continuar, i com comentàvem en el segon punt d'aquest Manual, et voldríem recordar que davant d'un incident hem de seguir sempre aquests 5 passos:

OBSERVA - PENSA - INFORMA - PROTEGEIX-TE - ACTUA

5.1. Nocions genèriques

Tant a la cursa com als entrenaments, quan el pilot està a la recerca del millor temps, la seva atenció està totalment concentrada a la pista i les seves referències.

Com més ràpid vagi, la mirada s'ha d'anticipar i ha de mirar més lluny. Ell no "busca" als Oficials de Pista, per això és necessari que els senyals siguin els que atreguin la seva atenció. És, doncs, aconsellable que aquests senyals estiguin el més a prop possible a l'eix de la pista per tal de no obligar al pilot a desviar la mirada.

La necessitat de fer els senyals clars i sense equívocs explica les raons aportades per tal de prohibir les vestimentes grogues, blaves o verdes dels voltants dels llocs de control. Aquestes taques de color poden ser font de confusió per un pilot, pel que cal que els senyals siguin clars.

Important: cal que els senyals siguin ben visibles en una zona en què el pilot tingui encara temps de fer alguna cosa: abans del principi de la seva zona de frenada o de "traçada". Passat aquest punt qualsevol modificació de la trajectòria pot resultar arriscada i fins i tot perillosa.

Sota cap circumstància el senyalitzador ha de deixar mai el seu lloc, per greu que sigui l'incident a la seva zona. En cas d'abandonar el lloc, la resta de pilots no podran ser previnguts i hi podrien haver més vehicles que s'accidentessin.

El senyalitzador ha de ser també conscient que és la persona que està protegint la tasca dels seus companys de Control que estan intervenint a la pista.

5.2. La Senyalització

La senyalització s'efectua amb l'ajut de banderes que han de ser conegudes perfectament, així com quan s'han d'utilitzar. Cal saber, també, les reservades a la Direcció de Cursa i les que només s'usen si és per indicació del Director de Cursa.

A la nit les banderes poden ser reemplaçades per una senyalització lluminosa i per rètols reflectors. Per proves nocturnes també és obligatori que cada Lloc disposi de llums grocs.

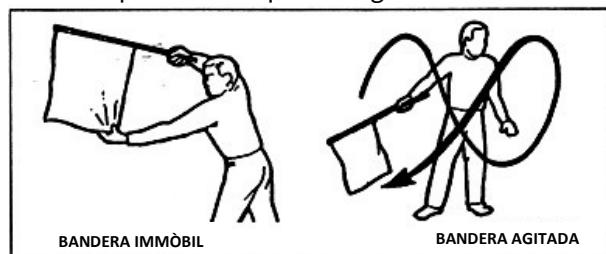
El perfecte coneixement de les banderes i el seu ús adequat serà, en la majoria dels casos, la vostra clau de l'èxit. Una bandera mal o incorrectament mostrada pot provocar un accident o perjudicar a un o diversos pilots.

També és molt important que conegueu la manera adequada de presentar les banderes, que podrà ser:

- Estàtiques: són banderes que han de ser ben visibles. Si hi ha vent, cal mantenir la bandera estesa i subjectar-la amb la mà.
- Agitades: cal evitar aquestes dues dificultats:
 1. Que la bandera, en el seu desplaçament, vagi paral·lela al terra.
 2. Que s'enrotlli al voltant del pal després d'algunes voltes.

La tècnica més segura és fer-li descriure un gran 8 perquè produeixi un senyal ampli que atregui l'atenció del pilot.

Totes dues tècniques les podeu comprovar a l'esquema següent:



Abans d'entrar de ple en els diferents tipus de banderes i els motius que ens duren a mostrar-les, és necessari que sàpigues que la reglamentació de senyalització en curses d'automòbils i de motos és, en alguns aspectes, diferent. Per aquest motiu, fixa't molt bé en les diferències per tenir-ho en compte en el moment d'actuar en una cursa.

5.2.1. Les banderes i el seu significat en competicions tant d'automobilisme com de motociclisme

A més dels seus significats, és molt important que prestis atenció a si es mostren agitades o estàtiques.

Les banderes dels llocs de senyalització:



La **Bandera Vermella** s'haurà de presentar **agitada** únicament per indicació del Director de Cursa quan cregui necessari aturar l'entrenament o la cursa. A més, tots els semàfors del traçat es posaran en vermell. Tots els pilots han de reduir immediatament la seva velocitat i tornar als Boxes (o al lloc previst pel Reglament de la prova) i han d'estar preparats per aturar-se si és necessari. Els avançaments estan totalment prohibits.

Per mostrar aquesta bandera el missatge que hauràs d'escoltar serà "**CLAU MIL**". Encara que sentis "Bandera vermella", no la mostris. Al Circuit de Barcelona-Catalunya únicament es mostrarà la bandera vermella si per l'emissora es dona el missatge "CLAU MIL".



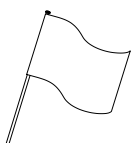
La **Bandera Groga** és un senyal de perill i es presenta **agitada**. Els pilots han de reduir la velocitat i els avançaments estan prohibits fins després del lloc on es presenti la bandera verda. En cas d'obstrucció parcial o total de la pista, es mostraran dues banderes grogues agitades.



La **Bandera Groga amb franges vermelles** acostumem a anomenar-la **Bandera de Pista Lliscant**.

A les curses d'**automobilisme** es presentarà **estàtica** i serveix per advertir als participants de la presència d'oli, aigua o alguna altra substància que tingui influència sobre l'adherència de la pista en aquell sector del circuit en la zona posterior a la bandera.

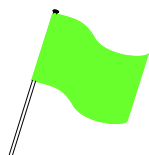
A les curses de **motociclisme**, en canvi, es presentarà **agitada**. Serveix per advertir als participants de la presència d'alguna substància que tingui influència sobre l'adherència de la pista en aquell sector del circuit en la zona posterior a la bandera i que **no** sigui aigua (inclou oli, grava, sorra,...). Aquesta bandera s'haurà de presentar com a mínim durant 4 voltes, excepte si la substància desapareix abans. En el lloc de senyalització posterior a la zona antiadherent no és necessari mostrar bandera verda.



La **Bandera Blanca** sempre es mostrarà **agitada** per indicar als pilots que hi ha un vehicle, de cursa o d'emergència, molt més lent en el sector posterior al lloc de senyalització. L'avançament entre pilots està prohibit, tan sols està permès l'avançament al vehicle d'emergència.



La **Bandera Blava** es mostrarà **agitada** per indicar a un pilot que està a punt de ser avançat per un altre més ràpid. També s'ensenyarà agitada a la sortida del Pit Lane als pilots que surtin d'aquest, sempre i quan altres pilots s'acostin en aquell moment per la pista.



La **Bandera Verda** es mostrarà **agitada** per indicar que a partir d'aquell lloc de senyalització la pista està lliure d'obstacles; s'ensenyarà sempre després del lloc de l'incident. A partir d'aquest moment els pilots poden tornar a efectuar avançaments. D'altra banda, a les curses de motos, i quan el Director de Cursa així ho requereixi, es podrà mostrar durant la volta d'escalfament i/o al principi d'una sessió d'entrenaments de manera simultània a tots els llocs de senyalització.



La **Bandera Blanca amb dues franges vermelles** amb forma de X es presenta **agitada**. Es fa servir **NOMÉS** a les curses de motociclisme i indica la presència de gotes d'aigua en aquell sector de la pista.

D'altres banderes es presentaran sempre i quan el Director de Cursa així ho indiqui:



La **Bandera Nacional** la utilitzarà el propi Director de Cursa per donar la sortida. Tanmateix, al Circuit la sortida normalment es dona mitjançant el semàfor que passa de vermell a apagat.



La **Bandera Negra i Blanca** dividida en diagonal es mostrarà **estàtica a les curses d'automobilisme i agitada a les de motociclisme**. Només es presentarà una sola vegada acompanyada del dorsal del pilot i constitueix una advertència de conducta antiesportiva.



La **Bandera Negra** es presenta **estàtica a les curses d'automobilisme i agitada a les de motociclisme**. Anirà acompanyada d'un rètol amb el dorsal del pilot per informar a aquest que s'ha d'aturar la propera vegada que s'acosti a l'entrada de Pit Lane, al seu Box o al lloc designat prèviament. Si per qualsevol motiu el pilot no respecta aquesta instrucció, aquesta bandera només es mostrarà durant 4 voltes consecutives.



La **Bandera Negra amb cercle de color taronja** (de 40 cm. de diàmetre) es mostrarà **estàtica a les curses d'automobilisme i agitada a les de motociclisme**. Anirà acompanyada del dorsal del pilot per informar-lo que el seu vehicle té problemes mecànics susceptibles de constituir un perill. Per aquest motiu, s'haurà d'aturar al seu Box en el proper pas. Quan hagi resolt els problemes mecànics podrà retornar a la prova.



