

PRÁCTICA EXC.000
AUTOPROTECCIÓN, UBICACIÓN DE VEHÍCULOS Y SEÑALIZACION.



Figura 0: Protección de la zona caliente con el BUP y FSV

DESTINATARIOS.

Conductores, bomberos, bomberos-conductores, cabos y sargentos.

LUGAR DE REALIZACIÓN.

Patio de maniobras / Vía pública.

DURACIÓN ESTIMADA.

60 minutos.

DISTRIBUCIÓN DE GRUPOS.

Distribución estándar.

IMPLICACIONES OPERATIVAS.

Si durante la realización de la práctica es necesario movilizar alguno de los vehículos implicados en la práctica (BUP y FSV) se comunicará de inmediato ésta circunstancia a la sala de control para que se adopten las medidas necesarias.

OBJETIVOS GENERALES.

- Conocer el posicionamiento recomendado de los vehículos en la zona del accidente.
- Conocer las medidas de seguridad la zona del accidente.
- Practicar diferentes escenarios de accidentes según la vía implicada.
- Conocer aquellos artículos relacionados del Reglamento General de Circulación.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Una vez finalizada la práctica el personal deberá ser capaz de:

- Posicionar con seguridad los vehículos en la zona del accidente.
- Identificar y manejar correctamente los diferentes medios de señalización y balizamiento disponibles.
- Señalizar y balizar de forma segura y adecuada.
- Utilización de las señales luminosas del vehículo.
- Utilización de los elementos de señalización portátiles.

INTRODUCCIÓN TEÓRICA.

El escenario es el marco geográfico en el que se ha producido un accidente, en él concurren de manera desordenada, personas sanas y heridas, espacios distorsionados, elementos deteriorados, restos de materiales y sobre el mismos se acumulan de igual manera, espectadores, socorristas, medios de difusión, fuerzas del orden, equipos de rescate y un largo etcétera que contribuyen a **crear una situación de caos, confusión y desorden.**

Todas las personas involucradas en la asistencia a un accidente de tráfico deben tener **como máxima la seguridad de los intervinientes y de los accidentados.**

Las órdenes y señales de los agentes son siempre de obligado cumplimiento, **incluso para los vehículos prioritarios en servicio de urgencia.**

-La legislación vigente permite a los vehículos de emergencia, el incumplimiento de ciertas normas de circulación y los autoriza a utilizar señales acústicas y luminosas que ayudan a su identificación y a su movilidad en caso de urgencia, si bien, NO exime a los conductores de las responsabilidades que puedan originarse por el uso inadecuado, o de los daños que se produjesen durante la prestación de un servicio.

Justo en el momento de recibir la alerta y de iniciar el desplazamiento al lugar del suceso es cuando hemos de aplicar **la primera norma de autoprotección**, que se traducirá en realizar una conducción defensiva y no agresiva con respecto a la seguridad de terceros y la nuestra propia. No basta con asegurar la zona inmediata al accidente, **es necesario hacer visible el accidente al resto de usuarios**, de manera que evitemos nuevos accidentes secundarios.

Para mejorar la seguridad en la zona del accidente es necesario balizar, así como para advertir adecuadamente a los usuarios de la vía, es necesario señalizar, teniendo en cuenta las variantes que puedan influir en que una señalización estándar pueda ser o no suficiente. La iluminación de la zona del accidente, también forma parte de la seguridad, sobre todo si es en horario nocturno.

Es competencia de las fuerzas del orden la señalización del accidente, el control del tráfico, el control de accesos a la zona, el orden público, la retirada de vehículos y el restablecimiento de la circulación, **debiendo adaptar el tráfico a las necesidades de los equipos de rescate** y no al revés. Por tanto la señalización del accidente es una función que recae directamente sobre los cuerpos de seguridad.

-El Reglamento General de Circulación, (R.D. 1428/2003 del 21 de noviembre), el artículo 5 apartado 4, dice: **los agentes de la autoridad serán los encargados de señalar en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos del servicio de urgencia** o de otros servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio a las personas.

No obstante se puede dar la circunstancia de que sea el servicio de bomberos el primero en llegar al lugar del accidente, por lo que en ausencia de policía y sumado a nuestra propia necesidad de seguridad, seamos entonces los bomberos los que realicemos la señalización para proteger a los accidentados y advertir a los usuarios de la vía.

El R.G. de Circulación en sus artículos 5.4, 5.5 y 68, excluye la posibilidad de estacionamiento de éstos vehículos en cualquier otro sitio que no sea el determinado por los agentes. Por tanto, y **hasta la llegada de éstos, tendrán la misma consideración que los vehículos no prioritarios.**

Por tanto el concepto de seguridad en la zona de la intervención, debe de asumirse desde un punto de vista global, donde se garantice:

- Seguridad de los intervinientes.
- Seguridad en el entorno del accidente y del tráfico.
- Seguridad de las víctimas.

Los factores que influirán a la hora de elegir el lugar de estacionamiento del vehículo son varios, el tráfico rodado, características de la calzada, visibilidad, condiciones meteorológicas y la presencia de determinados riesgos añadidos. Los vehículos mantendrán en todo momento los motores arrancados, conectadas las luces de cruce, las luces de emergencia y las señales luminosas V-1, de ésta manera se refuerza la posibilidad de ser advertidos a distancia.

