



Snowrunning 2025 PROTOCOLO DE ACTUACIÓN EN CASOS DE RIESGOS Y ACCIDENTES

DISEÑA:
CXM eventos



ÍNDICE

1. OBJETO DEL REGLAMENTO
2. IDENTIFICACIÓN DE LA ENTIDAD ORGANIZADORA
3. ACTIVIDADES Y LIMITACIONES
4. IDENTIFICACION ZONA DE DESARROLLO DE LAS DOS CARRERAS
5. IDENTIFICACIÓN DE LOS RIESGOS
6. AUTOPROTECCIÓN
7. MEDIDAS DE PROTECCION PARA CASOS DE ACCIDENTES
8. AYUDA EXTERNA
9. MEDIDAS EXCEPCIONALES
10. CRUCES DE CARRETERA
11. ORGANIGRAMA



PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA CASOS DE ACCIDENTES

1.- OBJETO DEL PROTOCOLO

El presente Protocolo forma parte del Reglamento del “IX SNOWRUNNING LARRA BELAGUA campeonato de España ” y se crea con la idea de garantizar la seguridad de los participante y la sincronía de trabajo ante posibles percances. También evalúa posibles riesgos.

2.- IDENTIFICACIÓN DE LA ENTIDAD ORGANIZADORA

-CXM eventos Teléfono: 6913889621 info@cxmeventos.com

-Centro Nordico Larra Belagua 948394062.info@esquilarrabelagua.com

*En el Apartado 11 (página 14) de este documento figura el organigrama organizativo de la seguridad.

3.- ACTIVIDAD Y LIMITACIONES

La actividad a llevar a cabo es “SNOWRUNNING LARRA BELAGUA”, carrera de montaña por nieve descrita y detallada en el Reglamento de la prueba (web), sometida a Reglamento propio.

El “SNOWRUNNING LARRA BELAGUA” (SNR) constará de dos pruebas, una denominada SNOWRUNNING LARRA BELAGUA de 11,860 m (COMPETITIVA) y otra denominada SNOWNORDIKWALKING (SNW)de 5,840 m (NO COMPETITIVA)

La salida y la meta de ambas estarán situadas en el CENTRO NORDICO DE LARRA BELAGUA, discurriendo por las pista del citado centro.





Por razones de seguridad, en función de la capacidad organizativa se establecen las siguientes limitaciones:

- La participación en cada una de las dos carreras a 200 participantes.
- **La SNR tendrá una hora de corte en un punto intermedio , que impedirá continuar a los participantes que no lo cumplan a los 6km de carrera, 1 hora después de la salida.**

4.- IDENTIFICACION ZONA DE DESARROLLO DE LAS DOS CARRERAS

La totalidad del recorrido de ambas pruebas estará perfectamente marcado y balizado, desde la salida a la meta. Se utilizaran postes con elementos luminescentes y luces rojas estroboscópicas rojas. La colocación permitirá que nunca se pierda de vista el trazado de la prueba y desde una marca o baliza siempre se puedan divisar las dos siguientes.

También se refuerza con focos el recorrido.

Habrà un equipo de cierre que irá detrás del último corredor integrado en el dispositivo de seguridad de la carrera.

CARRERA SNOWRUNNING

- PUNTO DE EVACUACIÓN :CUALQUIERA
- DURANTE TODO EL RECORRIDO CON MOTO DE NIEVE.

MARCHA NORDICA RAQUETAS

- PUNTO DE EVACUACIÓN : CUALQUIERA
- DURANTE TODO EL RECORRIDO CON MOTO DE NIEVE.



5.- IDENTIFICACION DE LOS RIESGOS

Riesgos para los corredores:

- Lesiones mecánicas: contusiones, heridas, esguinces, fracturas, lesiones musculares...
- Lesiones térmicas: HIPOTERMIA, CONGELACIÓN...
- Lesiones por sobreesfuerzo: agotamiento, hipoglucemia..
- Riesgos climatológicos: • Niebla-Ventisca-Nevada-Helada
- Riesgos de la montaña: Simas- Cortado-Barrancos

6- AUTOPROTECCIÓN

La entidad organizadora tiene establecido en el Reglamento el equipamiento necesario y el recomendable para cada tipo de prueba (VER REGLAMENTO MATERIAL OBLIGATORIO).

Asimismo se recordara a cada uno de los participantes por escrito (email) los mensajes básicos de autoprotección en carrera, en especial el protocolo online de seguridad. de evacuación y su utilización para casos de accidentes o retirada, en función del punto en que se produzcan.

Las limitaciones de edad están preestablecidas asimismo en el Reglamento.

7.- MEDIDAS DE PROTECCIÓN PARA CASOS DE ACCIDENTES

7.1 Consideraciones generales

Dada la prevista configuración de las carrera y al ser un circuito por el que se pasa varias veces el protocolo deja claro la actuación, tanto el servicio de cierre de carrera como el de moto de nieve son efectivos dando un margen muy corto de tiempo entre el paso de ambos.



En cada uno de los cinco puestos señalado como control/evacuación existirá un enlace de Seguridad de la Organización, reforzados con botiquines de primeros auxilios. Existirá la figura de responsable de salvamento que será la referencia del personal de seguimiento de los tramos para casos de accidentes y de levantamiento del puesto, tras el paso del equipo de cierre.