La **Bandera Vermella** es mostrarà **agitada** per tal d'aturar els entrenaments i/o la cursa. A més, tots els semàfors del traçat es posaran en vermell. Tots els pilots han de reduir immediatament la seva velocitat i retornar als Boxes (o al lloc previst pel reglament de la prova) i han d'estar preparats per aturar-se si és necessari. Els avançaments estan totalment prohibits. També pot utilitzar aquesta bandera per tancar la pista abans d'una activitat.



La **Bandera Codi 60** es mostra **estàtica** i **NOMÉS** en curses d'automobilisme. Es presentarà alhora a tots els llocs de control sota petició del Director de Cursa per informar als pilots que han de reduir immediatament la seva velocitat a 60 km/h. Estan prohibits els avançaments.



La **Bandera de Quadres** negres i blancs es mostrarà **agitada** per indicar als pilots al final dels entrenaments o la cursa.

Abans d'acabar el capítol de senyalització, tingues en compte que:

- És molt important analitzar correctament la situació que es dona per tal de ser capaços de presentar ràpidament la bandera convenient i aplicar les ordres més aconsellables.
- No oblidis mai que els pilots no tenen més coneixement d'un incident que els vostres senyals, pel que aquests han de ser clars i ben visibles.
- Evita l'error clàssic d'indicar encara un perill quan en realitat l'equip d'intervenció ja ha solucionat el problema o de senyalitzar amb bandera groga després del lloc de l'incident: encara que aquest estigui dins la teva zona de control, es pot donar el cas que el vostre senyalitzador estigui després de l'incident; en aquest cas, qui senyalitza amb bandera groga és el senyalitzador anterior i el vostre senyalitza amb bandera verda.
- Cal tenir un ull pels concursants que s'acosten i un altre sobre l'incident.

5.3. La Intervenció

5.3.1. Principis bàsics d'actuació

Per tal d'assegurar unes condicions de màxima seguretat i eficàcia, les intervencions exigeixen unes condicions estrictes:

- Portar guants i casc.
- Uniforme complert i cordat i mànigues abaixades, per tal d'estar preparat per a una ràpida intervenció sense pèrdua de temps.
- Tothom haurà de tenir ben definida la seva feina, acordada prèviament amb el Cap de Control.

En general:

- Evita situar-te en zones d'escapatòria o en les d'impacte.
- Posa't de cara als vehicles. Veure des del principi un incident és a vegades molt profitós per tal de valorar la gravetat del problema i el tipus d'acció a emprendre. Això, a més, et permetrà veure venir el perill (restes de vehicle, per exemple). La millor manera d'evitar-los no és córrer endarrere sinó enganxar-te al màxim al mur de protecció i ajupir-te, els fragments cauran darrere teu.
- Cal estar preferentment al final de la zona de col·lisió. Sempre és millor intervenir anant de cara als vehicles que tenir-los d'esquena.

Precaucions abans d'intervenir:

- Quan s'ha produït un accident, el primer reflex és anar a la pista per tal d'intervenir-hi. Aquesta acció és incorrecta. Verifica sempre si pots fer-ho sense cap perill ni risc i si estàs protegit per la senyalització d'una bandera.
- No saltis mai a la pista sense tenir abans molt clar què hi vas a fer i com ho faràs.
- Recorda els 5 passos:

OBSERVA - PENSA - INFORMA - PROTEGEIX-TE - ACTUA

Aspectes a tenir en compte durant la intervenció:

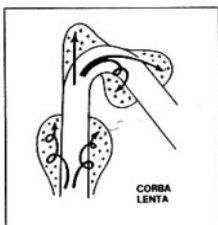
- Les ordres d'intervenció són donades pel Cap de Control.
- Quan hagi de córrer paral·lelament a la pista per arribar a fer un rescat, corre sempre per darrere del mur de seguretat, mai pel costat de la pista. Quan arribis a l'altura de l'incident, salta a la pista sempre mirant en la direcció per on venen els vehicles.
- No saltis mai a la pista ni actuïs d'esquena als vehicles participants, excepte si la sessió està aturada.
- No et posis mai en la trajectòria de la resta de vehicles.
- No travessis mai la pista.
- No oblidis que en un monoplaça les rodes sobresurten de la carrosseria.
- S'ha d'acompanyar els pilots cap a zones fora de perill. Una col·lisió o caiguda pot fer-li perdre l'orientació i caminar cap a la pista, amb el perill que això comporta. Cal acompanyar-los i només agafar-los si creiem que poden caure o ocasionar una situació de perill.
- Torna el més ràpidament possible darrere del mur de seguretat.

En el cas que un vehicle es quedi al teu control, has d'indicar al pilot que es retiri darrere del mur de seguretat.

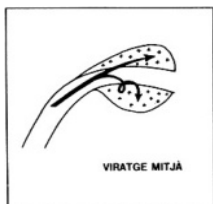
Els pilots tenen l'obligació de deixar els vehicles en situació de ser retirats però després d'un accident és comprensible que a vegades no ho facin.

Recorda verificar si el vehicle té una marxa posada ja que això pot dificultar un rescat aparentment senzill.

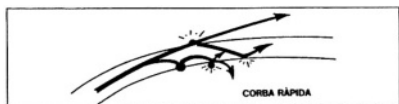
5.3.2. Estudi dels tipus de viratges



Corba lenta: molt perillosa a les primeres voltes, hi poden haver incidents múltiples: virolles, topades, passades de frenada, amb més d'un participant implicat.



Viratge mitjà: la velocitat és elevada i la visibilitat pot no ser del tot ideal, cal actuar amb molta precaució.



Viratge ràpid: molta velocitat, gairebé no hi passa mai res però quan hi ha un accident acostuma a ser molt greu; cal estar molt preparat.

Línies rectes: accidents imprevisibles, poc freqüents, però solen ser seriosos a causa de la gran velocitat.

Vehicles atrapats a la zona de grava: Els cotxes de curses acostumen a tenir molt poca distància entre la carrosseria i el terra, pel que, en entrar a les escapatòries de grava, moltes vegades hi quedin encallats; en aquests casos cal demanar a Direcció de Cursa la presència d'un vehicle de rescat.

5.3.3. Dispositius de Seguretat en els Automòbils

A més dels dispositius de seguretat passiva, que no afecten als Oficials de Pista (com el parabrisa laminat, l'arc de seguretat, l'arnès, les tanques del capó, els dipòsits de seguretat, etc...), els vehicles disposen de dos dispositius que realment ens interessin:



1. Tallacircuits: La seva funció és la d'aïllar la bateria de la resta d'instal·lació elèctrica. Normalment és assenyalat amb un llamp vermell dins d'un triangle blau. La punta del llamp està indicant la maneta.
 - En els turismes el tallacircuits es troba a la base del parabrisa, a la banda del conductor.
 - En els prototipus s'ha de trobar prop de l'arc de seguretat.
 - En els monoplaques es troba, generalment, a la base de l'arc de seguretat.



2. Extintor (varia segons els vehicles i el seu grup): Està assenyalat per una "E" blanca dins d'una circumferència vermella. Es troba, generalment, pels voltants del tallacircuits. El comandament és un botó que, al prémer-lo, dispara l'extintor de l'habitacle i del motor.

Recomanacions:

- No confonguis l'un amb l'altre.
- Sempre que hi hagi possibilitat de vessament de productes inflamables, activa el tallacircuits, no ho dubtis.
- Sigues més prudent amb l'extintor, no l'accionis si no hi ha un foc declarat; una mica de fum pot ser degut a molts factors poc importants, estigues a punt amb el teu propi extintor. Disparar els extintors del vehicle sense necessitat causaria importants problemes al participant, i segurament alguna reclamació.

5.3.4. Tipus d'Incidents i intervencions més freqüents en les curses

Abans d'intervenir en qualsevol incident, recorda:

- Verifica que el senyalitzador és al seu lloc i ha començat a senyalitzar. En cas contrari, no surtis de darrere del mur fins que la senyalització no et protegeixi.
- No abandonis mai al pilot fins que no estigui en mans del personal sanitari, abandoni el Lloc de Control pel seu propi peu o retorni a la pista.
- Tant la pista com les escapatòries han de quedar lliures d'objectes i de brutícia.
- És molt perillós treballar al mig d'una trajectòria ja que la disciplina dels pilots no està garantida per un període de temps massa llarg.
- Porta sempre, com a mínim, un extintor i una eslinga per tal de ser eficaç.

1. Parada per avaria mecànica

- Verifica que el senyalitzador és al seu lloc i ha començat a senyalitzar.
- Treu ràpidament el vehicle de la trajectòria i de la zona de possible col·lisió.

IMPORTANT: Abans d'iniciar una cursa, tant d'automobilisme com de motociclisme, t'hauràs d'informar de si és possible intervenir en el vehicle durant la cursa per poder-lo ajudar a tornar a pista. En alguns casos, el fet d'ajudar-lo pot comportar l'exclusió automàtica del participant.

