



NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA MOVILIDAD GENERAL





Título. **Normas de seguridad para la movilidad general**

Autor. Alex Simón, Enrique Arnal

Dpto. BAE

Fecha. Junio 2007

Páginas. 8

Localización.

Grupo temático.

Descriptores.

1. Introducción

Se pueden producir situaciones de riesgo para estas contingencias en cualquier salida al mar y montaña más allá de los límites y entorno próximo a la base en el que el perfecto conocimiento de todos los rasgos del terreno nos puede conducir de vuelta a la base aún con poca visibilidad y sin ayudas de posicionamiento.

Se pueden producir situaciones de riesgo cuando los individuos que participan de salidas fuera de la base poseen una excesiva confianza en sí mismos sin conocer previamente el terreno o no se han evaluado bien el cambio de condiciones meteorológicas, pues hay que recordar que el clima antártico de la Isla Livingston se caracteriza por los bruscos cambios.

2. Aspectos Generales

- En ningún caso se realizarán ni autorizarán recorridos en solitario fuera de las instalaciones de la base, debiendo realizarse como mínimo en parejas.
- Bajo ningún concepto se romperá la unidad de los componentes de un equipo que abandone la base.
- Cualquier actividad fuera de la base debe realizarse con el conocimiento y consentimiento del Jefe de la Base.
- Antes de iniciar cualquier recorrido deberá quedar constancia en la base del itinerario previsto, personal participante y horario estimado.
- En todo caso, las actividades deberán haber finalizado dos horas antes de la puesta de sol a fin de evitar movimientos en condiciones de oscuridad que aún en terreno conocido pueden resultar peligrosos.
- El personal que abandone la base deberá llevar siempre consigo los medios de comunicación que deberán ser comprobados antes del inicio de la marcha.
- Se establecerán los enlaces de comunicaciones perceptivos que establezca el Jefe de Base.
- Siempre que sea posible se incluirá en el equipo de viaje, sistemas de posicionamiento tradicional, como compases y mapas topográficos detallados, complementarios a las ayudas electrónicas de orientación.
- A pesar de la naturaleza cambiante del tiempo se deberá consultar siempre las

predicciones meteorológicas disponibles antes de iniciar una marcha.

- Incluir siempre en el equipo individual material, víveres y ropa pensando que la duración de la marcha puede ser superior a la prevista.
- La inclusión de gafas de ventisca en material individual nos puede ayudar a mantener el sentido de la vista operativo en condiciones de fuerte viento que levante nieve, agua o polvo.

3. Equipamiento

3.1. *Material propio y personal*

1. Mochila.
2. Ropa adecuada para el frío: Preferiblemente en una composición típica de tres capas, siendo la tercera (pantalón y chaqueta) de tipo cortaviento e impermeable (ej. GoreTex).
3. Guantes: Primera capa (finos) y segunda capa (impermeables y/o cortavientos).
4. Gorro (no debe de llevar ningún ornamento, tipo borla o similar, que dificulte la colocación del casco).
5. Pasamontañas o bandana.
6. Gafas de sol. Graduadas en su caso.
7. Gafas de tormenta.
8. Ropa de recambio: guantes, gorro y jersey extra.
9. Crema solar de alta protección. Protector labial.

3.2. *Víveres*

Tanto si se realiza una salida de unas horas como de un día entero es imprescindible llevar agua o líquidos en abundancia (calientes, i/o elevado contenido en azúcar y sales).

Siempre es aconsejable llevar algo de picar (frutos secos, barritas energéticas, etc...) y, en las salidas de un día, es obligatorio llevar comida.

4. Zonas de Movilidad

Se establecen las siguientes zonas de trabajo que rigen condiciones especiales de seguridad y movilidad.

