

PRÍLOHA H

K FIA MEDZINÁRODNÉMU ŠPORTOVÉMU PORIADKU

Odporúčania pre dohľad nad traťou a pohotovostné služby

OBSAH:

ČLÁNOK 1 - ÚČEL

- 1.1 Organizácia všeobecne

ČLÁNOK 2 - PRETEKY NA OKRUHU

- 2.1 Stanovište riadenia (dispečing)
- 2.2 Pit lane
- 2.3 Stanovištia traťových komisárov
- 2.4 Signalizácia
- 2.5 Zásahy na dráhe
- 2.6 Záchrané služby
- 2.7 Lekárske služby
- 2.8 Ďalšie služby
- 2.9 Postupy pre safety car vozidlá (okrem FIA Majstrovstiev so špecifickými ustanoveniami)
- 2.10 Špecifické odporúčania pre preteky v noci

ČLÁNOK 3 - AUTOCROSS A RALLYCROSS

- 3.1 Organizácia všeobecne
- 3.2 Dohľad nad traťou
- 3.3 Lekárska služba
- 3.4 Hasičské a záchrané služby
- 3.5 Ďalšie služby
- 3.6 Zásahy na dráhe

ČLÁNOK 4 - PRETEKY DRAGSTEROV

- 4.1 Organizácia všeobecne
- 4.2 Dohľad nad traťou
- 4.3 Lekárska služba
- 4.4 Hasičské a záchrané služby
- 4.5 Ďalšie služby

ČLÁNOK 5 – RALLY (1. KATEGÓRIE)

- 5.1 Všeobecne
- 5.2 Bezpečnostný plán a administratívne postupy
- 5.3 Popis zložiek lekárskej a záchrannej služby
- 5.4 Bezpečnosť verejnosti
- 5.5 Bezpečnosť súťažných vozidiel
- 5.6 Správa o nehode

ČLÁNOK 6 - CROSS COUNTRY RALLY

- 6.1 Všeobecne
- 6.2 Bezpečnostný plán a administratívne postupy
- 6.3 Popis zložiek lekárskej a záchrannej služby
- 6.4 Bezpečnosť verejnosti
- 6.5 Bezpečnosť súťažných vozidiel

ČLÁNOK 7 - PRETEKY DO VRCHU

- 7.1 Organizácia všeobecne
- 7.2 Dohľad nad cestou
- 7.3 Lekárska služba
- 7.4 Hasičské a záchrané služby

TABUĽKA REKAPITULÁCIE POŽIADAVIEK PRE KAŽDÚ DISCIPLÍNU

DODATKY

- 1. Odporúčania ohľadom súkromného testovania na pretekárskych okruhoch
- 2. Kvalifikácie hlavného lekára pre FIA Majstrovstvá
- 3. Mobilné zásahové vybavenie
- 4. Vybavenie jednotky pre ošetrovanie / resuscitáciu
- 5. Vybavenie v helikoptére
- 6. Stále lekárske stredisko
- 7. Vyslobodzovacie tímy
- 8. Úloha FIA lekárskeho delegáta

ČLÁNOK 1 - ÚČEL

1.1 DEFINÍCIA

Táto Príloha definuje ciele dohľadu nad traťou a pohotovostných služieb a určuje pravidlá, ktoré treba dodržať, aby sa ciele dosiahli v rôznych disciplínach motoristického športu spadajúcich pod Medzinárodný športový poriadok.

Dohľad nad traťou má za cieľ udržiavať bezpečné podmienky pre priebeh podujatia prostredníctvom pozorovania, signalizácie a zásahov. Pohotovostné služby sa snažia poskytnúť špecializovanú pomoc vtedy, keď je to potrebné. Tieto štyri aspekty sú v ďalšom podrobne preskúmané.

FIA zdôrazňuje, že pod jej zodpovednosť nespadá regulovať súkromné testovanie. Avšak sa odporúča, aby všetky osoby, ktoré testujú v súťažných rýchlostiach:

- 1) zaistili, aby nikto iný nebol ohrozený
- 2) zabezpečili základnú prevenciu pre svoju vlastnú bezpečnosť, inšpirujúc sa štandardmi, ktoré vzíšli z týchto odporúčaní.

Odporúčané minimálne bezpečnostné požiadavky sú uvedené v Dodatku 1 tejto Prílohy.

1.2 RIADENIE

Všetky tieto činnosti majú byť vždy pod priamou kontrolou riaditeľa súťaže. Keď riaditeľ preteku majstrovstva alebo seriálu vedie podujatie, znamená to, že počas tréningu a preteku pre toto majstrovstvo alebo seriál sú riaditeľ súťaže a bezpečnostné operácie pod rozhodujúcou autoritou riaditeľa preteku.

Riaditeľ súťaže má menovať asistenta, ktorý bude zodpovedný za organizovanie a vykonávanie dohľadu nad traťou a pohotovostnými službami. Asistent bude mať titul hlavný bezpečnostný komisár a bude podliehať priamo riaditeľovi súťaže; túto úlohu môže plniť aj zástupca riaditeľa súťaže.

Pre každé podujatie má existovať celkový bezpečnostný plán založený na týchto odporúčaní. Musí byť schválený riaditeľom súťaže a má byť použitý pre riadenie všetkých operácií, ktoré sú nižšie popísané. On alebo jeho asistent budú dbať na jeho dodržiavanie počas podujatia.

Plán sa má týkať zariadenia:

- stanovišť dohľadu
- lekárske a hasičské služby a príslušných zásahových vozidiel
- ostatných zásahových a potrebných vozidiel
- bezpečnosti verejnosti a bezpečnostných opatrení.

Má uvádzať mená vedúcich všetkých týchto služieb, ktorí sú priamo zodpovední riaditeľovi súťaže alebo jeho asistentovi a popisovať fungovanie dispečingu.

Okrem toho musí byť k dispozícii plán mimoriadnych udalostí (záchranný plán), pre všetky prípady väčšej nehody, presahujúcej rámec normálne predvídateľných príhod.

1.3 VŠEOBECNE

Skutočný počet personálu v priebehu podujatia, by mal byť v súlade s odporúčaniami pre dohľad nad traťou a zásahy v prípade nehôd. Ak v niektorých dňoch (napr. pracovné dni) to nie je možné rešpektovať, program podujatia by sa mal upraviť tak, aby bol zaistený dostatočný počet pre bezpečný priebeh podujatia.

Bezpečnostní pracovníci (napr. traťoví komisári, lekári, zdravotnícki záchranári, hasiči, atď.) by mali byť ľahko identifikovateľní pre svoje funkcie a spôsob vizuálnej identifikácie má byť špecifikovaný v operačnom manuáli pre každé podujatie.

ČLÁNOK 2 – PRETEKY NA OKRUHU

2.1 DISPEČING

2.1.1 Definícia

Dispečing tvorí ústredie dohľadu a riadenia a má poskytovať riaditeľovi súťaže a jeho asistentom, eventuálne aj riaditeľovi preteku všetky prostriedky potrebné na výkon ich povinností vo vhodných pracovných podmienkach. Má to byť zvukotesná miestnosť prístupná len pre delegovaný štáb. Riaditeľ súťaže alebo ním poverené osoby majú zotrvať na stanovišti riadenia pretekov počas trvania všetkých aktivít na trati. Povinnosti riaditeľa súťaže sú špecifikované v článku 142 MŠP.

2.1.2 Umiestnenie

Dispečing má byť spravidla umiestnený v budove čo najbližšie k štartovej čiare, nie vyššie ako 1. poschodie a má mať vlastný východ na dráhu alebo na cestu do boxov.

Aby sa dosiahol maximálny rozhľad po dráhe a na príjazdovú cestu k boxom má miestnosť presahovať líniu boxov. Tieto podmienky sú v podstate splnené umiestnením riadiacej miestnosti pretekov na jednom konci radu budov, v ktorých sú umiestnené boxy.

2.1.3 Vybavenie

Dispečing má byť vybavený:

- a) telefonickým alebo elektronickým komunikačným systémom spojeným so stanovišťami traťových komisárov, hlavnými pohotovostnými stanovišťami a všeobecným kanálom pohotovostných služieb;
- b) telefonickým a faxovým spojením s verejnou sieťou;

- c) interkomom napojeným na číňovníkov pri dráhe;
 - d) vysielacňkou pre spojenie s vozidlami alebo s takto vybavenými stanovišťami;
 - e) mikrofónom napojeným na reproduktory v boxoch a v paddocku s možnosťou prístupu k verejnému oznamovaciemu systému;
 - f) TV monitormi a ovládacím panelom, ak je trať vybavená uzavretým TV okruhom
 - g) veľkým plánom okruhu, na ktorom sú zobrazené umiestnenia všetkých bezpečnostných služieb.
- Poznámka: V tejto miestnosti musia byť sústredené všetky komunikačné systémy použité na podujatí.

2.1.4 Činnosť

Pred štartom každej časti podujatia, alebo pred opätovným otvorením okruhu, je povinnosťou riaditeľa súťaže alebo ním poverenej osoby, zaistiť uzavretie cesty a zabezpečiť:

- a) aby cesta bola uvoľnená od všetkých prekážok;
- b) aby všetci pozorovatelia a traťoví komisári, personál pohotovostných služieb a príslušné zariadenia boli umiestnené na určených miestach;
- c) aby boli uzavreté všetky cesty vedúce na dráhu a z dráhy.

Za týmto účelom absolvuje traťové vozidlo označené červenou vlajkou alebo červeným svetlom posledné zoznamovacie kolo.

Počas posledného zoznamovacieho kola musia byť dodržané nasledujúce opatrenia:

- traťové vozidlo, ktoré uzatvára okruh, nesmie nikdy predbehnúť a nechať za sebou žiadne vozidlo idúce po trati, mimo prípadov priameho príkazu riaditeľa súťaže;
- číňovník v tomto vozidle musí osobne podať správu riaditeľovi súťaže ohľadom uzavretia dráhy;
- po ukončení podujatia, alebo ak sa predpokladá dlhšie prerušenie, riaditeľ súťaže alebo ním poverená osoba otvorí cestu tak, že prejde po dráhe jedno kolo traťovým vozidlom so zelenou vlajkou alebo s rozsvieteným zeleným svetlom (svetlami), čím oznamuje, že servisné vozidlá a traťoví komisári môžu vojsť na trať a vyzdvihnúť servisný personál a vybavenia a odstrániť nepojazdné vozidlá atď.

Ďalšie povinnosti riaditeľa súťaže, ustanovené touto Prílohou, sú:

- schvaľovanie rozmiestnenia akýchkoľvek pohotovostných služieb, ktoré sú potrebné po dohode s vedúcim tejto služby, podľa požiadaviek pozorovateľov;
- používanie signálov, ktoré mu boli pre použitie výslovne vyhradené;
- dohľad nad traťou pokiaľ je to možné, buď voľným okom, alebo uzavretým televíznym systémom ak je inštalovaný;
- zabezpečiť, aby denník obsahujúci všetky správy o pozorovaniach bol riadne vedený, čo umožní podľa potreby prijať primerané opatrenia.

Okrem toho je jeho povinnosťou neustále dohliadať, aby súťaž prebiehala v úplnom súlade s FIA MŠP, štandardnými predpismi pre majstrovstvo a Zvláštnymi ustanoveniami podujatia.

2.2 VÝJAZD Z BOXOV

2.2.1 Rýchlostný limit

Na všetkých medzinárodných okruhových podujatiach okrem Majstrovstiev sveta Formule 1 a na oválnych okruhoch, vozidlá používajúce výjazd z boxov počas tréningu alebo preteku, nesmú prekročiť 60 km/hod.; toto musí byť použité a musí byť kontrolované po celej dĺžke boxovej uličky.

2.2.2 Obmedzenie personálu

Pripomíname organizátorom pretekov, že cesta do boxov reprezentuje potenciálne nebezpečný priestor v priebehu podujatia nie len z dôvodu, že ju používajú pretekárske vozidlá ale aj z pohľadu nehôd, ktoré sa môžu prihodiť vozidlám na pretekárskej dráhe, ktorá prilieha k nej.

Z toho dôvodu prístup na cestu do boxov počas tréningu a pretekov má byť výlučne vyhradený pre tie osoby, ktoré tam majú špecifickú prácu. Plošina pre signalizáciu pri stene boxov je zakázaná pre všetkých, mimo nepostrádateľných číňovníkov alebo personálu pretekárskych tímov, ktorý má špeciálne označenie; prítomnosť akejkoľvek osoby v tejto zóne má byť prísne zakázaná počas štartu preteku.

Čo sa týka členov tímu, majú sa aplikovať pravidlá pre Formulu 1:

Členovia tímu majú povolený vstup na cestu k boxom iba priamo pred tým, ako majú pracovať na vozidle a musia odísť ihneď po ukončení práce.

V priebehu podujatia včítane ukončenia preteku je zakázané liezť na ohradenie boxov. Každý tím, ktorý to poruší, môže byť potrestaný športovými komisármi.

2.2.3 Prevencia v prípade pretekov včítane tankovania

Ak sa používa pretekársky systém tankovania musia všetci členovia tímu, ktorí pracujú na vozidle počas podujatia nosiť oblečenie, ktoré chráni všetky časti ich tela od ohňa, včítane tváre a očí.