2. Virolla fora de la traçada

- Controla com més aviat millor al participant per evitar que surti davant d'un altre pilot.
- Si el motor s'ha parat, no l'engeguis. Retira el vehicle a la zona prevista (darrere del mur de protecció) per tornar-lo a posar en marxa. Vigila que el pilot no aprofiti l'ocasió per arrancar el motor; si ho fa, indica-ho immediatament a Direcció de Cursa.

3. Virolla dins de la traçada

- Entra a la pista aprofitant algun temps mort en el pas dels vehicles. Normalment, des de Direcció de Cursa t'avisaran d'ells.
- Canalitza als participants pel cantó més lliure d'obstacles.
- Deixa lliure el més aviat possible la trajectòria.
- Deixa'l marxar vigilant que no molesti als altres participants.
- Comprova que les virolles no hagin estat provocades per restes d'oli.

4. Volta de campana amb pilot il·lès

- Acciona el tallacircuits.
- Si el pilot està il·lès (en cas de dubte, actua segons el punt següent) i no ha abandonat el vehicle, abans de deslligar-lo és millor posar el cotxe dret i sota la cobertura d'un extintor. És molt perillós descordar l'arnès quan el pilot està de cap per avall, es corre el risc que caigui a plom sobre el clatell i pateixi lesions a les vèrtebres cervicals.
- Després allunya el vehicle de la zona perillosa abans que els serveis mèdics de rescat treguin el seu ocupant.

5. Volta de campana amb pilot ferit o inconscient

- Si el pilot està ferit o inconscient, el cop que dona el cotxe quan es torna a posar bé pot agreujar les seves lesions. És, doncs, necessari alliberar-lo "in situ".
- Espera l'arribada dels serveis mèdics de rescat i col·labora amb ells si és necessari. Mentre aquests arriben, cal:
 - a) ocupar-se de la seguretat.
 - b) vetllar al pilot, que no pugui semblar que es queda desatès; cal parlar-li encara que no pugui entendre el teu idioma. Si contesta, encara que no l'entenguis, sabràs que està conscient. Sempre és millor un crit de dolor que el silenci total.
- El desemparament l'ha de fer sempre un metge o socorrista competent. Si t'ho demanen, col·labora-hi; si no, estigues pendent de l'extintor o de la seguretat. Si no hi pots fer res, retira't darrere el mur.
- Vigila les corbes en pendent perquè es pot donar el cas que, un cop s'ha tret el pilot i s'ha tornat a posar el vehicle sobre les seves rodes, aquest se'n vagi tot sol pel pendent. Assegura't que sempre hi hagi una marxa col·locada o el fre de mà posat abans de començar a capgirar-lo. Recorda això també quan hagi de retirar el vehicle.
- Un vehicle que està cap per avall, o que s'ha arrossegat pel terra, sempre perd líquids, gasolina, oli, líquid de frens o de bateria. Recorda netejar la pista tan bon punt l'incident estigui solucionat i fes la recollida selectiva de tots els residus que generis amb els mitjans habilitats pel Circuit.

6. Xoc violent entre vehicles o contra el mur

- Acciona el tallacircuits (vigila que no t'equivoquis per culpa de les presses i sense voler disparar l'extintor).
- Assegura't la protecció d'un extintor: l'incendi es pot declarar més tard.
- Ajuda el pilot a sortir o a aixecar-se i adreça'l, si cal, als serveis mèdics: alguns xocs i caigudes causen lesions que no es veuen de moment.
- Si la col·lisió ha estat violenta, vigila que no hi hagi a la pista restes de peces.
- Retira el vehicle de la pista vigilant de no fer malbé res, el pilot t'ho agrairà.

7. Xoc violent sense incendi, pilot ferit o inconscient

- Acciona el tallacircuits.
- Assegura amb un extintor la cobertura d'incendi.

- Parla al pilot per comprovar si està conscient o no.
- Per desempresonar-lo, espera l'arribada dels equips de rescat.
- A vegades és millor retirar el vehicle de la pista abans de treure el pilot.

8. Xoc amb incendi

És el problema més greu en què es pot trobar un pilot. Encara que la creació de dipòsits de seguretat i d'estructures deformables han disminuït considerablement els riscos d'incendi i encara que hi hagi bombers contra el foc, aquest tipus de situació obliga als Oficials de Pista a preparar-se per tal d'intervenir amb eficàcia. La intervenció en un incendi és una feina molt delicada.

El lapse de temps durant el qual es pot actuar és molt curt: 30 segons. Més enllà d'aquest temps, el pilot no té pràcticament cap possibilitat de sobreviure. És necessari, doncs, comptar amb les màximes possibilitats per a una ràpida intervenció a qualsevol punt del circuit.

9. Incidents amb motocicletes

- Els rescats en curses de motociclisme acostumen a ser més senzills, malgrat que les lesions dels pilots poden ser més greus.
- D'entrada, els pilots no queden mai empresonats en els vehicles i, en cas d'incendi, aquest afecta només la màquina, generalment sense posar en perill la integritat física del pilot.
- Si el pilot s'aixeca immediatament i corre darrere del mur, ocupa't del vehicle i de les peces i líquids que pot haver escampat.
- Si s'aixeca lentament o sembla desorientat, cal que un Oficial de Pista l'ajudi i l'acompanyi darrere del mur, no el deixis sol.
- Si no es mou del terra, no el forcis a fer-ho ni el moguis. Espera't al seu costat fins l'arribada dels equips de rescat.
- Amb l'ajuda dels teus companys, aixeca la motocicleta per la part davantera per tal de buidar el carenat de grava o altres elements que podrien caure a la pista si el pilot reprèn la marxa.
- Si el pilot pot tornar a la competició, cal que l'ajudis empenyent la motocicleta per tornar a posar el motor en marxa.

10. La patinada

Les patinades normalment es produeixen per manca d'adherència a la pista degut a la presència d'oli, aigua o altres elements.

En el cas de produir-se un pòsit d'oli molt difós, és més important la seva ràpida detecció i assenyalament que omplir la pista de sepiolita. La presència de pols sobre el circuit és, moltes vegades, més nefasta que útil ja que, a més de dificultar la visibilitat, si n'hi ha massa s'acumula fora de la traçada i pot fer derrapar a un participant que se'n vagi de la traçada ideal. Cal limitar les intervencions a les taques importants d'oli, com les ocasionades, per exemple, pel trencament d'un càrter.

La falta d'adherència és la dificultat número 1 del pilot. Cal, doncs, estar permanentment a l'aguait i no dubtar d'anar sovint a la pista (després de cada sessió d'entrenaments i cada cursa) per tal de fer-hi comprovacions mentre els vehicles us ho permetin. L'experiència t'ensenyarà aviat quines són les curses que s'han de vigilar particularment.

És indispensable fer saber al senyalitzador quan hi ha perill de falta d'adherència. Tingues cura de posar-vos d'acord per tal d'establir un llenguatge en què els signes que li faràs siguin ràpidament compresos.

La intervenció pròpiament dita consisteix en:

- Atacar, si és possible, remuntant la taca en direcció contrària a la cursa.

- Escampar amb la mà petites quantitats de producte a ran de terra. Normalment, aquesta quantitat ja és suficient per absorbir l'oli i, a més, s'evita la formació d'un núvol opac al pas d'un participant.
- Amb els raspalls de pèl dur s'ha de fer penetrar el producte dins les petites escletxes del sòl.
- Quan sigui possible, escombra les restes fora de la pista i no solament fora de la traçada. Recull-les convenientment d'acord amb el principi de recollida selectiva.

Tot el que pugui dificultar l'adherència ha de ser també vigilat: graveta, fulles seques, etc. Tenir la pista neta és una feina primordial i també de les més perilloses.

5.4. La Comunicació

Entenem per comunicació el fet de notificar o avisar d'algun incident, mancança o necessitat. Qualsevol d'aquestes comunicacions pot ser feta a través de:

- Emissora
- Comunicat d'Incidents
- Senyals
- De manera directa amb l'interlocutor

En qualsevol cas, és molt important que siguis concís i imparcial, tant si ho fas per escrit com oralment.

En aquest Manual farem especial incidència en la comunicació a través de les emissores i dels Comunicats d'Incidents.

5.4.1. Comunicació a través d'emissora

Tothom t'escolta i, al mateix temps, en un altre Lloc de Control poden tenir un altre incident. Per tot això, quan parlis per l'emissora has de:



1. dir amb exactitud qui ets.
2. dirigir-te sempre a Direcció de Cursa. En cas de voler comunicar-te amb altres controls cal demanar autorització a Direcció de Cursa.
3. seleccionar les intervencions.
4. prioritzar, sabent que les informacions sobre seguretat (accidents i intervencions) tenen prioritat sobre les esportives (per ex.: avançament amb bandera groga).
5. esforçar-se en ser el més concís i breu possible.