El Responsable de Seguridad y el personal del puesto 1 finalizada su labor pasará al puesto 5 al finalizar la suya.

A lo largo del recorrido y en lugar predeterminado se ubicarán los miembros de la organización en coordinación con el responsable de carrera.

7. 1 PMA y Ambulancias

En el lugar de salida/meta se instalará un Puesto Médico Avanzado,, con una dotación de una ambulancia, clase B (SVB), con dos TES y un puesto de cardioprotección. Una ambulancia, clase A1 4x4, con un TES estará situada en el puesto de salida (atendiendo asimismo el puesto 1.

7.2 Comunicaciones

Las intercomunicaciones y avisos internos se llevará cabo por transmisor-receptor portátil(walkie-talkie), que tiene asegurada la cobertura en toda la zona de recorrido de las dos pruebas.

Dicha intercomunicación está asegurada en los puntos de evacuación, en los de avituallamiento y en el recorrido. Los teléfonos móviles servirán de apoyo a esta red de 12 puntos. Con carácter previo se señalarán aquellas zonas sin cobertura de teléfono móvil para asegurar la intercomunicación, para casos de accidentes y evacuación.



7.3 Protocolo PAS

En caso de accidente se seguirá el protocolo PAS (**Proteger - Avisar - Socorrer.**)

1 PROTEGER

En primer lugar siempre hay que PROTEGER el lugar donde ha ocurrido el accidente y para evitar otros nuevos o daños mayores. Si es necesario habrá que realizar una primera movilización de emergencia de la mejor manera posible hasta un lugar seguro.

2. SOLICITAR AYUDA

En segundo lugar habrá que solicitar ayuda (AVISAR). Siempre que sea posible debemos evacuar a los heridos de carácter leve por nuestros propios medios para evitar rescates innecesarios ya que si surge una emergencia grave en otro lugar los equipos no la podrán asumir o tardarán más tiempo en activarse.

3. SOCORRER

Una vez protegido el lugar, a los asistentes, a la víctima y solicitada ayuda, nos queda el siguiente paso que es SOCORRER. La ayuda y asistencia inmediata aunque limitada y temporal en el lugar del accidente es de vital importancia para que luego el trabajo de los sanitarios y rescatadores llegue a buen puerto. El responsable de la organización que acuda al lugar del accidente deberá permanecer con el accidentado hasta que llegue personal de rescate o ayuda para llevarlo a cabo.



8.- AYUDA EXTERNA

Ante un accidente el personal de la organización se pondrá en contacto (vía radio o telefónica) con el responsable del puesto de evacuación que corresponda por su situación y Jefe de Seguridad quienes darán las instrucciones y avisos pertinentes, y determinarán la organización del desplazamiento. Le señalará la ubicación exacta de ubicación del accidentado, describiendo la situación física del accidentado en orden a valorar la actuación.

El responsable de seguridad determinará si procede movilizar la ambulancia o en su caso la llamada al 112 para el empleo de otros medios (situación que se reservará para casos excepcionales).

En caso de que se produzca esta llamada excepcional habrán de notificarse al (112) los siguientes datos:

- 1.- ACTIVIDAD (Se remitirán datos previos al SEPA)
- 2.- LOCALIZACIÓN:
 - Zona más próxima.
 - Coordenadas geográficas o UTM.
 - Forma de contacto (radio, teléfono...)
- 3.- ACCIDENTE:
 - Tipo de accidente.
 - Persona afectada.
 - Situación accidentado
- 4.- CUALQUIER OTRA DE INTERÉS Y QUE PUEDA SER DE INTERÉS PARA LOS SERVICIOS DE RESCATE (por ejemplo, enfermedades, alergias, necesidad de tratamientos específicos o medicamentos...)
- 5.- METEOROLOGÍA EN LA ZONA
- 6.- INDUMENTARIAS PARA SU LOCALIZACIÓN (color de ropa, chaleco).
- 7.-ACCESOS (camino o viales de acceso, posibilidad aterrizaje helicóptero, líneas eléctricas...).



9.- MEDIDAS EXCEPCIONALES

Las carreras podrán ser suspendidas si las condiciones meteorológicas así lo aconsejan, bien por la situación o en base a las previsiones realizadas por AEMET. Así mismo, también se suspenderán si la autoridad competente así lo determina, como puede ser por motivo de activación de un plan de protección civil o similar.

10.- CRUCE DE CARRETERA

No existe cruces de carretera en los recorridos pero SI medidas de protección para los calentamiento ya que se tiende a invadir la carretera señalizada como NA137. La idea es balizar con conos y cinta un carril y usar el mismo para calentar. Se hablo con Policía Foral de Navarra.

11.- ORGANIGRAMA

RESPONSABLE DE SEGURIDAD* (Salida/Meta)

César Irigoien

Telefono de Seguridad en carrera
691389621

Puesto Médico Avanzado (PMA)
Coordinación/balizado de pistas

Julen Jargon

- Incripciones

Daniel Salinas/enlace

Comunicacion





Speaker/entrega de premios

Gorka Bueno

- Dinamizador de conexión/enlace