Ľudia nemajú byť pustení na žiadne miesto v budove boxov počas preteku, ktorý zahŕňa tankovanie pretekárskych vozidiel, pokiaľ príslušné miesto nie je dostatočne chránené proti ohňu, ktorý môže vzniknúť vo výjazde z boxov.

2.3 STANOVIŠTIA TRAŤOVÝCH KOMISÁROV

2.3.1 Definícia

Dohľad nad traťou a jej bezprostredným okolím zabezpečujú stanovišťa traťových komisárov. Tieto stanovišťa tesne pri dráhe vo svojej najjednoduchšej forme majú zabezpečovať pre personál a vybavenie dostatočný stály priestor chránený pred súťažnými vozidlami a krytý voči nepohode (pozri tiež Prílohu O, článok 7.9).

2.3.2 Počet a umiestnenie

Počet a umiestnenie stanovišť je určený pre každý okruh v závislosti od jeho charakteru, pričom sa berie do úvahy, že:

- žiadna časť trate nesmie byť bez dohľadu;
- každé stanovište musí byť schopné vizuálne komunikovať s predchádzajúcim a nasledujúcim stanovišťom, alebo sa majú rozostaviť ďalšie osoby na doplnkové stanovištia, čím sa táto podmienka splní;
- vzdialenosť medzi dvoma za sebou nasledujúcimi stanovišťami (bez ohľadu na doplnkové stanovištia) nesmie nikdy presiahnuť 500 m;
- každé stanovište obsadené viac ako dvoma ľuďmi musí byť schopné verbálnej komunikácie s dispečingom;
- každé stanovište má byť označené tabuľou s číslom, ktoré je z dráhy jasne viditeľné a ktoré postupne narastá od prvého stanovišťa za štartovú čiarou / má sa použiť jasne logický číselný systém/;
- FIA musí byť oboznámená s každou úpravou počtu a umiestnenia stanovišť.

2.3.3 Vybavenie

Každé stanovište má byť vybavené:

- a) spoľahlivým obojsmerným systémom spojenia s dispečingom a nezávislým záložným systémom
- b) sadou signalizačných vlajok pozostávajúcich z:
 - 2 žlté;
 - 1 žltá s červenými pruhmi;
 - 1 modrá;
 - 1 biela;
 - 1 zelená
 - 1 červená

Všetky doplnkové alebo prenosné stanovištia musia byť rovnako vybavené podobnou sadou vlajok.

Niektoré stanovištia môžu byť na žiadosť riaditeľa súťaže vybavené tiež čiernou a čierno /oranžovou vlajkou.

Okrem toho má byť každé stanovište vybavené tabuľou s nápisom "SC" napísaným s čiernymi písmenami veľkosti 40 cm na bielom pozadí o veľkosti najmenej 60 cm x 80 cm, ktorá sa použije ak je na trati Safety car.

- c) jednou 15 litrovou nádobou a dvoma 4 litrovými nádobami naplnenými uhličitanom vápenatým alebo inou látkou s podobnou hmotnosťou, ktorá absorbuje olej.
- d) dvoma pevnými metlami a lopatami.
- e) 3 prenosnými hasiacimi prístrojmi, pričom kapacita každého z nich je minimálne rovná prenosnému (10 kg) BCF hasiacemu prístroju plus doplnkové zariadenia špecifikované v bode 2.6.2.3.

2.3.4 Personál

Každé hlavné stanovište má mať určeného zodpovedného vedúceho stanovišťa (pozorovateľ) a jeho zástupcu, ktorí sú uznaní za schopných pre svoju funkciu po absolvovaní zvláštnej skúšky pod kontrolou ASN. K dispozícii majú mať ďalšie osoby, ktoré sa podrobili základnému školeniu o povinnostiach na stanovišti traťových komisárov. Vedúci stanovišťa alebo jeho zástupca musí udržiavať verbálne spojenie s dispečingom.

Aspoň jeden člen personálu má byť kvalifikovaný pre poskytnutie základnej prvej pomoci.

Na konci podujatia personál nemôže opustiť stanovište, kým neprejde otváracie traťové vozidlo. Traťoví komisári nesmú nosiť oblečenie vo farbe podobnej ktorejkoľvek signalizačnej vlajky, najmä žltej a červenej.

2.3.5 Povinnosti:

Každé stanovište musí:

- signalizovať varovanie jazdcov pred nebezpečím alebo ťažkosťami, ktoré nemôžu predvídať (pozri čl. 4),
- okamžite hlásiť na dispečing každú nehodu, ktorá sa vyskytne v oblasti kontrolovanej stanovišťom a ak je to potrebné, navrhnúť uvedenie pohotovostných služieb do činnosti,
- ak je potrebné, zasiahnuť na dráhe ako je popísané v článku 2.5,
- dohliadať na to, či preteky prebiehajú zo športového hľadiska správne a hlásiť na dispečing každé nešportové alebo nebezpečné správanie, najmä s ohľadom na Prílohu L, kapitola IV. "Pravidlá správania sa na okruhu",
- udržiavať dráhu čistú bez prekážok, pomocou absorbčnej látky, metiel a lopát sa snažiť odstrániť všetok vytečený olej, okrem prípadov výslovných požiadaviek tak neurobiť (napr. Grand Prix F1),
- po ukončení každej činnosti na dráhe, má stanovište pokračovať v kontrole svojho úseku cesty dovedy, kým dispečing neinformuje, že všetky súťažné vozidlá opustili trať.

2.4 SIGNALIZÁCIA

2.4.1 Všeobecne

Pri dohľade nad dráhou sa riaditeľ súťaže (alebo jeho zástupca) a stanovištia traťových komisárov opierajú prevažne o používanie signálov, aby prispeli k bezpečnosti jazdcov a zaistili dodržiavanie pravidiel.

Signály sa dávajú počas denného svetla vlajkami rôznej farby, ktoré môžu byť doplnené alebo podľa okolností nahradené svetlami.

Biele a čierne signalizačné tabule podobných rozmerov ako vlajky môžu byť tiež použité pre určité signály: tieto majú byť jednoznačne určené vo Zvláštnych ustanoveniach príslušného podujatia.

Noci môžu byť vlajky nahradené svetlami a reflexnými panelmi, ale všetci jazdci musia byť na to vopred upozornení na rozprave. Pri pretekoch prebiehajúcich v noci musí byť každé stanovište povinne vybavené žltými svetlami (pozri článok 2.10.1).

2.4.2 Technické podmienky pre vlajkovú signalizáciu

Minimálny rozmer všetkých vlajok je 60 cm x 80 cm; s výnimkou červenej a šachovnicovej vlajky, ktoré majú mať rozmer minimálne 80 cm x 100 cm.

Farby - farba vlajok má zodpovedať nasledujúcim farbám v kódovom systéme Pantone:

- červená 186C
- žltá YellowC
- svetlo modrá 298C
- zelená 348C
- čierna BlackC
- oranžová 151C

2.4.3 Technické podmienky pre svetelnú signalizáciu

Svetelná signalizácia môže byť použitá na doplnenie alebo nahradenie signalizácie pomocou červenej, žltej, zelenej, modrej a bielej vlajky. Ak sa na podujatí použijú svetelné signály, ich použitie musí byť popísané v zvláštnych ustanoveniach a musia sa rešpektovať nasledujúce požiadavky:

2.4.3.1 Vlastnosti svetiel

- svetlami môžu byť klasické žiarovky alebo reflektory alebo panely svetelných diód (LED) alebo iný dostatočne jasný a farebne zodpovedajúci systém schválený FIA;
- svetelná signalizácia má byť dostatočne silná a/alebo veľká, aby sa dala bez pochyb rozoznať zo vzdialenosti 250 m i v slnečnom počasí;
- svetlá majú blikať striedavo s frekvenciou 3-4 Hz;
- typ použitého svetla má dávať okamžité svetlo, s malou alebo žiadnou dobou rastu intenzity;
- viditeľný rozsah každého svetla má byť aspoň 70°;
- 360° svetlá nesmú byť použité;
- použité svetlá majú mať dostatočnú farebnú sýtosť, aby sa zaistilo odlíšenia od inej farby pri akýchkoľvek okolitých svetelných podmienkach.
- pre maximálny farebný kontrast majú byť všetky svetlá upevnené na matnom čiernom pozadí; je potrebné brať ohľad na zaistenie viditeľnosti v prípade, že slnko je nízko pred alebo za svetlami;
- svetlá majú byť vybavené signálkami, ktoré informujú nasledujúce stanovište traťových komisárov o aktivácii svetiel;
- v prípade stáleho integrovaného systému sa má stav svetiel automaticky prenášať na dispečing.

2.4.3.2 Poloha svetiel

- za bežných okolností má inštalácia zahŕňať dve svetlá z každej farby, ktorá sa bude používať
- svetlá by mali byť umiestnené ako blikajúci pár a nemali by splyvať
- červená a žltá nesmú byť umiestnené vedľa seba
- svetlá nemajú byť umiestnené pod väčším uhlom ako 30° k hlavnej línii pohľadu jazdca pozdĺž línie pretekania;
- svetlá majú byť orientované tak, aby jazdci čo najdlhšie videli ich maximálnu plochu.

2.4.3.3 Obsluha svetiel

- každá vlajka má byť reprezentovaná párom svetiel blikajúcich striedavo alebo blikajúcim svetelným panelom; modrý signál pre výjazd z boxov môže byť jednotlivo blikajúce svetlo,
- ak sa považuje za potrebné vyvesiť dvojité vlajúce žlté vlajky, musia byť vyvesené nepretržite;
- červené svetlá sa majú obsluhovať len z dispečingu;
- všetky ostatné svetlá môžu byť obsluhované buď traťovými komisármi alebo z dispečingu;
- ak sú svetlá obsluhované lokálne, každá kontrolná skrinka má byť navrhnutá tak, aby sa vyhlo možnosti náhodnej operácie a majú byť použité signály;
- elektrický systém by mal pripojený k automatickému nepretržitému napájaciemu zdroju
- svetelné signály bežne ukazujú jeden signál, prítomnosť vlajkových traťových komisárov zostáva dôležitá pre prípad situácie, ktorá vyžaduje súčasnú signalizáciu.

2.4.3.4 Ďalšie svetelné signály

Môžu sa použiť svetelné panely za účelom, aby sa vytvorilo vizuálne zobrazenie žltej vlajky s červenými pruhmi, tabule „Safety car“ alebo ďalších signálov. Všetky musia byť uvedené v zvláštnych ustanoveniach podujatia.

2.4.4 Signály použité riaditeľom súťaže alebo jeho zástupcom

2.4.4.1 Vlajková signalizácia riaditeľom súťaže

a) **štátna vlajka:** Táto vlajka môže byť použitá na odštartovanie preteku. Signál na štart má byť daný pohybom vlajky zhora nadol, pričom pri podujatiach s pevným štartom sa nesmie vlajka zdvihnúť nad úroveň hlavy pokiaľ všetky autá nie sú v kľude a nikdy nie na dlhšie ako na 10 sekúnd.

Ak nie je možné použiť pre nejakú príčinu štátnu vlajku, farba použitej vlajky (ktorú si nie je možné pomýliť so žiadnou inou vlajkou opísanou v tejto kapitole) má byť určená vo Zvláštnych ustanoveniach.

b) **červená vlajka:** Touto vlajkou sa máva na štartovej čiare, keď bolo rozhodnuté o zastavení tréningu alebo preteku. Súčasne sa červenou vlajkou máva na všetkých stanovištiach dohľadu pozdĺž trate.

Keď je daný signál na zastavenie:

- 1) počas tréningu: všetky vozidlá musia okamžite znížiť rýchlosť a pokračovať pomaly späť ku vlastným boxom
- 2) počas preteku: všetky vozidlá majú ihneď znížiť rýchlosť a pokračovať pomaly k línii červenej vlajky (*)
- 3) predbiehanie je zakázané a jazdci by mali mať na pamäti, že na dráhe môžu byť pretekárske a servisné vozidlá, okruh môže byť úplne blokovaný z dôvodu nehody a poveternostné podmienky môžu spôsobiť, že okruh bude neprejazdný súťažnými rýchlosťami
- 4) ak je pretek zastavený, pretekári by mali mať na pamäti, že prekročenie rýchlosti je zbytočné, lebo:
 - klasifikácia preteku alebo poradie reštartu na gride bude zostavené podľa stavu pred vyvesením červenej vlajky a podľa zvláštnych ustanovení podujatia;
 - výjazd z boxov bude uzavretý.

Všetky vozidlá majú zastať v poradí pred línii červenej vlajky (*) pokiaľ nie sú informované či pretek bude pokračovať alebo skončí a budú dané pokyny traťovými komisármi podľa zvláštnych ustanovení podujatia.