Aquí tens un exemple de com hauria de ser la informació que has de donar per l'emissora:

- Control X a Base.
- El vehicle número N acaba de topar violentament contra el mur.
- Pilot il·lès.
- Després del control a l'esquerra, procedim a retirar el vehicle.
- Deixem la pista en condicions, missatge acabat.

Si el pilot està ferit i el control no disposa d'ambulància i/o de servei mèdic, demaneu-lo immediatament per emissora.

És també necessari que aviseu ràpidament per emissora en cas de:

- Qualsevol deteriorament dels elements de seguretat del circuit (mur, pneumàtics, cartells de distàncies, etc.).
- Qualsevol anomalia observada a bord d'un vehicle (fuga d'oli, pèrdua d'elements de la carrosseria, principi d'incendi) ja que pot ser que el pilot ni se n'hagi adonat. No diguis res si senti a l'emissora que un altre control ja ha indicat les anomalies.

- Conductes perilloses o infraccions serioses comeses pels pilots a la zona del teu control.

En cas d'un incident seriós, la comunicació de la informació a la Direcció de Cursa i d'aquí als vehicles d'intervenció esdevé primordial. Per tant, indica:

- Si el vehicle ha pogut ser retirat o si cal ajut d'un vehicle d'intervenció per tal de retirar-lo. En aquest últim cas, assenyalas si l'incident és a la dreta o a l'esquerra de la pista (sempre mirant en el sentit de la cursa).
- Si l'incident ha malmès o no les proteccions de la pista (murs, pneumàtics, etc.).
- Si el vehicle està immobilitzat a la grava de seguretat i, en aquest cas, si es pot retirar pels mitjans que disposa el Lloc de Control.
- Si l'incident ha ocasionat ferides al pilot, cal indicar-ho a Direcció de Cursa i d'aquí al vehicle d'intervenció.
- Si la pista està obstruïda per l'incident, cal avisar a Direcció de Cursa indicant si està totalment obstruïda, si l'obstrucció pot ser solucionada ràpidament o bé trigarà a ser resolta.

A criteri del Cap de Control i segons la seva experiència, si creu que l'accident és greu, pot demanar al Director de Cursa (només el Director pot decidir-ho) que sigui tret la bandera vermella i, en conseqüència, s'aturi la cursa.

5.4.2. Els Comunicats d'Incidents

Com a norma general, el Comunicat d'Incidents és el document escrit que s'emmet després d'un primer avís a través de l'emissora. Aquí en tens un exemple:



El formulari està dividit en dues columnes. La columna esquerra (pàgina 16) conté camps per a: Competició, Data, Hora Incident, Hora Final, Volta, Entram, Lloc, Secció, Entram, Qualificació, Secció, Control, i una secció de Descripció de l'incident amb una llista de caselles per a: Avís amb bandera vermella, Avís amb bandera groga, Avís amb bandera negra, Avís amb bandera blanca, i altres. La columna dreta (pàgina 17) conté un espai reservat per a la Direcció de Cursa i un espai reservat per a la Direcció de Carrera, amb camps per a Signatura de l'Oficial, Nom de l'Oficial, i Hora.

En tots els informes que es trametin per escrit a la Direcció de Cursa és molt important que la teva informació sigui imparcial, no inculpanent ni exculpanent cap de les parts, amb la finalitat de no influir, ni a favor ni en contra, en les decisions dels Comissaris Esportius que hauran de jutjar els fets.

És necessari que identifiquis clarament el número del teu Lloc de Control, l'hora de l'incident, els dorsals i els colors dels vehicles implicats, així com una descripció detallada dels fets, l'estat dels pilots, i el teu nom i núm. de llicència.

Qualsevol error i/o omisió provocarà que el Comunicat perdi la seva validesa. Per aquest motiu omple el document el més ràpidament possible, després d'haver-ho comunicat per emissora a Direcció de Cursa o al teu Cap de Control.

6. Socorrisme

En aquest apartat tractarem sobretot com actuar en un accident durant la pràctica esportiva. Tingues en compte, però, que sempre que hi hagi personal sanitari a prop, aquest tindrà preferència a l'hora de tractar l'accidentat. Així doncs, això és una guia per si en algun moment et fos d'utilitat.

També podràs conèixer més a fons aquestes tècniques i practicar-les durant la **J.A.F.O.**, la jornada de reciclatge que fem anualment pels Oficials.

6.1. Els primers passos

Malgrat les cada vegada majors mesures de seguretat, els accidents no han desaparegut. S'intenten minimitzar les seves conseqüències però segueixen formant part del nostre món i ho podem constatar en cada prova a la que assistim.

És molt important la rapidesa en donar una resposta adequada. Desgraciadament, en alguns casos, fins i tot amb una perfecta actuació, les lesions són de tal gravetat que són incompatibles amb la vida, però en molts altres casos la nostra forma de procedir pot fer canviar aquest pronòstic. I exactament el mateix pot dir-se de les possibles seqüeles.

Una vegada ha ocorregut l'accident, el primer testimoni té una importància capital ja que pot donar informació de primera mà amb què activar correctament el dispositiu assistencial necessari. En l'entorn d'un circuit, permanentment vigilat per càmeres, aquesta informació és relativament important però, de totes maneres, ajudarà al Director de Cursa a prendre la decisió adequada i, així, escurçar el temps de resposta a favor de l'accidentat.

Així doncs, davant d'un incident recorda seguir sempre aquests cinc passos:

OBSERVA – PENSA – INFORMA – PROTEGEIX-TE – ACTUA

Després de l'accident pensem en el que ha ocorregut, ens fem una idea de les possibles conseqüències i no oblidem que, malgrat les banderes grogues, la competició segueix. Podem ja imaginar què direm per l'emissora i com ho direm; aquests segons dedicats a pensar no són temps perdut, al contrari, agiliten enormement la comunicació perquè la fan més clara. En aquesta informació no ha de faltar què ha ocorregut, on ha ocorregut, el nombre de pilots involucrats i, si és possible, donar una primera aproximació de la gravetat. En la resposta ens donaran l'autorització per "saltar a pista".

Autoprotegeix-te. De res no serveix un heroi voluntariós i temerari si passa a formar part del nombre de ferits, ja que no solament no pot ajudar sinó que ha complicat el rescat. És una senzilla qüestió matemàtica: és més fàcil atendre a un accidentat que a dos, o a tres. Recorda novament que les competicions no paren en el mateix moment de l'accident; de fet, tots hem comprovat que alguns pilots són remisos a l'hora de moderar la velocitat, fins i tot amb senyals de perill. Per la nostra banda, en la majoria d'ocasions s'intentarà que la competició no es vegi alterada. No hem d'oblidar que, sempre que sigui possible, ens hem de mantenir de cara a la pista per poder veure el que ocorre i, així, reaccionar a temps. La col·locació d'una protecció entre el pilot i els altres participants, sobretot en les proves de motociclisme, pot ajudar a protegir-lo tant a ell com a nosaltres mateixos.

Una altra mesura important i senzilla de protecció és la utilització d'uns guants, que poden evitar contagis. No és mala idea portar sempre un parell d'ells a la butxaca.

Si no hi ha risc d'incendi, apropa't, treu el contacte i pregunta-li a l'accidentat com es troba. Té una doble funció: estem donant el missatge que l'ajuda ja ha arribat i a més, si hi ha resposta, rebem molta informació, i no només pel que ens diu sinó perquè, si una persona lesionada pot parlar, és evident que està conscient i que l'aire té camí lliure fins als pulmons. O dit en termes mèdics: LA VIA AÈRIA ÉS PERMEABLE.

És el moment de contactar de nou amb Direcció de Cursa i precisar al màxim la situació:

- El pilot és conscient?
- Respira?
- Sagna? En cas afirmatiu, per on?
- Està atrapat i és necessari l'equip d'extracció?

6.2. Els “ABC” dels Primers Auxilis

Com dèiem, en el circuit és molt improbable que no hagi arribat el personal sanitari al lloc de l'accident abans d'iniciar els passos que a continuació descriurem. Ells prendran les decisions més adequades. Tot i així, hi ha d'altre tipus de competicions, com poden ser els ral·lis, en les quals el temps pot semblar etern i és possible que hagueu de començar vosaltres.

En el nostre cas, el circuit, tingues en compte que, sempre que sigui possible, és millor esperar al personal sanitari perquè realitzin la tècnica adequada, ja que ells tenen la suficient formació com per realitzar-la sense riscos per l'accidentat.

El títol d'aquest capítol és una regla molt senzilla de recordar i fa referència als primers passos sistematitzats que cal seguir, que precisament són l'A, el B i el C.