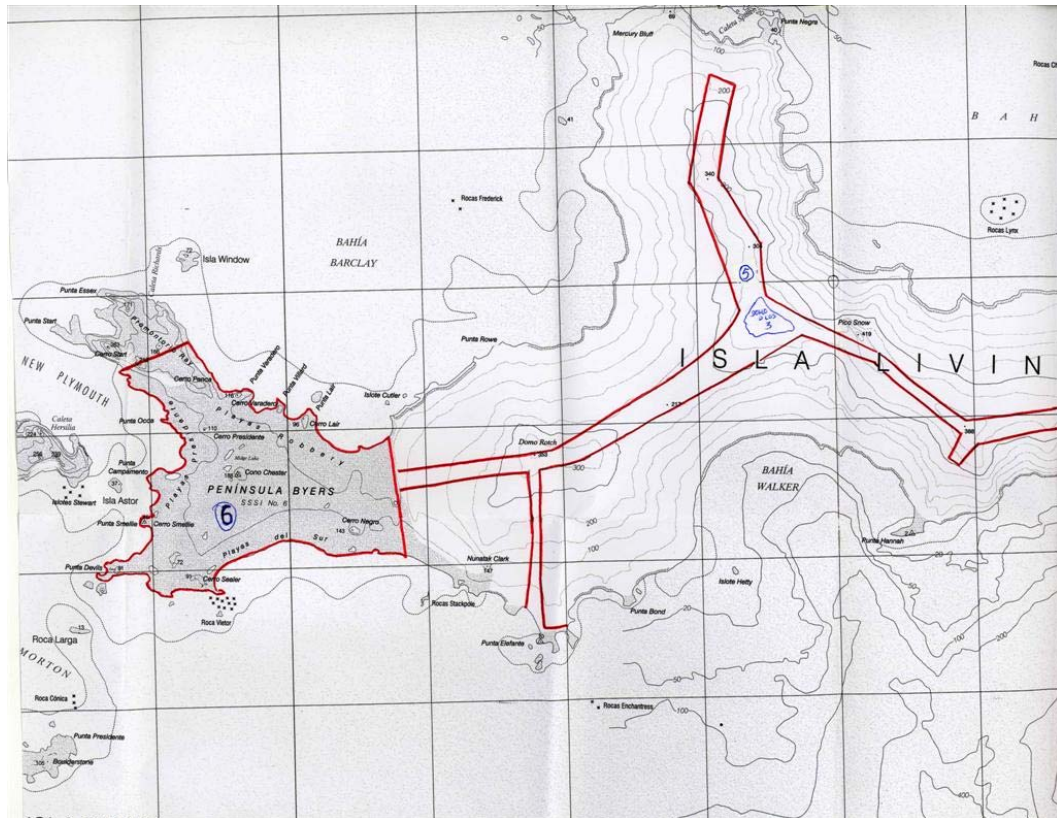


Figura 2 Zonas 5 (Byers) y 6 (Divisoria Principal)

Zona 1. Caleta Española

Zona descubierta de hielo. Inmediaciones de la base. Libre circulación con radio VHF encendida.

Merece especial atención el desplazamiento por la costa hasta el “fondeadero Johnson” y al frente del Glaciar Johnson. Es obligatoria la previa notificación al Jefe de Base que sólo autorizará la salida cuando las condiciones de la marea sean favorables, pues el acceso se realiza costeando y, en más de un paso, hay que progresar por las rocas con un pasamanos de cuerda fija.

El límite Oeste de esta zona, Punta Polaca, no debe rebasarse nunca a pie por la costa, ni en condiciones de marea baja, para acceder a Caleta Argentina.

4.1. Zona 2. Pico Radio. Caleta Argentina

Zona descubierta de hielo con fuertes pendientes de nieve y roca.

Es una zona próxima a la base con buena comunicación VHF cuando el repetidor de Pico Radio está funcionando. Es una zona de libre circulación pero es obligatorio notificar al Jefe de la Base la composición del grupo que siempre estará compuesto por dos personas como mínimo. Es



obligatorio contar con el apoyo de guía si es la primera vez que visita. Es frecuente la presencia de fuertes vientos en la zona de Pico Radio. En presencia de niebla y fuertes vientos se suspenderán las actividades en la zona.

Se prohíbe subir por los frentes de los glaciares del lóbulo BAE y Las Palmas. El límite máximo del costeo es Punta Henry. Es obligatorio llevar mochila con ropa de recambio y bebida. Se incluye en esta zona el acceso a la zona de refugios de montaña y el acceso al Pico Reina Sofía por la vía de los refugios (nunca por el glaciar).

4.2. Zona 3 Glaciar Johnson y Hurd

Zona cubierta de glaciar cuyo acceso esta regulado en las normas de seguridad generales y particulares recogidas en este documento. Sólo se realizarán actividades en la zona con la asistencia de los guías de montaña. Como regla general, con viento superior a los 60 Km/h se suspenderán las actividades. Los trabajos e itinerarios se planificarán y concertarán con el Jefe de la Base el día anterior. Es obligatorio el equipamiento para salida completa de un día. Horario de trabajo normal, modificable en función de las condiciones del glaciar, las necesidades del proyecto y las condiciones climáticas.

4.3. Zona 4. Pico Burdick - Pico. Bowles

Zona cubierta de glaciar cuyo acceso esta regulado en las normas de seguridad generales y particulares recogidas en este documento. Se aplicarán las mismas consideraciones que en la anterior zona, teniendo en cuenta que las comunicaciones VHF no cubren la totalidad de la zona (es conveniente equipar teléfono Iridium de emergencia). Pese a que la salida que se planifique sea de extensión diaria, las motos de nieve se equiparán con material y víveres para pernoctar en caso de necesidad. La revisión de la planificación se realizará 24 horas antes para confirmación de la previsión meteorológica a 3 días vista. Para trabajar en esta zona es necesario contar con botes y bolsas para las heces.

4.4. Zona 5. Divisoria Central

Zona cubierta de glaciar cuyo acceso esta regulado en las normas de seguridad generales y particulares recogidas en este documento. Se aplicarán las mismas consideraciones que en la anterior zona, aunque asumiendo que los trabajos se prolongarán más de un día y será necesario pernoctar. Dependiendo de la duración de los trabajos se establecerán depósitos de combustible y de emergencia en algún punto de la ruta. Se fijarán los puntos de evacuación costera establecidos en el protocolo de evacuación en glaciares.

Se planificarán estas actividades como mínimo con dos días de antelación, realizando la comprobación del parte meteo el día anterior a la partida.



4.5. Zona 6. Península Byers

El tratamiento de esta zona por sus especiales características se está trabajando para la realización de un documento concreto sobre progresión y seguridad en Península Byers.