Červenú vlajku môže tiež použiť riaditeľ súťaže alebo ním určená osoba na uzavretie okruhu (pozri bod 2.3 c).
(*): Línia červenej vlajky: súvislá, 20 cm široká čiara, ktorá by mala byť vyznačená s protišmykovou farbou naprieč dráhy zo strany na stranu, v pravom uhle k osi dráhy, v mieste, za ktorým všetky vozidlá musia zastať ak je pretek zastavený alebo odložený, kde sa môže na nich vhodne dohliadať a kde môžu byť usporiadané na štartový rošt z ktorého ich safety car odvedie ak bude pretek pokračovať.

c) čierno-biela šachovnicová vlajka:

Mávanie touto vlajkou signalizuje ukončenie tréningu alebo preteku.

d) čierna vlajka

Táto vlajka sa používa na informovanie konkrétneho jazdca, že musí pri ďalšom prejazde okolo vjazdu do boxov zastaviť v boxe alebo na mieste určenom vo Zvláštnych ustanoveniach alebo v predpisoch majstrovstva. Ak jazdec z akéhokoľvek dôvodu tak neurobí, táto vlajka nesmie byť vyvesená dlhšie ako počas štyroch, po sebe nasledujúcich kolách.

Rozhodnutie signalizovať touto vlajkou prislúcha výlučne športovým komisárom, príslušný tím bude o tomto rozhodnutí okamžite informovaný.

e) čierna vlajka s oranžovým kruhom o priemere 40 cm.

Táto vlajka sa používa na informovanie konkrétneho jazdca, že jeho auto má mechanické problémy, ktoré môžu ohroziť jeho alebo iných a znamená, že musí v nasledujúcom kole zastaviť v boxe. Ak je mechanický problém opravený k spokojnosti hlavného technického komisára, vozidlo sa môže znovu zapojiť do pretekov.

f) čierno-biela, diagonálne rozdelená vlajka: Táto vlajka sa ukazuje iba raz a upozorňuje konkrétneho jazdca, že bude hlásený za nešportové správanie sa.

Posledné 3 vlajky (d, e, f) sa ukazujú nehybne a sú doplnené čiernou tabuľkou s bielym číslom, ktorá sa ukáže jazdcovi, ktorého číslo je na nej zobrazené. Vlajka aj číslo môžu byť kombinované na jednej tabuľke.

Tieto vlajky môžu byť tiež umiestnené na iných miestach ako štartová čiara, ak to považuje riaditeľ súťaže za potrebné.

Rozhodnutie ukázať posledné 2 vlajky (e, f) spravidla prislúcha riaditeľovi súťaže, hoci môže byť prijaté aj športovými komisármi, ak je to uvedené vo Zvláštnych ustanoveniach alebo predpisoch majstrovstva. Príslušný tím bude okamžite informovaný o tomto rozhodnutí.

2.4.4.2 Svetelná signalizácia riaditeľom súťaže

Svetlá alebo svetelné panely môžu byť použité za účelom, aby sa vytvorilo vizuálne zobrazenie vyššie uvedenej signalizácie; ak áno, musí to byť uvedené v zvláštnych ustanoveniach podujatia.

Ak je daný signál na zastavenie preteku červeným svetlom alebo panelom, má to byť celkom pod riadením riaditeľa súťaže.

2.4.5 Signály používané na stanovištiach dohľadu

2.4.5.1 Vlajková signalizácia traťovými komisármi

a) červená vlajka

Signalizuje sa len mávaním a to na pokyn riaditeľa súťaže, keď je potrebné zastaviť tréning alebo preteky v súlade s článkom 2.4.4.1 vyššie.

b) žltá vlajka

Signalizuje nebezpečenstvo a signalizuje sa ňou jazdcom dvoma spôsobmi s nasledovným významom:

- mávanie jednou vlajkou: spomaliť, nepredbiehať a byť pripravený zmeniť smer. Je tu nebezpečenstvo pri dráhe alebo čiastočne na dráhe.

- mávanie 2 vlajkami: spomaliť, nepredbiehať a byť pripravený zmeniť smer alebo zastaviť. Je tu nebezpečenstvo a trať je celkom alebo čiastočne blokovaná.

Žlté vlajky sa spravidla ukazujú len na stanovišti traťových komisárov, ktoré bezprostredne predchádzajú miestu s nebezpečím.

V niektorých prípadoch, môže riaditeľ súťaže nariadiť, aby bolo s nimi signalizované na viacerých stanovištiach traťových komisárov, ktoré predchádzajú miestu nehody.

Predbiehanie nie je povolené medzi prvou žltou vlajkou a zelenou vlajkou vyvesenou za miestom nehody.

Žlté vlajky nemajú byť použité na ceste vedúcej do boxov, pokiaľ tu nedošlo k nehode o ktorej má byť jazdec upovedomený.

c) žltá vlajka s červenými pruhmi

Touto sa signalizuje nehybne a informuje jazdcov o zhoršení adhézie spôsobenej olejom alebo vodou na dráhe v oblasti za vlajkou. Signál sa dáva (v závislosti od okolností) najmenej počas štyroch kôl, pokiaľ sa povrch nevráti k normálu. Za sektorom, v ktorom sa dáva signalizácia vlajkou, nie je potrebná signalizácia zelenou vlajkou.

d) svetlomodrá vlajka

Spravidla sa mávaním signalizuje jazdcovi, že bude predbiehaný. Má odlišný význam počas tréningu a súťaže.

Vo všetkých prípadoch:

- Nehybná vlajka sa ukazuje jazdcovi, ktorý vychádza z boxov pokiaľ sa na dráhe blíži jedno alebo viac vozidiel .

Počas tréningu:

- Uvoľnite cestu rýchlejšiemu vozidlu, ktoré vás bude predbiehať.

Počas preteku:

- Vlajkou sa spravidla signalizuje vozidlu, ktoré je predbiehané o kolo. Keď sa ňou signalizuje, musí dotknutý jazdec umožniť pri najbližšej príležitosti nasledujúcemu vozidlu predísť ho.

e) biela vlajka

Mávaním sa signalizuje jazdcovi, že na úseku trate kontrolovanom týmto stanovišťom je veľmi pomalé vozidlo.

f) zelená vlajka

Používa sa na signalizáciu, že trať je voľná a má sa ňou mávať na stanovišti dohľadu, ktoré sa nachádza bezprostredne za miestom nehody, ktorá si vyžiadala použitie jednej, alebo viacerých žltých vlajok.

Môže byť tiež použitá ak riaditeľ súťaže považuje za potrebné signalizovať štart zoradovacieho kola alebo štart tréningu.

2.4.5.2 Vlajková signalizácia traťovými komisármi

Účinok vyššie uvedenej signalizácie môže byť zvýšený použitím svetiel alebo svetelných panelov ako je uvedené v článku 2.4.3.

Ak je červeným svetlom alebo panelom daný signál na zastavenie preteku, má sa to stať úplne pod riadením riaditeľa súťaže.

2.4.6 Štartové svetlá a postupy (mimo FIA majstrovstiev so špecifickými ustanoveniami):

Ak sú pre pevný štart na okruhu inštalované svetlá, majú sa rešpektovať nasledovné požiadavky.

a) Technické podmienky inštalácie štartovacích svetiel

Všetky svetlá používané na signalizáciu pri štarte preteku majú byť jasne viditeľné pre všetkých jazdcov sediacich v normálnej polohe vo svojich autách na štartovacom rošte.

Svetlá majú byť upevnené na rampe nad traťou umiestnenou od 10 do 25 m za štartovú čiarou.

Spodný rad svetiel by nemal byť nižšie ako 4 m nad traťou.

Postranné umiestnenie svetiel má zabezpečiť optimálnu viditeľnosť z celého roštu.

Odporúča sa dodržiavať umiestnenie svetiel uvedené vo FIA dokumente „Odporúčaná svetelná signalizácia pre pevné štarty pri pretekoch na okruhoch“, zverejnenom na FIA webovej stránke. V každom prípade, červené a zelené svetlá musia byť namontované priamo jedno nad druhým a žlté blikajúce svetlá namontované nad nimi.

Svetlá majú byť také veľké a jasné, ako je to možné a praktické a aspoň také veľké a intenzívne ako bežné dopravné svetlá používané na verejných cestách. Všetky svetlá majú byť zdvojené pre prípad poruchy a majú pracovať na zdvojenom (nadbytočnom) riadiacom obvode. Silne sa odporúča automatický prídavný zdroj prúdu. Aj opakovacie - náhradné svetlá by mali byť umiestnené na rampe v smere jazdy.

Spínací okruh má umožňovať všetky nasledujúce kombinácie:

- všetky svetlá vypnuté
- samostatne rozsvietené zelené svetlá
- samostatne rozsvietené červené svetlá
- červené svetlá nahradené zelenými (jedno prepnutie)
- samostatne rozsvietené blikajúce žlté svetlá
- červené svetlá a žlté blikajúce svetlá zapnuté spoločne (samostatné spínače)

b) signalizácia pri pevnom štarte

Odporúča sa, aby pri všetkých podujatiach s pevným štartom, kde to svetelná inštalácia dovoľuje bol použitý FIA „Svetelný postup pri víkendových pretekoch“, alebo ak nie, použité postupy by nemali byť v rozpore s týmito nariadeniami (napr. použitie podobnej svetelnej kombinácie s odlišným významom).

Vo všetkých prípadoch musí byť postup pri štartovaní jasne popísaný v zvláštnych ustanoveniach podujatia.

Svetlá majú mať nasledovné významy:

ČERVENÉ rozsvietené svetlá:

zostaň v kľude, a priprav sa na štart preteku

ČERVENÉ svetlá zhasnuté:

štart preteku

ŽLTÉ blikajúce rozsvietené svetlá:

zostaň v kľude a vypni motor (ak žlté svetlá sa rozsvetia po červenom svetle, červené svetlá musia zostať tiež rozsvietené).

Čas, ktorý ubehne medzi rozsvietením červeného svetla a jeho zhasením je spravidla 2 až 3 sekundy.

Úplný FIA postup je uvedený v dokumente: „Odporúčaná svetelná signalizácia pre pevné štarty na okruhovom podujatí“, ktorý je zverejnený na FIA webstránke (Sport) pod hlavičkou Regulations-Circuits.

FIA postup s potrebnou inštaláciou štartovacích svetiel je povinný pre podujatia s pevným štartom vo FIA majstrovstvách sveta cestovných vozidiel a vo FIA GT majstrovstvách s ohľadom na ich špecifické časové požiadavky.

c) signalizácia pri letmom štarte

Počas formovacieho kola budú na štartovej čiare rozsvietené červené svetlá. Signál štartu bude vykonaný prostredníctvom zeleného svetla, ktoré má pod kontrolou štartér a tieto nahradia červené svetlá. Ak sa vyskytne problém, keď sa autá priblížia k štartovej čiare na konci formovacieho kola, zostanú rozsvietené červené svetlá.

2.5 ZÁSAHY NA DRÁHE

2.5.1 Podmienky

Vykonať 1. zásah prípade nehody je normálne povinnosťou traťových komisárov. Akciu vykonávajú vždy pod dohľadom vedúceho stanovišťa alebo jeho zástupcu, ktorý má urobiť všetko potrebné na zaistenie bezpečnosti svojho personálu a uvoľniť dráhu pred blížiacim sa vozidlom predtým dohodnutými signálmi a žltou vlajkou.

Celý zásahový personál má mať oblečenie, ktoré bude chrániť všetky časti tela, vrátane hlavy, tváre a očí pred ohňom.

2.5.2 Ak vozidlo zastane

Ak sa vozidlo počas súťaže zastaví na trati, alebo ak opustí dráhu, prvou povinnosťou traťových komisárov v príslušnom sektore je umiestniť vozidlo na bezpečné miesto.

Žiaden jazdec nemá právo odmietnuť odstránenie svojho vozidla z dráhy; naopak, musí urobiť všetko pre to, aby pomohol splniť inštrukcie a uposlúchol traťových komisárov. Ak je vozidlo umiestnené na bezpečnom mieste, môže jazdec, ak to predpisy podujatia povoľujú, na ňom pracovať a pokúsiť sa ho znova naštartovať. V týchto prípadoch, kým jazdec nemá zreteľne najavo, že už nebude pokračovať, sa nemajú uviesť do činnosti iné prostriedky, napr. pohotovostné vozidlá, žeriavy atď. Je potrebné, aby jazdec zostal pri vozidle až do konca preteku, alebo aspoň informoval vedúceho stanovišťa, ako môže byť jeho vozidlo vyzdvihnuté alebo odtiahnuté späť do boxov.

2.5.3 V prípade nehody

2.5.3.1 Prvý zásah

Vždy keď dôjde k nehode, má stanovište traťových komisárov okamžite upovedomiť dispečing, aby sa vykonali postupy špecifikované v hasičskom a lekárskom pláne.

Okamžite majú najmenej dvaja traťoví komisári, každý s hasiacim prístrojom, ísť na miesto nehody, aby:

- pomohli pri hasení požiaru (pozri hasičská služba, článok 2.6.2);
- pomohli jazdcovi, kdekoľvek je to potrebné, pričom musia mať na pamäti, že prvý lekársky zásah musí vykonať lekárska služba a že s jazdcom, ak je zranený, nesmú hýbať. Jazdec, ktorý si myslí, že je obtiažne odsunúť jeho vozidlo bez vonkajšej pomoci sa nesmie sám pokúsiť opustiť vozidlo ale má radšej počkať na príchod špecializovaných záchranných služieb.

V žiadnom prípade nesmú samotní traťoví komisári vyslobodiť jazdca, ktorého sa nehoda týka (okrem mimoriadnych okolností: oheň, bezprostredné nebezpečenstvo), ale môžu len zaistiť jeho bezpečnosť pokiaľ čakajú na príchod špecializovaných záchranných služieb.