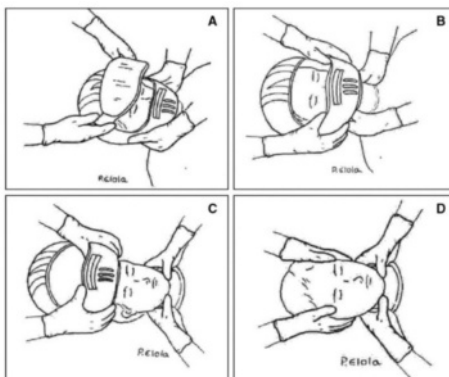
A (Aire): La via aèria, que dèiem abans. O el que és el mateix, que no hi hagi res que interrompi o dificulti el pas de l'aire fins als pulmons. Comentàvem que una senzilla manera de fer-nos una idea és preguntar-li alguna cosa a l'accidentat, ja que si respon és un signe segur que aquesta via aèria funciona.

Si no respon, cal intentar escoltar els sons de la respiració amb l'oïda a prop de la boca i la mirada al pit, per a així veure si hi ha moviments respiratoris del tòrax. Si no hem trobat cap signe de respiració s'ha de buscar una possible obstrucció al pas de l'aire, per al qual serà imprescindible retirar el casc, però només si aquest és integral.

Per fer-ho bé és precís comptar amb dues persones. La primera es posarà davant l'accidentat i aixecarà la visera per comprovar si està conscient; mentre, la segona subjecta el casc fent una lleugera tracció axial (en el sentit de l'eix del cos) i amb la punta dels dits a la mandíbula. Llavors, la primera persona alliberarà el casc obrint el tancament de la corretja i deixant anar les cintes que l'uneixen al HANS -o tallant-les, si és necessari-. Aquest, una vegada deslligat del casc, es retira girant-lo fins la part posterior i, en arribar a aquesta posició, senzillament llisca cap a dalt. A continuació, aquesta primera persona subjecta el coll (amb una mà els angles de les mandíbules i amb l'altra la zona del clatell) i reemplaça el segon fent la tracció. Si està inconscient, s'aprofita per buscar, amb la punta dels dits, el pols a les artèries caròtides, que queden en cada costat de la tràquea, en ambdós costats de la nou.

En aquest moment, la segona persona comença a retirar el casc obrint-lo lateralment i inclinant-lo amb suavitat per alliberar el nas, mentre la primera persona continua mantenint la tracció del cap per prevenir mobilitzacions no desitjades.

Una vegada retirat el casc, la segona persona reprèn la tasca d'exercir tracció (la tracció no s'ha d'interrompre fins que no s'hagi aconseguit immobilitzar el cap i el coll) mentre la primera persona inspecciona la boca, retira qualsevol cos estrany que trobi i, si l'accidentat no respira, tira del maxil·lar per aixecar la llengua (la causa més freqüent d'asfíxia en els traumatitzats és l'oclusió de la via aèria per la pròpia llengua). La utilització de cànules, tubs, màscares, etc. ha d'esperar a l'arribada del personal sanitari.



B (Breathing, “respirar” en anglès): És continuació de l'anterior. Una vegada estem segurs que no hi ha obstrucció al pas de l'aire, hem d'aconseguir la respiració de l'accidentat. Si no respira espontàniament, iniciar la Reanimació Cardiopulmonar (RCP): fer 2 insuflacions de rescat (es recomana que siguin d'1 segon cada una o, com a màxim, de 2).

Respira normalment? Si la resposta és sí, vigilar i seguir amb el reconeixement general. Si la resposta és no, iniciar massatge cardíac amb 30 compressions en el tòrax, seguir amb 2 respiracions més, 30 compressions, 2 respiracions, etc. Si no hem trobat pols mentre retiràvem el casc, es recomana començar amb el massatge cardíac prescindint de les 2 respiracions de rescat inicials.

C (Circulació): Controlar immediatament les hemorràgies externes i valorar si la sang arriba adequadament a tot l'organisme.

Busquem zones que sagnin i apliquem compressió local en els punts per on surt la sang. ELS TORNIQUETS ESTAN FORMALMENT CONTRAINDICATS, LLEVAT QUE HI HAGI AMPUTACIÓ.

Prenem el pols, que ha de ser regular i fort. Una bona manera d'entrenar-se per reconèixer-ho és buscar el d'un mateix al coll o a l'engonal, però no el busquis amb el dit polze ja que aquest té pols propi. La freqüència és molt variable d'una persona a l'altra però els valors per sobre de 100 o per sota de 60 per minut poden ser signe que alguna cosa va malament.

La pell ha de ser calenta i conservar el seu color vermellós habitual; si aquesta és freda i pàl·lida, significa que la sang no circula adequadament.

Una altra prova que podem fer, molt senzilla, és la del farcit capil·lar. Al comprimir la punta d'un dit, aquesta es torna pàl·lida perquè hem buidat tota la seva sang. En deixar anar la pressió, el dit ha de tornar al seu to vermellós normal en menys de 2 segons; en cas contrari significa que no arriba suficient sang.

Tot això ens serveix per diagnosticar de forma precoç la possible situació de xoc.

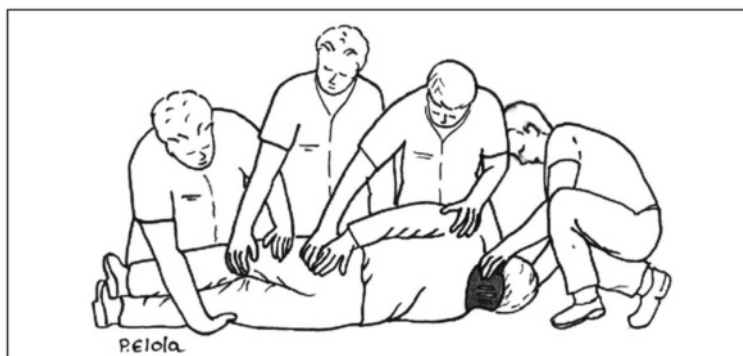
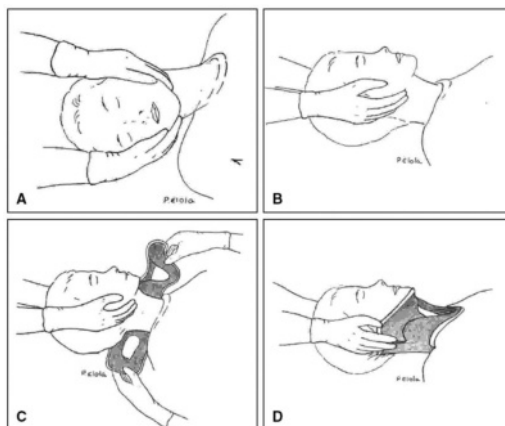
6.3. Reconeixement Secundari

Una vegada l'accidentat té batec cardíac i respira espontàniament i mentre esperem l'arribada del personal sanitari, podem dedicar-nos a realitzar una exploració més exhaustiva que confirmi, o no, les nostres primeres impressions. Es tracta d'anar observant l'accidentat per assegurar-nos d'haver donat la informació completa, correcta i que no hi ha variacions en el seu estat.

6.4. Lesió de coll i esquena

Mentre no es demostrï el contrari, tot accidentat ha de ser tractat com si tingués una lesió de coll o d'esquena, sobretot si hi ha pèrdua de consciència. Cal extremar la cura en la mobilització i aquesta només es farà quan sigui absolutament necessària.

La mobilització ha de ser en bloc i és complicada, tot i comptar amb el material adequat. Recordem una vegada més que, a diferència d'un accident de trànsit "normal", el temps de resposta del servei d'assistència serà molt breu i aportarà tot el material i equip humà necessaris per donar les màximes garanties per una mobilització adequada.



6.5. Fractures

Una definició senzilla podria ser que quan un os es trenca estem davant d'una fractura, i si ho fa només parcialment és una fissura.

Com ens adonarem? Hi ha una sèrie de signes que ens posen sobre avís:

- deformitat, comparant sempre amb el costat sa.
- impotència funcional, o, el que és el mateix, dificultat per moure la part afectada.
- dolor, que pot ser intens i portar a una situació de xoc.
- hematoma i inflamació a la zona de fractura.
- crepitació, que MAI s'ha de buscar però de trobar-la és un signe de seguretat.
- ferides, per les quals pot aparèixer una punta òssia. En aquest últim cas estaríem davant d'una fractura "oberta" potencialment més greu.

Què hem de fer?

Cobrirem les ferides amb apòsits - estèrils, si és possible - per evitar la contaminació de la fractura. Si la deformitat és gran, es pot intentar realinear-la tirant suaument en el sentit de l'eix de l'os. Si això provoca molt dolor, és millor no insistir i esperar.

Arribem al moment de la immobilització, que disminuirà el dolor (recorda que el dolor és capaç, per si mateix, de provocar un quadre de xoc) i les possibles lesions secundàries, així com facilitarà el trasllat de l'accidentat. La millor manera d'immobilitzar els braços és fer una subjecció contra el cos amb un senzill embenat, mentre que a les cames es col·locarà una protecció entre ambdues, fent servir la bona com a suport de la lesionada.

6.6. Luxacions

La sortida d'un os de la seva articulació corresponent es coneix com a luxació. Si només ho fa parcialment, parlem d'una subluxació.