Criterios generales.

Como norma general se estacionará separado del accidente, **distancia superior a 10 m**, manteniendo así un espacio de seguridad con los vehículos accidentados, debiendo posicionarse un vehículo antes (BUP) y otro después (F.S.V) del accidente. Debe tenerse en cuenta las distintas zonas de trabajo que posteriormente se habilitarán.

Los vehículos se posicionarán con un ángulo respecto a la línea longitudinal de la vía de unos 30º aproximadamente, de ésta manera se consigue que el BUP ofrezca una protección física real de la zona de trabajo, frente al tráfico.

Las zonas denominadas como caliente y templada, se encuentran dentro del interior del círculo (u óvalo) imaginario que formarán el BUP y el FSV. Entre la zona caliente y la templada, debe quedar espacio para la zona de depósito de herramientas incluso de una ambulancia si fuese necesario, quedando la zona fría fuera del citado círculo. (Fig 1).



Figura 1.

-Configuración de las zonas de trabajo en caliente, templada y fría, ubicación de vehículos, lugar para las herramientas, lugar para la chatarra, piezas de cortes, etc.



Figura 2. Accidente de tráfico en autopista, con tráfico circulando y presencia de Guardia Civil.

- POSICIONAMIENTO DE SEGURIDAD Y AUTOPROTECCIÓN.



Figura 3. Los vehículos deben proporcionar un espacio de seguridad para las operaciones.

EJECUCIÓN DE LA PRÁCTICA.

-Llegada y posicionamiento de los vehículos BUP/ FSV en la vía.

1ª Posición: estacionamiento preventivo de seguridad y señalización. (Por tráfico circulando).

2ª Posición: posicionamiento de seguridad, autoprotección y señalización, (cuando el tráfico está totalmente detenido).

-Practicar maniobra de posicionamiento del BUP con **la bomba en dirección a la zona del accidente.** (2ª posición).

-El personal actuará con el **EPI recomendado.**

-Bajarán de los vehículos por **el lado protegido.**

-Coger de sus ubicaciones en el camión, **el material necesario y prepararlo.**

-**Señalizar** la parada de nuestros vehículos, en **estacionamiento preventivo.**

-**Señalizar** y balizar la ubicación de nuestros vehículos, tras cambiar a **posición de seguridad y autoprotección.**

-Habilitar una **vía de paso al tráfico** para la llegada de recursos.

-**Control del tráfico** hasta la llegada de los Agentes de Tráfico.

-Practicar la **recogida del material** utilizado de modo inverso a su colocación.

-Depositar todo **el material utilizado en su lugar designado.**

MATERIAL NECESARIO.

- 4 Balizas luminosas.

-4 Conos plegables luminosos y accesorios.

-1 Señal de peligro, (de lona y plegable)

-2 Triángulos de pre-señalización de peligro.

-1 Rollo de Cinta de balizar.

-2 Chalecos reflectantes

-2 Linternas.

-Focos de 24 V y 220 V y trípodes. (En caso de falta de luminosidad).

-Mástil telescópico con focos halógenos. (En caso de falta de luminosidad).

-Iluminación pasiva y activa de emergencia del vehículo.

NIVEL DE PROTECCIÓN.

-Casco F-2, chaquetón, cubre-pantalón, botas, guantes de intervención, y protección ocular.

El equipo de seguridad no es infalible. Ninguna prenda o equipo de seguridad ofrece una protección absoluta contra las lesiones o accidentes. Tampoco sustituye a una técnica de trabajo segura. Por ello es imprescindible observar los consejos de seguridad incluidos en la ficha de prácticas y en la ficha técnica del equipo y herramientas.

ANÁLISIS DE RIESGOS.

- Caída de personas al mismo nivel.
- Caída de objetos en manipulación.
- Pisadas sobre objetos.
- Choque contra objetos inmóviles.
- Golpes por objetos o herramientas.
- Sobreesfuerzos.
- Fatiga física por posición, esfuerzo y/o manejo de cargas.
- Riesgo de atropello.

MEDIDAS DE SEGURIDAD.

- Todo el personal deberá utilizar el equipo de protección indicado.
- Se mantendrá la zona ordenada evitando que haya piezas, restos, herramientas, etc, por el suelo. Las herramientas que no se estén utilizando deberán colocarse en el espacio asignado para el equipo y en una posición "segura".
- Las herramientas deberán ser transportadas y manejadas utilizando los puntos de agarre diseñados para ese fin.
- Las acciones a desarrollar se llevarán a cabo con rapidez pero sin prisas innecesarias.
- Los mandos presentes en las maniobras corregirán cualquier acción insegura que observen.

ADVERTENCIA.

Esta práctica se centra exclusivamente en las primeras acciones a desarrollar en una intervención de rescate en accidentes de tráfico.

MANTENIMIENTO.

Los vehículos, equipos y herramientas, utilizados en la realización de las prácticas deben quedar en perfecto estado y listos para su uso tras las mismas. A tal fin, se realizarán las operaciones de mantenimiento específicas necesarias. Cuando lo anterior no sea posible, se pondrán en marcha las medidas oportunas para su inmediata resolución.

LECTURA RECOMENDADA.

Antes de realizar ésta práctica, se recomienda la lectura de la bibliografía asociada. Dicha información se encuentra disponible en la plataforma de teleformación y en los manuales de prácticas.