Táto informácia musí byť počas rozpravy oznámená všetkým dotknutým (jazdcom a traťovým komisárom)

- oznámiť vedúcemu stanovišťa potrebu ďalších pohotovostných služieb (pozri hasičská služba; lekárska služba a vyprostenie);

- odstrániť z trate trosky, olej, atď.;

- v prípade, že jazdec sa nezdá byť zranený, vedúci stanovišťa to má oznámiť na dispečing, ktorý vydá ďalšie pokyny.

2.5.3.2 Druhý zásah

Ak je potrebné, dispečing má urýchlene nariadiť vyslanie mobilného hasiaceho zariadenia na miesto nehody.

Ak je na mieste nehody potvrdené zranenie, majú tam byť okamžite vyslané lekárske a vyslobodzovacie vozidlá.

2.6 ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

2.6.1 Zásahové vozidlá

Zásahové vozidlá sú základnou súčasťou výbavy pohotovostných služieb na okruhu a ich posádky poskytujú špecializované zásahy, ktoré môžu byť potrebné v prípade nehody na dráhe alebo v priestore boxov a v parkovisku súťažných vozidiel.

2.6.1.1 Povinnosti:

a) Hasičská služba

Koná sa ako 2. zásah a musí mať prostriedky na kompletne uhasenie požiaru;

b) Lekárska služba

Má byť schopná resuscitovať a stabilizovať stav akéhokoľvek poraneného jazdca;

c) Vyslobodenie

Mať prostriedky a vybavenie na vyslobodenie jazdca z poškodeného vozidla;

d) Vyprostenie (povinné pre určité podujatia - pozri článok 2.7.3 a Dodatok 7)

Byť schopný vytriahnuť zraneného jazdca z jeho auta v podmienkach znehynenej chrbtice.

To, či individuálne vozidlo plní jednu z týchto úloh alebo či ich plní v kombinácii, je na rozhodnutí okruhu a ASN.

Vždy musí byť zabezpečené, že vozidlá môžu dosiahnuť ktorúkoľvek časť okruhu v primeranom čase a že sú primerane personálne a prístrojovo vybavené podľa článku 2.6.2 pre hasičskú službu, podľa Dodatku 3 pre lekársku a/alebo vyslobodzovaciu službu.

Je podstatné, aby lekárske vozidlo sledovalo pole jazdcov počas prvého kola každého preteku a tak isto aj rýchle hasičské/ vyslobodzovacie vozidlo.

Pokiaľ rýchlosť vozidiel alebo dĺžka okruhu bráni týmto vozidlám z praktických dôvodov dokončiť celé kolo, majú nasledovať pole jazdcov tak dlho, ako je to možné a potom zaujať svoje určené miesta.

2.6.2 Hasičská služba

2.6.2.1 Úloha

Táto služba je zameraná na zvládnutie požiarov, ktoré vzniknú pri nehodách na dráhe alebo v boxoch alebo v parkovisku. Pre všetky ostatné oblasti organizátor zriadi nezávislá služba v súlade s nariadeniami príslušných verejných inštitúcií.

2.6.2.2 Organizácia

V prvom rade je treba pamätať, že rozhodujúcim faktorom pri každej hasičskej akcii je personál. Je treba zdôrazniť význam správne vycvičených špecialistov.

Protipožiarne opatrenia musia spĺňať dve základné požiadavky:

- dosiahnuť miesto požiaru a izolovať z neho jazdca,
- mať zodpovedajúce a primerané prostriedky na úplné uhasenie ohňa.

Minulé skúsenosti a testy ukázali, že zásah je najefektívnejší a najpraktickejší ak sa organizuje v dvoch stupňoch, a zatiaľ čo vybavenie a metódy sa môžu na rôznych okruhoch líšiť, kritériá pre 1. a 2. zásah musia byť splnené:

1. zásah: tak skoro, ako to je po nehode možné, majú hasiči s prenosnými hasiacimi prístrojmi dôjsť na miesto požiaru na ktoromkoľvek mieste okruhu a byť schopní zasiahnuť primeranými prostriedkami a uhasiť kokpit vozidla od ohňa.

2. zásah: pohotovostné služby majú byť naplánované tak, aby v ideálnom prípade boli za 60 sekúnd od nehody vytvorené podmienky na záchranu vodiča.

3. zásah: príchod dodatočných zariadení ak je to potrebné.

Je potrebné zdôrazniť, že 1. a 2. zásah musia byť plne integrované, pretože účinnosť prenosných hasiacich prístrojov, použitých pri 1. zásahu môže byť obmedzená.

2.6.2.3 Vybavenie na okrajoch trate

Pozdĺž oboch strán dráhy vo vzdialenosti 300 m majú byť umiestnené prenosné hasiace prístroje, každý s vycvičenou obsluhou. Toto je maximálne prípustná vzdialenosť. Ak je z praktických dôvodov nevhodné alebo nemožné použiť obe strany dráhy, môžu byť všetky len na jednej strane. V tomto prípade je maximálna vzdialenosť medzi obsluhou hasiacich prístrojov 150 m. Odporúča sa mať k dispozícii hasiace prístroje (bez obsluhy) každých 50 m. Všetky stanovišťa hasiacich prístrojov majú byť pre jazdcov na dráhe označené fluorescenčnými oranžovými panelmi (odporúčaná farba: Pantone 15-1364 TC „Orange crush“), s rozmermi minimálne 25 cm x 25 cm na jasne viditeľných miestach na pravej strane prvej ochrannej línie a približne 2 m nad zemou.

Rovnako stanovišťa traťových komisárov majú byť vybavené dostatočnou rezervou hasiacich prístrojov.

K dispozícii musia byť aj rýchle mobilné prístroje, umiestnené na chránených miestach pozdĺž trate, každé aspoň s dvoma mužmi, aby bolo možné zaistiť 2. zásah. Vozidlá majú byť vybavené tak, aby mohli zaistiť kompletne uhasenie ohňa, ktorý vznikne vytečením najmenej 180 l benzínu (to znamená plynulé vytekanie a oheň sa nemá len uhasiť, ale aj zabezpečiť proti opätovnému vzplanutiu).

Doplňková výbava:

Stanovišťa traťových komisárov ako aj hasiči majú mať k dispozícii nasledujúcu doplnkovú výbavu:

- nástroje na otočenie prevráteného auta, t.j. laná, háky, dlhé sochory;
- ohňovzdorné prikrývky na dusenie ohňa (min. 1,8 x 1,8 m)
- nehorľavé rukavice s hliníkovou vložkou;
- nožnice alebo hydraulické nástroje na ohýbanie plechov a ďalšie špeciálne nástroje na uvoľnenie osôb zachytených v poškodenej karosérii.

2.6.2.4 Vybavenie v tankovacích zónach boxov:

Okrem prenosných hasiacich prístrojov (jeden na každý box) sa odporúča, aby aspoň v každom šiestom boxe bol inštalovaný prístroj pozostávajúci z dvoch tlakových fliaš, každá o hmotnosti 30 kg, s hadicou dĺžky rovnajúcej sa dvom tretinám vzdialenosti k najbližšiemu prístroju. V ústrednej časti areálu boxov má byť doplnková výbava podľa popisu v 2.6.2.3.

Poznámka: Nesmie sa povoliť skladovanie paliva v boxoch, iba ak sú na to stanovené podmienky v predpisoch pre podujatie.

2.6.2.5 Vybava v parkovisku súťažných vozidiel

Paddock a priestory používané pre súťažné alebo sprievodné vozidlá spojené s podujatím, majú byť vybavené dostatočným počtom prenosných hasiacich prístrojov a musia byť dobre prístupné aj mobilným hasiacim zariadeniam.

2.6.2.6 Hasiace látky

Faktory, ktoré treba pri výbere hasiacej látky brať do úvahy, sú: efektívnosť, rýchlosť, neprítomnosť šmyklavých zvyškov, minimálny vplyv na viditeľnosť, nízka toxicita. Všetky použité hasiace prístroje majú mať účinnosť porovnateľnú ako nižšie uvedený halonový výrobok.

Vzorec	bod varu	hustota	tlak	stav	toxicita	miešateľnosť (s benzínom)
CBrClF ₂ (BCF) difluorbrommetán	-4	1,83	3	plyn	prijateľná	dostatočná

2.6.3 Vyprostenie

2.6.3.1 Ciele

Vyprošťovacia služba poskytuje personál a vybavenie pre uvoľnenie akýchkoľvek osôb zachytených v dôsledku nehody na dráhe.

Prvé záchranné činnosti spravidla vykonajú traťoví komisári z najbližšieho stanovišťa traťových komisárov ako je popísané v bode 2.6.2.2. Keďže ich vybavenie je obmedzené, v prípade vážnej nehody musia byť privolané špecializované vozidlá vybavené ako je uvedené v Dodatku 3. Vozidlá môžu mať kombinované funkcie ako je uvedené v článku 2.8 a mali by optimálne zasiahnuť najneskôr 90 s po nehode.

2.6.3.2 Technická pomoc

V prípade nehody, pri ktorej je jazdec zachytený vo svojom vozidle, môžu záchranné služby požiadať o radu technika z príslušného tímu. V tom prípade sa má manažér tímu osobne dostať na dispečingu, ak ešte nebol dovtedy kontaktovaný.

Ak sa vyžaduje prítomnosť členov tímu, riaditeľ súťaže mu/im povie, aby boli odprevedení na miesto nehody a skontaktovaní s vedúcim záchranného tímu. Každý ďalší zásah na dráhe je prísne vyhradený pre záchrannú službu a príslušných činovníkov preteku.

2.7 LEKÁRSKE SLUŽBY

2.7.1 Všeobecne:

Poskytované lekárske služby majú byť v súlade s predpismi obsahnutými v tomto článku. Majú tiež plne vyhovovať platným zákonným požiadavkám príslušnej krajiny. Tieto predpisy platia pre všetky medzinárodné podujatia. Neplatia pre súkromné testovania, ktoré podliehajú špecifickým požiadavkám (pozri Dodatok 1).

Technicko-lekárske informácie a nevyhnutné praktické pokyny sú uvedené v tabuľke rekapitulácii uvedenej na konci tejto Prílohy.

2.7.2 Organizácia a administrácia

2.7.2.1 Hlavný lekár

So súhlasom organizačného výboru je hlavný lekár zodpovedný za celkové riadenie organizácie a administrácie lekárskeho služieb.

Na pomoc mu môže byť menovaný asistent hlavného lekára, ktorý môže byť poverený vykonávaním niektorých povinností alebo ho môže v prípade vyššej moci nahradiť.

Hlavný lekár ako aj jeho asistent musia byť schválený svojou ASN a podliehajú riaditeľovi súťaže. Ich mená musia byť uvedené vo Zvláštnych ustanoveniach podujatia.

Hlavný lekár zodpovedá za nábor, realizáciu, riadenie záchranných služieb a evakuáciu. V dôsledku toho sa všetky jeho rozhodnutia vzťahujú na všetok lekársky a zdravotnícky personál, včítane toho, ktorý najmä priamo alebo nepriamo ASN.

Organizátori sú povinní zaistiť mu všetky administratívne a materiálne prostriedky, nevyhnutné pre výkon jeho služieb.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC

Menovanie hlavného lekára musí byť schválené FIA. Postup a podmienky spôsobilosti sú popísané v Dodatku 2.

Musí mať dobré písomné a hovorové znalosti anglického jazyka.

Menovanie asistenta hlavného lekára je povinné.

2.7.2.2 Povinnosti hlavného lekára

Vo všetkých prípadoch:

- a) vytvorenie záchrannej organizačnej schémy, ktorá bude špecifikovať kvalitu, kvantitu a umiestnenie záchranných prostriedkov, pokyny, ktoré sa majú dodržať v prípade nehody a metódy externej evakuácie;

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC:

Zadané otázky a vyžadované dokumenty vo FIA lekárskom dotazníku predstavujú potrebné a dostatočné informácie;

- b) pre prípad rozsiahlej nehody alebo série nehôd, ktorých rozsah presahuje kapacity lekárskeho zariadenia na mieste má predbežne kontaktovať osobu zodpovednú za pohotovostný záchranný plán zostavený v súlade s právnymi požiadavkami príslušnej krajiny.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC:

Vo FIA lekárskom dotazníku vyznačiť meno a kontaktné detaily osoby zodpovednej za zostavenie tohto záchranného plánu v súlade s právnymi požiadavkami príslušnej krajiny.

- c) najmenej 15 dní pred podujatím (2 mesiace pred majstrovstvom FIA F1, GT1 a WTCC) zaslať písomné upozornenie navrhnutým nemocniciam;
- d) koordináciu lekárskeho zariadenia pre verejnosť;
- e) v priebehu podujatia a tréningu, ktorý mu predchádza, okrem mimoriadnych okolností, zostáva hlavný lekár na dispečingu za účelom, aby v prípade nehody uľahčil dialóg a spoluprácu s riaditeľom súťaže. Dočasne môže byť nahradený svojim asistentom (viď článok 2.7.2.1). Vo všetkých prípadoch ho musí byť možné kontaktovať.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC

- f) zaslať (v pôsobnosti ASN) lekársky dotazník (k dispozícii od FIA) na FIA Sport (medical@fia.com). Hraničný termín: nie neskôr ako 2 mesiace pred termínom podujatia;

- g) navrhnuté nemocnice sa musia ešte pred zasláním dotazníka požiadať o zaslanie písomnej odpovede, v ktorej uvedú, že v službe budú lekári pre traumatológiu, neurológiu, brušnú a cievnu chirurgiu a vážne popáleniny;

- h) je potrebné sa vyhnúť každej zmene určenej nemocnice v priebehu dvoch mesiacov pred podujatím okrem prípadov vyššej moci; v tom prípade to musí schváliť FIA lekársky delegát.