Gairebé tot l'escrit per a les fractures és vàlid per enfrontar-se a una luxació. Els signes que trobarem seran molt semblants:

- deformitat, que com abans haurem de comparar amb l'altre costat.
- impotència funcional, o, com dèiem, dificultat per moure la part luxada.
- dolor que possiblement no arribi a provocar xoc però pot ser intens.
- excepcionalment podem veure hematomes a la zona luxada i mai hi haurà crepitació.

El tractament consisteix en la immobilització de la part lesionada **SENSE INTENTAR COL·LOCAR-LA AL SEU LLOC**. La reducció (tornar a posar al seu lloc l'os luxat) l'ha de fer només personal capacitada ja que podríem provocar noves lesions amb les nostres maniobres.

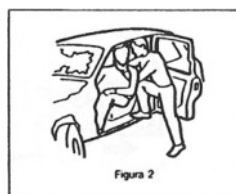
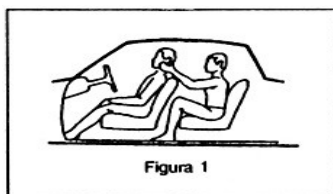
6.7. Ferides

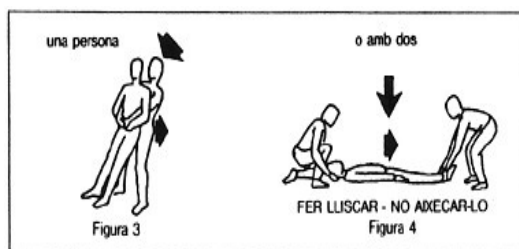
El perill de les ferides és la pèrdua de sang que comporten (hemorràgia). Moltes vegades aquesta pèrdua és mínima, però en algunes ocasions pot ser greu i requerir una actuació urgent; en cas de no fer-ho, podria provocar una situació de xoc. Recorda que uns simples guants són una fàcil manera d'autoprotegir-se.

Per detenir una hemorràgia el millor mètode és fer compressió local directament sobre la ferida fins que deixi de sagnar. Recorda: **NO S'HAN D'USAR ELS TORNQUETS LLEVAT EL CAS D'UNA AMPUTACIÓ**. Després, col·loca un apòsit, estèril o el més net possible, i subjecta amb una bena. Si es pot, l'elevació de l'extremitat malmesa també ajuda a reduir la pèrdua de sang.

Si a la ferida hi ha clavat algun element estrany, **NO INTENTAR RETIRAR-LO**, podríem provocar més lesions i augmentar l'hemorràgia. Col·locar apòsits de protecció que no estrenyin al propi element estrany sinó que comprimeixin al voltant. Deixarem l'extracció del mateix per a algú amb experiència.

Els següents gràfics et permetran fer-te una idea de com s'actua per moure els ferits:





POSICIÓ DE SEGURETAT D'UNA PERSONA INCONSCIENT

La rotació ha de fer-se en conjunt



Tracció moderada seguint les fletxes

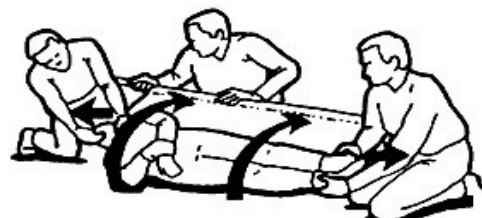
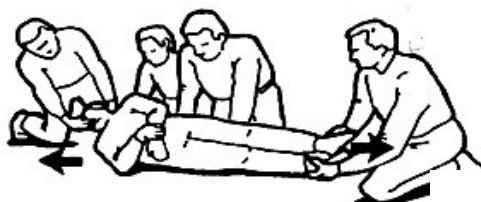


Figura 5



Compressió en cas d'hemorràgia arterial

Punt de Compressió

S'han de conèixer aquests 4 punts de compressió

1. Al coll

Es tracta d'aturar la circulació d'una de les artèries caròtides que irriguen el cap. La compressió s'efectua pel cantó de la tràquea, de davant a darrera, contra la columna vertebral.



Compressió de l'artèria caròtida

2. A l'espatlla

Comprimir l'artèria subclàvia estrenyent per darrera l'extremitat interna de la clavícula contra la primera costella, en el "clot de la clavícula". És un punt difícil de localitzar.



Compressió de l'artèria subclàvia

Atenció! Només utilitzeu aquest punt de compressió com a última solució ja que pot ocasionar ràpidament la pèrdua de coneixement pel fet d'alentir la circulació sanguínia del cervell.

3. Al braç

Aturar la circulació del braç compriment l'artèria humeral contra l'húmer a mig camí entre el colze i l'espatlla, per darrera del biceps.



Compressió de l'artèria humeral

4. A l'extremitat inferior

S'atura la circulació en el membre inferior compriment l'artèria femoral contra l'os coxal, al mig de l'engonal.



Compressió de l'artèria femoral

7. Nocions bàsiques d'Extinció d'Incendis

El Circuit de Barcelona-Catalunya organitza cada any la **J.A.F.O.** (Jornada d'Actualització i Formació d'Oficials), en la qual es realitzen cursos i formacions addicionals a la d'Oficial i que poden ser d'utilitat en alguna de les curses que tenen lloc a les nostres instal·lacions.

Així, un dels cursos que acostumem a convocar és el d'Extinció d'Incendis. A continuació trobaràs un petit resum del que expliquem aquell dia perquè tinguis unes nocions bàsiques sobre aquest tema, en el cas que ho necessitis.

El col·lectiu d'Oficials de Pista disposa dels següents tipus d'extintors:

- Al Pit Lane trobaràs tres tipus d'extintors diferents:



Extintor de 50 kg

- Extintors de 50 kg: Es fan servir per tractar incendis de tipus A (sòlids), B (líquids) i C (gasos). És un aparell gros i pesat, i, encara que té una remarcable capacitat d'atac, s'ha de limitar el seu ús al moment culminant: el salvament del pilot.



Extintor de 10 kg

- Extintors de 10 kg: Van de dos en dos en una cistella. Aquests extintors porten CO₂, l'idoni pels incendis d'origen elèctric.



Extintor de 4 kg

- Extintors de 4 kg: igual que els de 50 kg, serveixen per incendis de tipus A, B i C però, pel seu mida, són més manejables. Aquests extintors se'ls anomena "Agent net" ja que es vaporitzen ràpidament i no deixen residus.

- Als vials n'hi ha dos tipus d'extintors:



Extintor de 6 kg

- Extintors de 6 kg: pertanyen al tipus "Agent net" i estan pensats per sufocar incendis de tipus A i B. Tenen forma cilíndrica i a la part superior hi ha una nansa per agafar-lo i un tub difusor amb una empenyadura dosificadora. Sovint, la nansa també serveix com a percussor i porta un precinte.



Extintor de 4 kg

- Extintors de 4 kg: molt similars als de 6 kg però tenen una base d'aigua que ajuda a refredar el foc i, per tant, a apagar-lo. També pertanyen al tipus "Agent net" i es poden fer servir per incendis de tipus A, B i C.

La ubicació dels extintors situats als vials està senyalitzada amb una "F" de color vermell sobre el mur perquè els trobis fàcilment.



Posada en funcionament:

1. Arrenca el precinte trencant la marca de seguretat.
2. Dispara el percussor que, segons el tipus d'aparell, s'efectua amb un cop sec o bé prement un gatell. D'aquesta manera s'allibera el gas comprimit en un cartutx, que és l'impulsor del material extintor. IMPORTANT: apunta avall per sufocar el foc des de la seva base.
3. Prement el gatell de l'extrem del tub, podràs dosificar exactament la sortida del material extintor. Es preveu, generalment, entre 10 i 15 segons de funcionament.

Nota: si s'acciona el pom dosificador de l'extintor just després d'haver disparat el percussor, normalment s'obté un raig dèbil sense la proporció ni l'efecte esperats. Això és degut a que la pressió total de l'extintor, que provoca el gas, no s'aconsegueix fins al cap d'un segon. Cal, doncs, tenir paciència durant un o dos segons per tal d'obtenir la pressió correcta. Això és senzill: quan es veu un accident i es declara l'incendi, el millor es treure el precinte i disparar el percussor de l'extintor abans d'anar al lloc d'intervenció. Aquest espai de temps és suficient per una intervenció amb la màxima eficàcia.

Abans de continuar amb l'explicació de com apagar el foc, cal saber que no s'ha de disparar el percussor si no s'està ben segur de l'incendi: un aparell que ha estat disparat només es pot conservar durant un breu espai de temps i s'haurà de fer una revisió per poder recarregar-lo de nou.

7.1. L'aproximació al foc



L'aproximació al foc és molt difícil a causa del gran impacte de les radiacions calorífiques sobre totes les superfícies no protegides de la pell. És per aquest motiu que és molt important anar correctament uniformat (mànigues abaixades, guants de seguretat, casc,...) per assegurar-nos que tenim el cos el màxim de protegit possible. Si en tens, fes servir en aquell moment una gorra de visera llarga per protegir el rostre, abaixant el cap; això et permetrà guanyar alguns metres que poden ser necessaris en la lluita contra el foc.

Si hi ha bombers professionals en els llocs de control, és recomanable que siguin ells els que actuïn en cas d'incendi. Si no, estigues el més tranquil possible per evitar errors i, així, no perdre temps en una situació que pot ser d'alt risc pel pilot.

Per tal de guanyar uns metres precisos, et recomanem portar l'extintor bastant elevat per tal de tenir el difusor a nivell del front i fer servir el raig cònic com un escut prou eficaç per assegurar un "confort" relatiu durant la intervenció.

Encara que cada segon li semblarà una eternitat al pilot atrapat pel foc, a vegades és preferible donar un tomb al voltant del vehicle, sempre que sigui possible, per tal d'atacar a favor del vent. A més d'evitar el fum i la calor, et permetrà fer servir el vent per posar el material extintor sobre el foc. Amb això, milloraràs la visibilitat, així com guanyaràs en eficàcia, compensant el temps perdut fent la volta al vehicle.

A vegades és millor perdre una mica de temps per tal d'esperar un company i efectuar un atac amb dos extintors. Si el foc és important, un extintor pot resultar insuficient per apagar totalment l'incendi. El temps emprat per agafar un altre extintor, o per esperar la intervenció d'un altre Oficial de Pista, pot fer reanimar el foc. És millor intentar una intervenció concentrada de dos extintors per tal d'assegurar millor l'atac del sinistre.

Refrescar el pilot atrapat en un incendi és per a ell qüestió de vida o mort. Els extintors amb que van equipats la majoria dels vehicles de competició ajuden a aquesta prevenció. Sempre convé, per tant, intentar atacar el foc de pilotatge a fi d'aïllar el pilot i poder disparar el comandament de l'extintor del vehicle.

Si combatre un incendi una persona sola és difícil, fer-ho entre moltes és inútil. És millor proveir als "combatents" amb extintors nous que anar-ne a cercar molts a qualsevol preu i de "raig petit".

Si el foc s'ha declarat sota el capot del motor, no l'obris estant de cara a l'obertura si no vols patir quelcom semblant als efectes d'un soldador a la cara. Cal situar-se per sota de l'obertura del capot abans de començar l'atac.

Durant les operacions posteriors a l'extinció, cal tenir sempre a punt un extintor, ja que de vegades el foc es pot revifar de manera imprevista.

Després d'un incendi, cal pensar en fer substituir els extintors usats no fos cas que es produís un altre accident.

Recordeu que després de fer servir un extintor la calçada queda molt rellosa. Cal, doncs, netejar-la i senyalitzar-ho convenientment.

8. El Procediment de Sortida

Depenent del reglament de cada cursa, el procediment de sortida pot ser diferent, encara que en línies generals és semblant:

1. Abans de l'hora de sortida, tots els vehicles han de fer la volta d'escalfament. Un vehicle de Direcció de Cursa sortirà al darrere per tal de verificar que no es quedi ningú aturat al circuit. Cap vehicle podrà sortir de Boxes darrere del de Direcció de Cursa.
2. Si el vehicle d'un participant no es pot situar de manera immediata a la graella de sortida, ha de ser immobilitzat i retirat de la pista pels Oficials de Pista. El vehicle de Direcció de Cursa haurà de controlar-ho. El del participant quedarà bloquejat i no serà autoritzat a prendre la sortida.
3. Quan els vehicles es situïn en el seu lloc a la graella, hauran de parar el motor (en algunes curses està autoritzat mantenir el motor en marxa). El moment de la sortida de la volta de formació serà anunciat amb cartells de 10 minuts, 5 min., 3 min., 1 min. ("motors en marxa") i 15 segons; un cop passats aquests 15 segons, s'ensenyarà una bandera verda que indica el senyal de sortida per a la volta de formació.
NOTA: El temps indicat en aquests cartells pot variar en funció de la cursa.
4. En aquest moment els pilots han de donar una volta sencera al circuit mantenint l'ordre de la graella. Estan prohibits els avançaments, excepte en curses de motos.
5. Després de retornar a la graella, se'ls mostrarà una pancarta de 5 segons i, a continuació, es donarà la sortida de la cursa.

En les curses amb **sortida llançada**, els vehicles estaran precedits per un Vehicle Pilot (Safety Car). Al final de la volta de formació, el Safety Car abandonarà la pista i entrarà a Boxes. A partir d'aquest moment, el vehicle que tingui la Pole Position haurà de mantenir la mateixa velocitat i la resta de vehicles, el mateix ordre de la graella fins que es doni el senyal de sortida.

9. Neutralització d'una cursa

La neutralització d'una cursa es dona quan, per indicació del Director de Cursa, es decideix agrupar als participants d'una cursa per l'existència d'un perill tal que el personal de rescat o els mateixos pilots estan insuficientment protegits per la bandera groga o bé per causes meteorològiques adverses. Durant el temps que duri aquesta acció, els participants hauran de mantenir una velocitat màxima a la pista i no es permeten els avançaments.

Hi ha diferents maneres de neutralitzar una cursa:

- Safety Car (SC)

Aquest vehicle portarà les paraules "Safety Car" a la part de darrere i a ambdós laterals, i portarà fars giratoris taronges al sostre, així com una llum dirigida cap enrere que serà de color verd en les curses d'automobilisme i blau en el cas de les de motociclisme. Estarà conduït per un expert pilot de circuits i l'acompanyarà un observador capaç de reconèixer tots els vehicles en cursa, a més d'estar en contacte permanent per ràdio amb la Direcció de Cursa.



Quan el Safety Car surti a pista, tots els llocs de control mostraran la bandera groga i el rètol "SC" i els mantindran fins al final de la intervenció. S'obriran els semàfors grocs intermitents de la línia de sortida, així com qualsevol altre semàfor groc que hi hagi en altres punts del circuit. En aquest moment, el Safety Car, amb els llums giratoris encesos, entrarà immediatament a la pista i tots els vehicles en cursa es col·locaran en fila darrere del Safety Car rodant a la seva velocitat.

Queden prohibits els avançaments, a menys que s'indiqui a un vehicle que avanci, mitjançant un senyal donat des del Safety Car.

Durant la intervenció del Safety Car, els vehicles de cursa podran aturar-se al seu Box però no podran tornar a la pista fins que el semàfor de final de Pit Lane autoritzi a fer-ho. El vehicle que torni a la pista es desplaçarà a velocitat reduïda fins que atrapi la fila de cotxes que està darrere del Safety Car.

Quan el Director de Cursa ordeni retirar el Safety Car, aquest apagarà els rotatius i entrarà a Pit Lane al final d'aquesta volta. Quan el vehicle s'aproximi a l'entrada del Pit Lane es retiraran els rètols i es substituiran les banderes grogues per verdes durant una volta.

Un cop el Safety Car hagi sortit del traçat i els vehicles de competició s'estiguin aproximant a la línia de sortida, s'encendrà el llum verd al semàfor de sortida. L'avançament està estrictament prohibit fins que els vehicles passin la línia de cronometratge.

- Virtual Safety Car (VSC)



En els últims anys, la F1 ha implantat en els panells lluminosos el cartell "VSC" (Virtual Safety Car). La seva aplicació es limita exclusivament a aquella zona del circuit que estigui sota dues banderes grogues i que no requereixin la sortida del Safety Car.

Mentre aparegui aquest missatge als panells lluminosos, els pilots hauran de reduir la velocitat i està prohibit avançar, excepte si s'entra o es surt del Pit Lane, el qual estarà obert només per aquells pilots que vulguin canviar pneumàtics.

Quan la FIA decideixi retirar el VSC, s'emetrà un missatge i uns 15 segons després desapareixeran les lletres "VSC" dels panells lluminosos. 30 segons més tard onejaran les banderes verdes i la carrera tornarà a disputar-se amb normalitat.

- Full Course Yellow (FCY)



Igual que en el cas anterior, el Director de Cursa serà la persona que decidirà quan s'haurà de mostrar aquest cartell a tots els controls, el qual anirà acompanyat d'una bandera groga agitada. En aquell moment, la velocitat màxima a pista serà de 80 km/h.

Estarà permès entrar al Pit Lane només per les causes descrites al reglament. Aquest procediment permet reiniciar la cursa més aviat que si es fa sortir el Safety Car.