2.7.2.3 FIA lekársky delegát

Je povinný pre FIA majstrovstvá F1, GT a WTCC a môže byť menovaný pre akékoľvek iné FIA majstrovstvo.

Jeho úloha je popísaná v Dodatku 8.

2.7.3 Popis zložiek a personálu lekárskeho zariadenia

2.7.3.1 Komunikačné prostriedky

Všetky zložky, ktoré tvoria lekárske služby (hlavný lekár, záhradné vozidlá, vyprostenie, sanitky, „peší“ lekári, helikoptéry, lekárske stredisko) musia byť schopné vzájomne komunikovať prostredníctvom siete prednostne vyhradenej pre použitie lekárskej služby.

2.7.3.2 Lekárske záhradné vozidlá (pre vybavenie pozri Dodatok 3)

Musia byť prítomné vo všetkých prípadoch a musia byť prispôbené charakteru terénu. Ich požadovaný počet je určený podľa dĺžky a charakteru dráhy. Musia byť vybavené pre zvládnutie náhlych porúch obehového a dýchacieho systému.

Lekárske záhradné vozidlo (vozidlá) musí byť spôsobilé nasledovať 1. kolo každého preteku.

Posádka lekárskeho záhradného vozidla má pozostávať z:

- lekára kvalifikovaného pre resuscitáciu a skúseného v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd,
- skúseného vodiča,
- prípadne lekárskeho asistenta (vhodné).

Lekár v lekárskom záhradnom vozidle, ktoré je určené na sledovaní prvého kola: musí byť kvalifikovaný pre resuscitáciu podľa noriem príslušnej krajiny alebo prípadne podľa referenčných štandardov. Vodič tohto vozidla musí byť mimoriadne skúsený.

Lekársky personál musí byť oboznámený a trénovaný v správnom použití všetkého vybavenia lekárskeho záhradného vozidla.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1 (a prípadne aj GT1 a WTCC)

Vozidlo schopné sledovať 1. kolo je nazývané „FIA lekárske vozidlo“. Musí mať štyri dvere a byť schopné prijať aspoň 3 osoby. Ochranná klietka a kompletné bezpečnostné pásy sú silne odporúčané.

Vo FIA lekárskom vozidle má byť okrem lekára menovaného FIA aj lekár, ktorý má povolenie na prax v krajine, ktorá organizuje podujatie a je kvalifikovaný pre resuscitáciu a skúsený v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd. Vodič musí byť skúsený profesionál.

V ďalšom lekárskom zásahovom vozidle musí aspoň jeden člen posádky dobre ovládať anglický jazyk.

2.7.3.3 Vyslobodzovacie tímy (pozri tiež Dodatok 7)

Ich úloha spočíva vo vyprostení jazdca, ktorý bol účastníkom nehody a nie je schopný dostať sa z kokpitu vozidla bez vonkajšej pomoci. Ich počet je určený dĺžkou a charakterom dráhy.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT a WTCC (odporúčané v ostatných prípadoch)

Musia byť minimálne 2 tímy (okrem podujatí so zvláštnou výnimkou) a 3 tímy pre okruhy s dĺžkou väčšou než 6 km. Každý z týchto tímov musí byť tvorený dostatočným počtom osôb odporúčaný počet: 6 vrátane vodiča vozidla) a jeho súčasťou môžu byť jeden alebo viacerí lekári. V každom prípade je nutné, aby každý tím bol doprevádzaný a riadený lekárom, kvalifikovaným pre núdzové ošetrovanie.

2.7.3.4 Lekárske stredisko

a) Stále lekárske stredisko je povinné pre všetky stále okruhy, ktoré chcú prihlásiť podujatie do FIA medzinárodného kalendára, okrem prípadov opodstatnených výnimiek. Na dočasných okruhoch môže byť provizórne stredisko.

b) Každé lekárske stredisko má byť postavené podľa noriem (uvedených v Dodatku 6).

Pre okruhy postavené pred rokom 2010 musí byť stredisko uvedené do súladu pred 1. januárom 2011.

Pred stavbou alebo prestavbou trvalého lekárskeho strediska musia byť plány schválené FIA. Pred uvedením do prevádzky sa musí uskutočniť lekárska inšpekcia, FIA môže delegovať túto zodpovednosť na ASN okruhu.

c) Pre medzinárodné podujatie, ktoré sa uskutočňuje na okruhu musí byť prítomné minimálne lekárske vybavenie uvedené v Dodatku 4. Vo všetkých prípadoch je potreba pre ošetrovanie dvoch zranených vyžadujúcich len menšie ošetrovanie a takých, čo vyžadujú intenzívnu starostlivosť.

2.7.3.5 Personál v lekárskom stredisku

a) Pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC: tím v lekárskom stredisku by mal byť tvorený aspoň 2 lekármi, ktorí sú kvalifikovaní v resuscitácii a aspoň 2 chirurgami kompetentnými v ošetrovaní úrazov a zranení chrbtice, Jeden z týchto štyroch odborníkov musí byť kompetentný pre prvú pomoc pri vážnych popáleninách.

b) Pre ostatné medzinárodné podujatia, ktoré sa uskutočňujú na okruhoch, pre ktoré bola udelená licencia FIA stupňa 1, 2, 3 alebo 4: je silne odporúčaný súlad s vyššie uvedenými zabezpečeniami a vždy sa vyžaduje prítomnosť lekára kvalifikovaného v resuscitácii.

2.7.3.6 "Peší" lekári

Hlavný lekár podujatia môže vytvoriť opatrenia pre "peších" lekárov a zdravotníkov a rozmiestniť ich na stanovišťa dohľadu pozdĺž dráhy.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC (odporúčané v ostatných prípadoch)

Na výjazde z boxov má byť tím tvorený jedným lekárom a zdravotníckym záchranárom.

2.7.3.7 Označenie lekárskeho a zdravotníckeho personálu

Nosenie predpisových lekárskeho kombinéz, podľa možnosti nehorľavých sa vyžaduje vo všetkých disciplínach. Je tiež žiaduce, aby mali svoju funkciu označenú na chrbte a na hrudi predovšetkým „DOCTOR“, „PARAMEDIC“ a „EXTRICATION“.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC (odporúčané v ostatných prípadoch)

Tieto kombinézy sú povinné pre všetkých lekárov a zdravotníckych záchranárov zasahujúcich na dráhe (s výnimkou posádok sanitných vozidiel).

2.7.3.8 Evakuačná služba pri nehode

a) V prípade nehody sa vzhľadom na charakter zranení môže na základe rozhodnutia hlavného lekára vykonať prevoz:

- štandardnou sanitkou
- sanitkou vybavenou na intenzívnu starostlivosť
- helikoptérou vybavenou na intenzívnu starostlivosť.

b) Pri použití helikoptéry, môžu rôzne dôvody, zvlášť počasie, zabrániť jej odletu alebo návratu. V takých prípadoch po konzultácii medzi:

- hlavným lekárom,
- riaditeľom preteku a/alebo riaditeľom súťaže,
- a FIA lekárskeho delegátom (ak je prítomný)

môže prebiehajúce alebo prerušené podujatie pokračovať alebo môže byť obnovené s ohľadom na nasledujúce podmienky:

- existencia nemocnice (ktorá musí byť uvedená v lekárskom dotazníku podujatia), ktorá má centrum technickej podpory v súlade so štandardmi vyžadovanými FIA a do ktorej, okrem prípadu "vyššej moci", doba prevozu sanitkou bude trvať menej než 45 minút bez ohľadu na premávku.

Či je prevoz pozemný alebo letecký, každý ťažko zranený, ktorého stav vyžaduje intenzívnu starostlivosť, musí byť doprevádzaný do nemocnice lekárom kvalifikovaným pre resuscitáciu.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC (odporúčané v ostatných prípadoch):

Na prevoz zranených do nemocnice nasledovne musí byť prítomné na mieste konania súťaže:

a) vo všetkých prípadoch musia byť v lekárskom stredisku umiestnené dve sanitky. Aspoň jedna musí byť lekársky vybavená (personálne aj zariadením) v čase, keď je využívaná na prevoz pacienta s intenzívnou starostlivosťou.

b) vo všetkých prípadoch helikoptéra, ktorá včase keď je využívaná na prevoz pacienta s intenzívnou starostlivosťou musí byť lekársky vybavená a v súlade s požiadavkami leteckého úradu príslušnej krajiny (jej vybavenie je popísané v Dodatku 5).

Musí byť prítomná najmenej jednu hodinu pred štartom každého podujatia a nesmie opustiť svoje stanovisko až kým nemá povolenie na opustenie od riaditeľa pretekov po konzultácii s hlavným lekárom. V prípade, že helikoptéra musí opustiť svoje stanovisko pre odvoz zranených, prebiehajúci voľný alebo meraný tréning, alebo samotný pretek nemôže pokračovať, pokiaľ sa helikoptéra nevráti, alebo ju nenahradí iná prevádzky schopná helikoptéra.

Vo výnimočných prípadoch na základe zhodnotenia FIA Lekárskej komisie alebo jej predstaviteľa môže zostať okruh bez prítomnosti helikoptéry a to za nasledovných podmienok:

- vyžaduje sa helikoptéra, ktorá je v pohotovostnom režime;
- okrem prípadu „vyššej moci“, keď čas nevyhnutný na príjazd do nemocnice, uvedenej v lekárskom dotazníku podujatia a schváleného FIA lekárskou kontrolou nesmie presiahnuť 20 minút;
- pre taký prípad musí byť poskytnutý policajný doprovod;
- príslušná nemocnica musí byť uvedená ako jedna z navrhnutých v lekárskom dotazníku podujatia.

2.7.3.9 Lekárska služba pre verejnosť

Musí byť poskytnutá lekárska služba určená pre verejnosť a zodpovedajúca platným predpisom každej príslušnej ASN (navrhuje sa: stanovište pre každú uzavretú skupinu alebo skupinu susediacich ohradení a pre centrálné stanovište).

Táto lekárska služba musí byť odlišná a doplnková ku službe organizovanej pre dráhu. Ak lekársku službu pre verejnosť zabezpečuje iná organizácia než tá, ktorá ju zabezpečuje na dráhe, hlavný lekár je zodpovedný za koordináciu všetkých lekárskejších služieb.

Žiadne vozidlo patriace ku službe pre verejnosť nesmie vojsť na dráhu bez povolenia dispečingu.

2.7.4 Postupy pre vysielanie lekárskejších služieb

Na dispečingu:

- a) Riaditeľ pretekov (pre FIA majstrovstvá) alebo riaditeľ súťaže rozhodne o postupe na základe všetkých informácií, ktoré má k dispozícii včítane rady lekárskeho delegáta (pre FIA majstrovstvá) a hlavného lekára a vydá pokyny ohľadom požadovaných služieb.
- b) V praxi to znamená, že prijaté rozhodnutia sú následne riešené spoločne riaditeľom preteku (ak je prítomný), riaditeľom súťaže, lekárskeým delegátom (ak je prítomný) a hlavným lekárom. Vopred musí byť starostlivo vypracovaný plán záchranných prác. Dôrazne sa odporúča, aby bol vytvorený systém "korešpondencie" medzi televíznymi obrazovkami a zásahovými vozidlami.
- c) Príkazy lekárskeým a vyprošťovacím tímom musia byť odovzdané bez zdržania a bez sprostredkovateľov, prostredníctvom rádiovkej siete riaditeľa pretekov (ak je prítomný), riaditeľa súťaže alebo hlavného lekára. Lekársky delegát (ak je prítomný) a hlavný lekár budú v stálom kontakte s lekárskeými a vyprošťovacími tímami a budú informovať dispečing o postupe zásahu.
- d) Rozprava pre lekárske a zdravotnícke štáb sa musí uskutočniť pred prvým tréningom.

Na dráhe:

- e) Žiadne lekárske vozidlo sa nesmie pohnúť, kým nedostalo z dispečingu výslovný pokyn tak spraviť
- f) Žiadne lekárske vozidlo by nemá výjsť na dráhu skôr ako sa dráha stala bezpečnou (safety car alebo červená vlajka)
- g) lekárske zásahové vozidlo, ktoré je najbližšie k nehode je vyslané na miesto nehody alebo je doprevádzané vyprošťovacím tímom. Ak je potrebné, môžu byť vyslané dodatočné vozidlá.
- h) na mieste nehody organizáciu a usmerňovanie lekárskeho zásahu vykonáva lekár alebo lekári vyslaní na miesto dispečingom
- i) ak má podujatie výhodu prítomnosti FIA lekárskeho vozidla (napr. pre F1), toto vozidlo sa vždy zúčastňuje na záchranných operáciách spolu s miestnymi lekárskeými zásahovými vozidlami
- j) ak je potrebné, riaditeľ súťaže alebo riaditeľ preteku ak je prítomný môžu tento postup zmeniť, ale v tomto prípade musia informovať hlavného lekára a, ak je prítomný, aj FIA lekárskeho delegáta
- k) rozhodnutím hlavného lekára a v závislosti na stave zraneného môže byť realizovaný prevoz do externej nemocnice podľa podmienok uvedených v článku 2.7.3.7.

2.7.5 Tréning lekárskeho a zdravotníckeho personálu

Navyše k seminárnym stretnutiam, ktoré pokrývajú súčasne teoretické a praktické otázky a môžu byť realizované mimo sezóny na miestnej, regionálnej alebo národnej úrovni, musia sa uskutočniť bezpečnostné cvičenia v zhode so samotnými podujatiami.

2.7.5.1 Vyslobodzovacie cvičenia

Ich cieľom je ohodnotiť tímy a oboznámiť ich so súťažnými vozidlami a ich charakteristickými znakmi.

Sú povinné pri každom kole FIA F1, GT a WTCC majstrovstva a musia zahŕňať všetky prítomné vyslobodzovacie tímy.

Ak sa v priebehu podujatia jedného z vyššie uvedených majstrovstiev konajú aj vedľajšie podujatia silne sa odporúča, aby bolo organizované cvičenie pre každý typ zúčastneného vozidla, najmä pre tie, ktoré majú extrahovateľné sedadlo.

Rovnako to platí pre všetky podujatia, ktoré nie sú FIA majstrovstvom, pre ktoré sú vyslobodzovacie cvičenia stále odporúčané.

Okrem prípadov vyššej moci sa musia cvičenia uskutočniť pred prvým tréningom a na vozidle, ktoré bude skontrolované technickou službou podujatia.

Pre každú disciplínu, je počet vozidiel určených pre cvičenie na rozhodnutí:

- FIA, pre FIA majstrovstvá;
- hlavného lekára podujatia pre ostatné prípady.

V závislosti od individuálneho prípadu sa vyžaduje súhlas riaditeľa preteku alebo riaditeľa súťaže.

Súťažiaci určení na cvičenie musia o tejto skutočnosti dostať písomné upozornenie.

Vyproštorovací tím musí byť náležite oblečený, so všetkým svojim vybavením.

Ak prebieha cvičenie, buď jazdec alebo tretia osoba musí sedieť vo vozidle, oblečená v kombinéze, s prilbou a (na podujatiach pre ktoré je to povinné) s ochranou hlavy.

Počas trvania cvičenia musí byť prítomný príslušný FIA lekársky delegát (alebo, ako-kde, jeho reprezentant).

2.7.5.2 Tematické lekárske cvičenia

Ich cieľom je umožniť celkové ohodnotenie:

- na jednej strane lekárskeho tímu a na druhej bezpečnostných opatrení ako celku, rýchlosti zásahu, zhodnotenie stavu zranených, vhodnosti a kvality ošetrovania.

Na žiadosť lekárskeho delegáta a/alebo riaditeľa príslušného preteku môžu byť organizované počas podujatia FIA majstrovstva. Je to možné aj na podujatí nezaradenom do FIA majstrovstva na žiadosť hlavného lekára a/alebo riaditeľa súťaže.

Bude zhodnotený zásah týkajúci sa vozidla, v ktorom je predpokladaný zranený a reakcia príslušných členov lekárskeho tímu na takto vzniknutú situáciu.

Počet a kvalita lekárov, vozidiel a ich posádok zúčastňujúcich sa na cvičení bude rôzna a môže zahŕňať postupnosť celého zásahu od dráhy po celú cestu do nemocnice alebo len časť.

Traťoví komisári, hasiči a činovníci preteku sa tiež môžu požiadať, aby sa zúčastnili takéhoto typu cvičenia.

2.7.6 Kontrola nových podujatí vo FIA majstrovstvách (F1, FIA GT1 a WTCC)

Pred prvým kolom jedného z vyššie uvedených majstrovstiev, buď na existujúcej dráhe alebo na novopostavenej sa organizuje kvalifikovaná inšpekcia pod kontrolou FIA, s možnou účasťou lekárskeho delegáta príslušného majstrovstva.

Kontrola v zásade skontroluje centrá v navrhnutých nemocniciach, lekárske strediská, umiestnenie lekárskeho stanovišťa pozdĺž dráhy, ohodnotí možnosti vyproštorovacích tímov, prípadne aj ich skutočný výkon.

2.8 INÉ SLUŽBY

Majú byť poskytnuté aj nasledovné služby:

2.8.1 Obsluha na okruhu

Vozidlá, vybavenie a personál pre opravy poškodených bariér, povrchu a budov počas podujatia.

2.8.2 Odt'ah

Vozidlá pre odstránenie a odt'ah opustených pretekárskych vozidiel:

Nepohyblivé vozidlá, ktoré sú v nebezpečných pozíciách sa majú odtiahnuť na bezpečné miesta a to buď manuálne alebo pomocou žeriavov alebo vozidiel vhodne prispôsobených na zdvíhanie vozidiel. Na zdvíhanie vozidiel sa bez zvláštneho povolenia FIA nemajú použiť iné prostriedky.

Odt'ahové vozidlá majú byť tiež poskytnuté na konci každého preteku alebo tréningu na prepravu opustených vozidiel späť do paddocku.

Všetky tieto operácie majú vykonať traťoví komisári, ktorí sú na danom mieste, pokiaľ riaditeľ súťaže nevydá iné pokyny.

2.8.3 Bezpečnosť

Bezpečnostné hliadky pre kontrolu divákov.

V prípade incidentu súvisiaceho s bezpečnosťou divákov musia traťoví komisári spolupracovať s verejnými službami ako je uvedené vo všeobecnom záchrannom pláne tak, že oznámia na dispečing akýkoľvek závažný incident alebo nehodu (viď 2.3.5) a umožnia bezpečnostným službám použiť prostriedky na spojenie na svojom stanovišti.

2.9 ČINNOSTI VOZIDLA SAFETY CAR (OKREM FIA MAJSTROVSTVA SO ŠPECIFICKÝMI PREDPISMI)

2.9.1 Safety car môže byť uvedený do činnosti na základe rozhodnutia riaditeľa súťaže na:

- neutralizáciu pretekov, ak súťažiaci alebo činovníci sú bezprostredne fyzicky ohrození ale okolnosti sú také, že nie je potrebné pretek zastaviť;
- štart preteku za mimoriadnych okolností (napr. zlé počasie)
- v prípade letného štartu
- obnovu pozastaveného preteku.

2.9.2 Na okruhoch, kde sa budú používať vozidlá Safety car, dve neprerušované, 20 cm široké „čiar vozidla Safety Car“ by mali byť vyznačené protišmykovým náterom tak, že budú pretínať trať a vjazd a výjazd z boxov zo strany na stranu, kolmo na os trate na nasledujúcich miestach:

- Čiara vozidla Safety car 1: na mieste, ktoré sa pokladá za vhodné na to, že vozidlu vchádzajúcemu do boxov predbehne Safety car alebo iné súťažné vozidlo zostal na dráhe. Je to tiež bod, v ktorom súťažné vozidlo môžu obehnúť vozidlo Safety car keď vchádza do boxov po ukončení zásahu.

- Čiara vozidla Safety car 2: na mieste, kde vozidlá vychádzajúce z boxov budú pravdepodobne dosahovať rýchlosť podobnú ako súťažné vozidlá na trati. Vozidlo na trati môže preto obehnúť iné, opúšťajúce boxy, pred dosiahnutím tejto čiary, ale nesmie obiehať za touto čiarou.

- Prostredná čiara vozidla Safety car v prípade viac, ako jedného vozidla Safety car: v mieste, kde súťažné vozidlá môžu minúť Safety car pri jeho návrate na dočasnú pozíciu na konci zásahu.

2.9.3 Safety car musí byť označený na bokoch a vzadu nápisom "SAFETY CAR" s písmenami podobných rozmerov ako sú štartovné čísla. Musí byť vybavené aspoň jedným dobre viditeľným žltým alebo oranžovým svetlom na streche a zeleným svetlom smerujúcim dozadu. Každé svetlo má byť napájané iným elektrickým obvodom.

Vozidlo má riadiť skúsený okruhový jazdec. Vozidlo má dopravovať pozorovateľa, ktorý je v stálom rádiovom kontakte s dispečingom a ktorý je schopný rozpoznať všetky súťažné vozidlá.

2.9.4 V činnosti bude jedno vozidlo Safety car, okrem okruhových s dĺžkou nad 7 km, pre ktoré môže FIA povoliť ďalšie vozidlá, rozmiestnené rovnomerne okolo okruhu. Ak je povolené viac ako jedno vozidlo Safety car budú platiť nasledovné požiadavky:

- miesto výjazdu a stiahnutia z dráhy každého vozidla Safety car musí byť oznámené všetkým jazdcom
- za miestom stiahnutia musia byť umiestnené zelené svetlo, aby umožnilo definovať a signalizovať jazdcom bod ukončenia neutralizácie preteku.

2.9.5 Maximálne 30 minút pred časom štartu preteku zaujme Safety car pozíciu pred štartovým roštom a zotrvá tu pokiaľ nie je daný signál piatich minút. Ak predpisy majstrovstiev alebo podujatia umožnia 15 minútovú skúšobnú jazdu, Safety car zaujme svoju pozíciu pred štartovacím roštom ihneď po jej ukončení.

2.9.6 Keď je daný signál piatich minút (okrem uvedeného v 2.9.18 nižšie) Safety car opustí svoju pozíciu.

2.9.7 Ak sa použije viac ako jedno vozidlo Safety car, jedno bude postupovať podľa 2.9.5 a 2.9.6; ostatné zaujmú prechodné pozície nie neskôr ako 15 minút pred časom štartu preteku.

NEUTRALIZÁCIA PRETEKU

2.9.8 Keď je vydaný príkaz na použitie vozidla Safety car, všetky stanovišťa dohľadu budú signalizovať mávaním žltou vlajkou a vyvesením tabúľ "SC" pokiaľ zásah neskončí.

2.9.9 Safety car vyštartuje z výjazdu z boxov s rozsvietenými žltými majákmi a vyjde na dráhu bez ohľadu na to, kde sa nachádza vedúce vozidlo pretekov.

2.9.10 Všetky súťažné vozidlá sa potom musia zoradiť v línii za vozidlom Safety car v odstupoch menších ako 5 dĺžok vozidla. Každé predbiehanie, okrem nasledujúcich výnimiek je zakázané, pokiaľ vozidlá nedosiahnu štartovú čiaru (alebo nasledujúci bod konca neutralizácie) po návrate vozidla Safety car do boxov.

Predbiehanie je dovolené za nasledujúcich okolností:

- ak je z vozidla Safety car vozidlu signalizované tak spraviť
- podľa 2.9.18 nižšie;
- vozidlo vchádzajúce do boxov môže predbehnúť iné vozidlo alebo vozidlo Safety car len vtedy, ak prejde líniu Čiary 1 vozidla Safety car, ako je uvedené v bode 2.9.2);
- vozidlo opúšťajúce boxy môže byť na dráhe predbiehané iným vozidlom kým neprejde líniu Čiary 2 vozidla Safety car ako je uvedené v bode 2.9.2);
- Safety car pri návrate do boxov alebo do svojich prechodných pozícií môže byť predbiehané ostatnými vozidlami na dráhe v prípade, že prekročilo líniu Čiary vozidla Safety car;
- akékoľvek vozidlo môže byť predbehnuté, ktoré zastane v garáži, ktorá mu bola určená, pokiaľ Safety car používa boxovú uličku (viď 2.9.14 nižšie);
- ak hociktoré vozidlo spomalí kvôli zjavnému problému.

2.9.11 Pokiaľ je Safety car nasadený, bude každé vozidlo, ktoré je pomalé, jazdí nepravidelne, alebo ktoré sa považuje za potenciálne nebezpečné pre ostatných jazdcov oznámené športovým komisárom. To bude platiť ak vozidlo jazdí na dráhe, na vjazde do boxov, alebo v boxovej uličke.

2.9.12 Keď to riaditeľ súťaže nariadi, pozorovateľ vo vozidle Safety car použije zelené svetlo, aby signalizoval vozidlám medzi ním a vedúcim vozidlom súťaže, že budú míňané. Tieto vozidlá budú pokračovať v jazde zníženou rýchlosťou bez predbiehania, kým nedosiahnu zoradenie vozidiel za vozidlom Safety car.

2.9.13 Safety car sa použije minimálne tak dlho, pokiaľ nie je vedúce vozidlo za ním a ostatné vozidlá nie sú zoradené za vedúcim vozidlom (alebo ak je viac vozidiel Safety car, tak všetky vozidlá sú v sektore vozidiel Safety car).

Akonáhle je vedúce vozidlo (alebo vedúce vozidlo sektoru) za vozidlom Safety car, musí od vozidla Safety car dodržať menší odstup ako je 5 dĺžok vozidla (okrem uvedeného pod bodom 2.9.15) a všetky ostatné vozidlá musia ostať v čo najzovretejšej formácii.