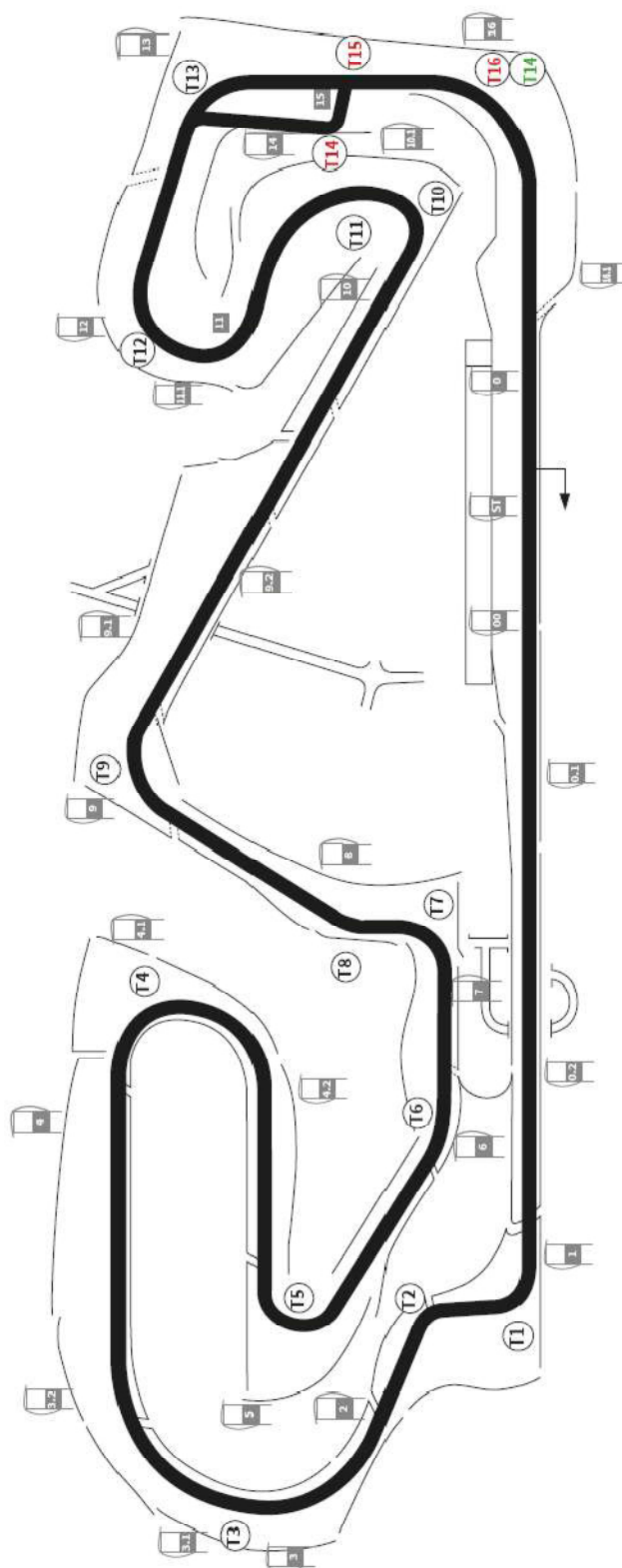
- Bandera Codi 60



La cursa es neutralitzarà amb aquest procediment quan així ho demani el Director de Cursa. En aquest moment, tots els llocs mostraran alhora la bandera Codi 60 per informar als pilots. Els vehicles hauran de reduir la velocitat immediatament, la qual haurà de ser d'un màxim de 60 km/h, i estarà totalment prohibit avançar.

Quan finalitzi aquest procediment es mostrarà la bandera verda a tots els llocs de control. A partir d'aquest moment es reiniciarà la cursa i, per tant, estarà permès avançar.

10. Plànol del Circuit



FIA	Longitud/Length	4.675 km	Revolts/Turns	16
FIM	Longitud/Length	4.657 km	Revolts/Turns	14

11. Agraïment

I fins aquí les nocions bàsiques per començar a actuar com a Oficial de Pista al Circuit de Barcelona-Catalunya.

Recorda que tota aquesta teoria s'ha de posar en pràctica, pel que la millor manera d'assimilar tota la informació és venint a les curses per adquirir experiència, així com participar de les formacions de les que puntualment t'anirem informant.

Esperem que el contingut hagi estat del teu interès i puguem comptar amb la teva col·laboració ben aviat.

Moltes gràcies!!

Annex 1: Política de sostenibilitat



POLÍTICA DE SOSTENIBILITAT

FIRA Circuit, S.L.U promou la transformació de l'activitat de Circuit de Barcelona-Catalunya per optimitzar la seva explotació impulsant la seva diversificació en: acollir, a més de grans competicions del motor, altres modalitats esportives, fires, congressos i altres esdeveniments; referent del sector com a centre d'innovació tecnològica de l'automoció, tot en conjunt, amb un ferm compromís de fomentar la sostenibilitat adoptant en la seva estratègia els Objectius del Desenvolupament Sostenible (ODS) de les Nacions Unides i els principis de la Carta Mundial de Turisme Responsable del Compromís de manera integrada en la Declaració de Propòsits i Valors.

El compromís de millora continua en el desenvolupament sostenible procurant la satisfacció de totes les parts interessades és transversal en la missió de **Fira Circuit, S.L.U** d'organitzar els millors events locals i globals que liderin la trobada i la connexió entre totes les parts interessades, amb els valors de l'excel·lència, compromís en sostenibilitat, innovació-creativitat i humanitat com a centres del seu creixement i amb la visió de ser referent en inspirar a tota la comunitat.

En concret ens comprometem en el marc de les normes ISO 14001 i ISO 20121 a:

- o Reduir progressivament els impactes mediambientals i prevenir la contaminació en base a la millor tecnologia disponible i econòmicament viable, especialment en mobilitat sostenible i soroll.
- o Incentivar l'economia circular evitant el malbaratament de recursos i la valorització dels residus.
- o Protegir el medi ambient, a través de eficiència en la gestió de l'aigua i preservació de la biodiversitat.
- o Potenciar la descarbonització amb eficiència energètica contribuint contra el canvi climàtic.
- o Potenciar les activitats educatives i d'oportunitats laborals.
- o Potenciar la comunicació i la formació dels treballadors per fomentar un comportament responsable.
- o Recolzar causes socials de col·lectius desfavorits creant sinèrgies amb proveïdors compromesos.
- o Promoure accions de sensibilització amb els stakeholders, especialment en la cadena de subministre i en el públic de les competicions certificades ISO 20121.

FIRA CIRCUIT, S.L.U es compromet a complir la normativa així com altres requisits d'aplicació sectorial i específics de les organitzacions de la cadena de subministre en les competicions certificades, i sempre que sigui possible, superar les seves exigències, així com a promoure un turisme responsable.

FIRA CIRCUIT, S.L.U es compromet a la planificació anual d'objectius de millora en sostenibilitat assignant els recursos econòmics i humans necessaris.

Períodícament es revisarà aquesta Política de Sostenibilitat i el compliment dels objectius plantejats.

Per l'èxit de sumar entre tots.

Ignasi Armengol
Director General
Març 2025

Annex 2: Declaració de Propòsits i Valors



Montmeló, Març 2025

DECLARACIÓ DE PROPÒSITS I VALORS

1. **C**onvertir-nos en un nucli estratègic del desenvolupament industrial i econòmic de Catalunya, així com de la seva projecció internacional, acollint les grans competicions i esdeveniments del món del motor.
2. **I**mpulsar l'atractiu com a destí turístic. Inspirar els valors de la ciutat de Barcelona, un model basat en una ciutat cosmopolita que destaca per la seva creativitat, innovació, qualitat de vida, tradició cultural i història.
3. **R**eferenciar-nos internacionalment com a motor de canvi per una nova economia sostenible, amb un creixement de millora continua en tots els àmbits econòmic, socio-cultural i ambiental, aportant valor en sintonia amb els ODS.
4. **C**ontribuir a la reflexió pública sobre la sostenibilitat que ha d'impulsar la corresponsabilitat de tots els agents implicats en l'organització d'events.
5. **U**nir-nos a les oportunitats de present i de futur en l'organització sostenible d'events amb objecte de sumar al territori i amb la voluntat de deixar un llegat positiu per les futures generacions.
6. **I**nvolucrar-nos en la lluita contra el canvi climàtic COP21 primant l'eficiència, la reducció de forma progressiva i continuada dels nostres impactes mediambientals i millorant la nostra biodiversitat amb una gestió forestal sostenible.
7. **T**ractar a tots els treballadors propis, de serveis externs i proveïdors amb dignitat, no-discriminació, igualtat de tracte i d'oportunitats.
8. **C**ompromís de bon govern en l'administració de l'activitat en concret amb els valors fonamentals d'integritat, amb honestat i transparència així com garantir la confidencialitat i la protecció de dades.
9. **A**favorir l'accessibilitat i la inserció laboral de persones discapacitades o amb risc d'exclusió social amb totes les parts interessades.
10. **T**ransmetre i educar al públic dels events amb les accions que impulsem en la nostra gestió 3C de la sostenibilitat CirCuitCat: "Consciència, Compromís i Coherència".

Ignasi Armengol
Director General
Fira Circuit, S.L.U.

Josep Lluís Santamaría
Director General
Circuits de Catalunya, S.L.



Departament Esportiu