2.9.14 Pokiaľ je Safety car v činnosti môžu súťažné vozidlá vojsť do výjazdu z boxov ale na dráhu sa môžu vrátiť až po rozsvietení zeleného svetla na konci výjazdu z boxov. To je rozsvietené trvalo s výnimkou času, keď Safety car a rad vozidiel za ním prechádzajú okolo výjazdu z boxov alebo sa k nemu blížia. Vozidlo, ktoré sa znovu vracia na dráhu musí jazdiť zníženou rýchlosťou až kým nedosiahne koniec rady vozidiel za vozidlom Safety car.

V určitých prípadoch môže riaditeľ súťaže požiadať vozidlo Safety car, aby použilo výjazd do boxov. V týchto prípadoch za predpokladu, že oranžové svetlá ostanú rozsvietené musia ho všetky vozidlá nasledovať do výjazdu do boxov bez predbiehania. Každé vozidlo, ktoré za týchto okolností vojde do výjazdu do boxov môže zastať na svojich určených miestach na garážovanie.

2.9.15 Keď riaditeľ súťaže odvolá Safety car, ten musí zhasiť oranžové majáky, čo je signál pre jazdcov, že sa na konci kola vracia na cestu do boxov. V tom okamihu prvé vozidlo v rade za vozidlom Safety car môže určovať tempo a ak je potrebné, môže zaostávať o viac než 5 dĺžok vozidla.

Aby sa predišlo novej nehode pred návratom Safety car do boxov, z miesta, v ktorom boli na ňom zhasnuté svetlá jazdci musia pokračovať tempom, bez nepravidelného zrýchľovania, brzdenie alebo iného manévru, ktorý môže byť pre ostatných jazdcov nebezpečný alebo môže brániť reštartu.

Ak sa Safety car priblíži ku vjazdu do boxov budú na stanovištiach dohľadu stiahnuté žlté vlajky a tabule „SC“ a budú nahradené mávaním zelenými vlajkami a zelenými svetlami na štartovej čiare. Tieto budú použité maximálne po dobu jedného kola.

V prípade viacerých vozidiel Safety car, ich odchod musí byť precízne zosynchronizovaný.

2.9.16 Každé kolo absolvované počas činnosti vozidla Safety car bude započítané ako kolo pretekov.

2.9.17 Ak sa preteky skončia počas jazdy za vozidlom Safety car, toto vojde do vjazdu do boxov na konci posledného kola a ostatné vozidlá minú šachovnicovú zástavu ako obvyčajne, ale bez predbiehania.

ŠTART VOZIDIEL ZA VOZIDLOM SAFETY CAR

2.9.18 Za výnimočných okolností môže byť pretek odštartovaný za vozidlom Safety car. V tom prípade sú jeho oranžové majáky rozsvietené až do signálu jednej minúty. To je signál pre jazdcov, že štart bude za vozidlom Safety car. Akonáhle sa rozsvietia zelené svetlá, Safety car opustí rošt, nasledovaný všetkými vozidlami v poradí podľa roštu vo vzdialenosti menšej než 5 dĺžok vozidla. Nekóna sa zoraďovacie kolo a pretek začína, akonáhle sa rozsvietia zelené svetlá.

Počas prvého kola je predbiehanie povolené len vtedy, ak sa vozidlo omešká pri výjazde z pozície na rošte a vozidlá za ním ho musia predbehnúť, aby nezdržali zvyšok poľa. V tomto prípade môžu jazdci predbiehať len pre obnovenie pôvodného štartového poradia.

Potom ako posledné vozidlo v línii za vozidlom Safety car prejde koncom výjazdu z boxov, sa svetlá pri výjazde z boxov zmenia na zelené. Každé vozidlo na čiare boxov môže vojsť na dráhu a pripojiť sa k vozidlám za vozidlom Safety car.

Jazdec, ktorý sa omešká na rošte, nemôže predbehnúť iné idúce vozidlo pokiaľ nebol v pohybe po prejení štartovej čiary inými vozidlami a musí sa zaradiť na koniec rady vozidiel za vozidlo Safety car. Pokiaľ sa to týka viacerých jazdcov, musia sa zaradiť na koniec rady vozidiel podľa poradia, v ktorom opustili rošt.

Trest bude udelený každému jazdcovi, ktorý podľa názoru športových komisárov predbiehal v priebehu prvého kola, hoci to nebolo nevyhnutné.

2.9.19 Safety car môže byť použité aj ako oficiálne vozidlo na letný štart v súlade s článkom 91 MŠP: v tomto prípade sa použijú úpravy zo zvláštnych ustanovení regulujúce štart, pokiaľ sa neobnoví funkcia vozidla Safety car potom, ako bol vykonaný štart.

POKRAČOVANIE PRERUŠENÉHO PRETEKU

2.9.20 Safety car bude jazdiť pred radou vozidiel za líniou červenej vlajky.

Podmienky pre pokračovanie preteku budú také, ako je uvedené vo FIA Všeobecných predpisoch alebo špeciálnych ustanoveniach pre majstrovstvo, seriál alebo podujatie ale musí platiť nasledovné:

- traťoví komisári zoradia vozidlá v poradí, ktoré určí dispečing;
- všetkým vozidlám medzi líniou červenej vlajky a vedúcim vozidlom bude mávané, aby dokončili ďalšie kolo bez predbiehania a pripojili sa ku vozidlám za vozidlom Safety car;
- aspoň desať minút pred začiatkom odpočítavania (pokračovania) bude vydané upozornenie;
- pred pokračovaním budú dané príslušné signály, doprevádzané zvukovými výstrahami.

Pretek bude pokračovať za vozidlom Safety car podľa postupu a podmienok v článku 2.9.18.

Budú platiť všetky články súvisiace s neutralizáciou preteku.

Safety car vojde do boxov po jednom kole okrem prípadu, že všetky vozidlá ešte nebudú za vozidlom Safety car alebo ak dispečing usúdi, že nie je bezpečné pokračovať v preteku.

2.10 ŠPECIÁLNE POŽIADAVKY NA PRETEKY KONANÉ V NOCI

Tento článok neplatí nevyhnutne pre podujatia konané pod umelým osvetlením.

2.10.1 Vybavenie stanovišť (pozri článok 2.4):

Signalizačné vlajky komisárov a tabuľka „SC“ vozidla Safety car sú nahradené obojstrannými diskami s priemerom 80 cm (alebo tabuľkami podobných rozmerov) na rúčke dlhej 50 cm, obojstranne natretými reflexnou farbou, žltou s červenými pruhmi, bielou, zelenou (modrá farba pre signál na predbiehanie sa nevyžaduje, pretože manéver vykonávajú autá s rozsvietenými svetlami).

Alternatívne sa môžu použiť svetelné signály opísané v odstavci 2.4.2.

Žlté svetlá na každom stanovišti sú povinné.

Okrem toho musí byť na každom stanovišti dohľadu jedno svietidlo na batérie pre každého signalizátora, ktoré však nesmie byť v žiadnom prípade nasmerované na prichádzajúce vozidlo.

Pozn.: Zmena signalizačného systému z denného na nočný sa musí uskutočniť naraz pozdĺž celej dráhy na príkaz riaditeľa súťaže.

2.10.2 Personál stanovišť (pozri ods. 3.4):

Ak je na vytrvalostných podujatiach potrebné umožniť primerané doby na odpočinok, musí sa zvýšiť počet personálu na každom stanovišti. Aby sa zabezpečila nepretržitá funkcia stanovišť, nesmie byť všetok personál zaradený do služby súčasne.

2.10.3 Signály používané riaditeľom súťaže (pozri článok 2.4.4):

Signály majú byť dané nasledovným spôsobom:

- a) **Štart:** pomocou svetiel podľa postupu opísaného v odstavci 2.4.4.3.
- b) **Cieľ:** pomocou šachovnicovej vlajky osvetlenej svetlom umiestneným vedľa dráhy
- c) **Signál k zastaveniu (červená vlajka):** Je signalizovaný na cieľovej čiare pomocou tabule rozmerov 60 x 100 cm s nápisom STOP pričom písmená bielej reflexnej farby majú hrúbku 5 cm, šírku 15 cm a výšku 40 cm na červenom reflexnom pozadí. Môžu tu byť umiestnené aj červené svetlá na základe rozhodnutia riaditeľa a ovládané len ním.
Pozn.: V posledných dvoch prípadoch je riaditeľ súťaže dopredu upozornený vysielaczkou v dostatočnej vzdialenosti od cieľovej čiary.
- d) **Individuálne zastavenie (čierna vlajka a tabuľka s číslom súťažiaciho):** pomocou bieleho svetla, pohybujúceho sa dopredu a dozadu a osvetlenej tabuľky s číslom.
- e) **Individuálne upozornenie na mechanické ťažkosti (čierna vlajka s oranžovým kruhom a čierny panel s číslom súťažiaciho):** pomocou čiernej tabuľky o rozmeroch 80 x 80 cm s reflexným oranžovým kruhom o priemere 40 cm uprostred a osvetlenej tabuľky so štartovým číslom.
- f) **Individuálne upozornenie na nešportové správanie sa (čiernobiela vlajka a tabuľka s číslom súťažiaciho):** pomocou čiernej tabuľky o rozmeroch 80 x 80 cm s rovnoramenným bielym trojuholníkom uprostred, dĺžka strany 45 cm a osvetlenej tabuľky so štartovým číslom.

2.10.4 Zásahy (pozri článok 2.5):

Pred zásahom na trati je potrebné osvetliť všetky prekážky, aby boli viditeľné pre jazdcov. Personál, oprávnený na zásah, musí mať oblečený odev, ktorý je celý alebo sčasti v zreteľných reflexných farbách. Zásahové vozidlá musia mať na streche majáky farieb, schválených ASN a dvojité pozdĺžne žlté reflexné pásy aspoň 10 cm široké na každej časti, ktorá ohraničuje veľkosť vozidla.

Pozdĺž trate musia byť k dispozícii odstavňé plochy, aby sa vylúčila dlhá pomalá jazda alebo dlhé vlečenie vozidla, prípadne jazda okolo nebezpečných úsekov. Na ťahanom vozidle musia byť umiestnené osvetlené alebo reflexné značky, aby sa zreteľne znázornila jeho veľkosť. Takéto značky musia byť umiestnené na vozidlách, ktoré sa nedajú odstrániť alebo na iných prekážkach, ktoré nie je možné premiestniť.

2.10.5 Lekárske, hasičské a záchranné služby:

Personál má byť organizovaný tak, ako je uvedené vyššie v odstavci 2.10.2.

2.10.6 Vozidlá Safety car (pozri článok 2.6):

Hoci pre okruhy do 7 km sa vyžaduje iba jeden Safety car, pre nočné preteky sú potrebné dve vozidlá na vhodných miestach, aby sa zabránilo v jazde vozidlám, ktoré sa snažia dojsť kolo pretekárskymi rýchlosťami.

2.10.7 Zvláštne ustanovenia:

Musia v nich byť uvedené informácie ohľadom úprav, ktoré sú odlišné od podujatí za denného svetla.

Hlavne:

- počet a umiestnenie vozidiel Safety car a popis ich identifikačných svetiel;
- umiestnenie všetkých signálov pre zastavenie pretekov;
- doba, počas ktorej platí povinnosť používať svetlomety;
- povinnosť, aby na súťažných vozidlách boli označené reflexnou farbou ovládacie prvky pre prerušenie elektrického obvodu a hasiace prístroje, rovnako ako otváranie dvier a oká závesu pre prives.

ČLÁNOK 3 - AUTOCROSS A RALLYCROSS

3.1 CELKOVÁ ORGANIZÁCIA

Celková organizácia bezpečnostných služieb má byť vo všeobecnosti podobná tej, ktorá sa vyžaduje pre preteky na okruhu v článku 2. Okruh a organizácia musia byť odsúhlasené s ASN.

3.2 DOHĽAD NAD TRAŤOU

3.2.1 Stanovište riadenia pretekov - dispečing:

Stanoviisko riadenia pretekov – dispečing umiestnený blízko štartovej čiary má poskytovať riaditeľovi súťaže a jeho asistentom zodpovedajúce podmienky pre výkon ich povinností; má byť prístupný len pre štáb. Mal by byť z neho viditeľný celý okruh.

Má byť vybavené mikrofónom spojeným s reproduktormi v paddocku a so systémom informovania verejnosti, a pokiaľ je možné, telefonicky s verejnou telefónnou sieťou.

Má mať vybavenie na komunikáciu so stanovišťami dohľadu.

Činnosť dispečingu a riaditeľa súťaže je v princípe obdobná ako pri pretekoch na okruhu v článku 2.1, s tým rozdielom, že tento okruh nie je nevyhnutné otvárať a zatvárať traťovým vozidlom, ale môže to byť vykonané vizuálne alebo slovnou komunikáciou zo stanovišťami dohľadu.

3.2.2 Traťoví komisári

Stanovištia: majú byť umiestnené pozdĺž trate vo vzdialenostiach nepresahujúcich 200 m, každé vo vizuálnom kontakte s predošlým a nasledujúcim. Stanovištia majú byť tvorené priestorom adekvátne chráneným pred kameňmi a úlomkami, aspoň 1 m za stenou alebo bezpečnostným zvodidlom ktoré siaha 1 m nad úroveň, kde sa nachádzajú komisári alebo je vymedzené bariérou umiestnenou aspoň 1 m za okrajom zvislého násypu vhodnej výšky. Každé číslo stanovišťa má byť jasne viditeľné nielen z dráhy, ale podľa možnosti aj riaditeľom súťaže.

Vybavenie: každé stanovište musí byť vybavené aspoň:

- sadou signalizačných vlajok pozostávajúcou z: 1 červená, 2 žlté, 1 žltá s červenými pruhmi, 1 biela, 1 zelená a 1 modrá (modrá môže byť vynechaná pri rallycrosse.)
- najmenej 2 prenosnými 6 kg hasiacimi prístrojmi, s náplňou povolenou ASN.
- náradie na obrátenie prevráteného vozidla, (laná, háky, dlhé páky)
- nehorľavú prikrývku na uhasenie požiaru
- nehorľavé rukavice s hliníkovou vložkou
- traťoví komisári majú byť vybavení pre prerezanie pásov, bezpečnostných sietí atd.

Personál:

Na každom stanovišti majú byť minimálne 2 traťoví komisári včítane jedného traťového komisára /signalizátora, (ktorý môže mať tiež úlohu rozhodcu faktu v prípadoch prekážky, ktorá vyprovokuje nehodu a v prípade dotyku značiek vymedzujúcich trať) a náležite vyškolený a oblečený hasič.

Povinnosti:

Povinnosti a zásahy traťových komisárov sú vcelku rovnaké s tými, ktoré sú vysvetlené v článku 2.3.5 s tým, že sú upravené pre rýchlostné preteky na krátkych neupravených tratiach.

V prípade nehody nemajú traťoví komisári vyťahovať jazdca z vozidla ale musia mu jednoducho pomôcť, pokiaľ čakajú na príchod špecializovaných záchranných tímov. Jazdci a traťoví komisári musia byť o tom informovaní.

3.2.3 Signalizácia

Vlajky na stanovištiach traťových komisárov majú byť obmedzené na tie, ktoré sú uvedené v článku 3.2.2. Riaditeľ súťaže má mať k dispozícii červenú, čiernu, čiernu s oranžovým kruhom, čiernobiela, šachovnicovú a štartovú vlajku. Signály s vlajkami majú byť v súlade s článkom 2.4, okrem nasledujúcich výnimiek:

- i) žltou vlajkou je signalizované len na jednom stanovišti bezprostredne pred prekážkou alebo nehodou. Za touto vlajkou jazdci nesmú predbiehať, pokiaľ celkom neprešli úsek, pre ktorý bola vlajka vyvesená. V tejto situácii sa nepoužíva zelená vlajka.
- ii) červená, čierna a čiernobiela vlajka: rozhodnutie o použití týchto troch vlajok vydá spravidla riaditeľ súťaže,
- iii) žltou vlajkou s červenými pruhmi sa signalizuje vždy po pokropení trate,
 - je možné použiť značky pre vymedzenia trate (podľa možnosti v čo najmenšom počte) a rozhodca faktu musí oznámiť všetky vozidlá, ktoré ich posunú alebo obídu z nesprávnej strany,
 - pevné značky sa používajú pre označenie odchýlok trate kde je viditeľnosť obmedzená ako sú joker laps, umelé retardéry, jasne má byť nimi označený vjazd do paddocku.

3.3 LEKÁRSKA SLUŽBA

Lekárska služba musí zodpovedať normám pre zásahy a starostlivosť pre preteky na okruhoch uvedených v článku 2.7, včítane vyslobodzovacieho tímu, ktorý má byť k dispozícii. Údaje pre organizáciu podujatí FIA majstrovstva a Pohára sú uvedené v tabuľke rekapitulácií na konci tejto prílohy a okrem výnimiek FIA sú odporúčané pre všetky podujatia.

3.4 HASIČSKÉ A ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

Mali by zodpovedať normám zásahu a hasenia uvedeným v článku 2.6 s ohľadom na to, že okruh i pretek sú krátke.

K dispozícii majú byť minimálne dve mobilné zariadenia, ako je uvedené v bode 2.6.2.3, schopné prejsť terén príslušného okruhu. Odporúča sa prítomnosť profesionálnych hasičov.

V paddocku majú byť primerané, jasne označené, voľne prístupné a správne vybavené hasičské stanoviská, ktoré sú ľahko prístupné mobilnými zariadeniami.

Ak paddock a dráha sú od seba vzdialené, v tom prípade môže byť potrebné mať prístup ku hasiacim prístrojom pozdĺž príjazdovej cesty. Umiestnenie vybavenia na hasenie by malo byť dobre označené.

3.5 ĎALŠIE SLUŽBY

Ďalšie služby by mali byť podľa uvedeného v článku 2.8 všade tam, kde je to pre podujatie príslušné.

Predovšetkým by mal organizátor poskytnúť vozidlo spôsobilé dvíhať havarované vozidlá. Mali by byť k dispozícii aspoň dve vozidlá na odťah.

Aby nedošlo k zdržaniu súťaže, vozidlá, ktoré vykonávajú záchranné práce na súťažných vozidlách by mali pracovať rýchle a v dostatočnom počte.

Zavlažovanie trate

Pokiaľ je to potrebné, má sa vykonať pomocou zmesi na fixáciu prachu deň pred podujatím alebo po tréningu. Nemá sa robiť medzi jednotlivými kolami, okrem prípadov, keď o tom rozhodnú športoví komisári a pod podmienkou, že súťažiaci budú upozornení v dostatočnom časovom predstihu, aby si mohli zvoliť pneumatiky.

3.6 ZÁSAHY NA DRÁHE

Zásahy majú prebiehať podľa princípov popísaných v článku 2.5, ako sú primerané pre podujatie.

Ak riaditeľ súťaže vidí nehodu alebo je o nej informovaný, spustí záchrannú procedúru pod červenou vlajkou.

ČLÁNOK 4 - PRETEKY DRAGSTEROV

4.1 CELKOVÁ ORGANIZÁCIA

Celková organizácia bezpečnostných služieb má byť vo všeobecnosti podobná tej, ktorá je odporúčaná pre preteky na okruhoch podľa článku 2 a v súlade s predpismi pre FIA preteky dragsterov týkajúce sa organizácie a trati. Trať a organizácia musia byť schválené ASN.

V priebehu akýchkoľvek súťažných podujatí musí mať každé zariadenie vo vyhradenom priestore primerané záchranárske vybavenie, ktoré musí byť schopné prevozu v prípade nehody.

4.2 DOHĽAD NAD TRAŤOU

4.2.1 Dispečing

Požiadavky na budovy a vybavenie môžu byť rôzne podľa typu plánovaného podujatia, každý projekt má byť zostavený v spolupráci medzi vedením ASN a FIA.

Stanovište riadenia pretekov, umiestnené v blízkosti štartovej čiary, má poskytovať riaditeľovi súťaže a jeho asistentom vhodné podmienky pre plnenie ich úloh; má byť prístupné len pre personál. Má tu byť mikrofón spojený s paddockom, so systémom pre informovanie verejnosti a pokiaľ je možné i telefón spojený s miestnou sieťou. Stanovište má byť vybavené spojením so stanovišťami dohľadu.

4.3 LEKÁRSKA SLUŽBA

4.3.1 Lekárska služba má byť navrhnutá tak, aby umožnila rovnaké štandardy pre zásah a ošetrovanie ako sú tie, ktoré sú určené pri pretekoch na okruhu v článku 2.7. Údaje pre organizáciu podujatí FIA a majstrovstva sú uvedené v tabuľke rekapitulácií na konci tejto Prílohy a sú odporúčané pre všetky ostatné podujatia, s výnimkou špeciálnych prvkov vzťahujúcich sa ku FIA.

Zložky lekárskej služby uvedené nižšie sa majú zhodovať s článkom 2.7.3.

- „Peší“ lekári alebo zdravotnícki záchranári: podľa rozhodnutia hlavného lekára.
- Resuscitačná jednotka (provizórne lekárske stredisko): má byť schopná ošetrovania ako pacientov s menšími zraneniami tak i pacientov vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť. Má byť vo forme minimálne mobilnej jednotky (sanitka vybavená pre tento účel).

V jednotke má byť lekár kvalifikovaný v resuscitácii.

- Sanitka pre prepravu zranených: minimálne jedna v súlade s platnými zákonmi príslušnej krajiny, s lekárom alebo bez neho. Pre zranených vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť počas prepravy s lekárom kvalifikovaným pre resuscitáciu.
- Vyprošťovací tím (viď Dodatok 7)

Žiaden pretek dragsterov nesmie odštartovať alebo pokračovať po prerušení, pokiaľ nie je prítomná minimálna lekárska služba. Majú byť zabezpečená náhradné.

4.3.2 Komunikácia

Hlavný lekár musí byť schopný komunikovať so všetkými členmi svojho záchranného tímu, či už prostredníctvom všeobecnej siete alebo vyhradenej siete.

4.3.3 Administratívne formality

Vo všetkých prípadoch musí byť nadviazaný kontakt s miestnou správou alebo ak chýba, tak so súkromnou organizáciou pre vytvorenie záchranného plánu pre prípad hromadnej nehody, ktorá presahuje možnosti lekárskej služby.

4.3.4 Bezpečnosť divákov

Lekárske služby pre verejnosť sú potrebné, keď sú organizátorom zriadené uzávery. Aj keď je lekárska služba určená pre verejnosť a organizovaná iným subjektom ostáva pod dohľadom hlavného lekára.

4.3.5 Organizácia lekárskeho zásahu

V mieste nehody vykonáva organizáciu a riadenie lekárskeho zásahu lekár, ktorého organizátor určil pre tento účel.

Lekárske kombinézy: sú odporúčané a pokiaľ možno majú byť nehorľavé s nápisom „DOCTOR“ vzadu a na prsiach.

4.4 HASIČSKÉ A ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

Mali by zodpovedať normám zásahu a hasenia uvedeným v článku 2.6, pričom je potrebné vziať do úvahy krátku dĺžku trate. K dispozícii majú byť minimálne dve mobilné zariadenia, ako je uvedené v bode 2.6.2.3.

4.5 ĎALŠIE SLUŽBY

Mali by zodpovedať normám zásahu uvedeným v článku 2.8, pričom je potrebné vziať do úvahy krátku dĺžku trate.

Predovšetkým:

- organizátor musí poskytnúť vozidlo schopné vyzdvihnúť poškodené vozidlá a tiež doplnkové vybavenia pre zásahy, musia tu byť minimálne dve odťahové vozidlá;
- k dispozícii má byť vhodné vybavenie pre vysušenie vody a oleja.

ČLÁNOK 5 - RALLY (1. KATEGÓRIE)

5.1 VŠEOBECNE

Nasledovné odporúčania je potrebné rešpektovať, ale nemusia byť zahrnuté do Zvláštnych ustanovení súťaže.

Každý organizátor má povolené zaviesť ďalšie prvky na zvýšenie bezpečnosti verejnosti a posádok.

Riaditeľ súťaže má byť skutočne zodpovedný za použitie týchto odporúčaní.

Prítomnosť FIA bezpečnostného a lekárskeho delegáta je povinná pre podujatia zaradené do FIA majstrovstiev sveta v rally.

FIA bezpečnostný a/alebo lekársky delegát môže byť menovaný aj na iné FIA Majstrovstvo; v tom prípade ich povinnosti a právomoci majú byť také, ako je uvedené v športových predpisoch pre FIA majstrovstvá sveta v rally (v ďalšom „WRC“).

5.2 BEZPEČNOSTNÝ PLÁN A ADMINISTRATÍVNE POVINNOSTI

5.2.1 Bezpečnostný plán musí byť vypracovaný a musí obsahovať:

- umiestnenie riaditeľstva súťaže (dispečingu)
- mená činovníkov súťaže:
 - riaditeľ súťaže
 - zástupcovia riaditeľa súťaže
 - hlavný lekár (v súlade s Prílohou 2 sa vyžaduje súhlas FIA pre podujatia WRC)
 - hlavný bezpečnostný komisár
 - bezpečnostní komisári, zodpovední za bezpečnosť na každej RS.
- adresy a telefónne čísla rôznych bezpečnostných služieb
 - polícia
 - nemocnice
 - pohotovostné lekárske služby
 - hasičské služby
 - odťahové služby
 - červený kríž (alebo odpovedajúca náhrada)
- kompletný časový harmonogram RS
- bezpečnostný plán pre každú RS, ktorý má obsahovať zoznamy kľúčových činovníkov, záchranných služieb pre túto RS, telefónnych čísel atď. a tiež podrobnú mapu RS
- organizátori a riaditeľ súťaže sú povinní pripraviť alternatívnu trať pre každú RS, ktorá sa použije v prípade zrušenia RS (viď 5.4.2.6)
- pre podujatia WRC, je potrebné vziať do úvahy časové limity v predpisoch pre WRC pre predloženie bezpečnostného plánu, lekárskeho dotazníka a opatrení s určenými nemocnicami.

5.2.2 Bezpečnostný plán musí špecificky pojednávať o každej z nasledujúcich oblastí:

- bezpečnosť verejnosti,
- bezpečnosť súťažných posádok,
- bezpečnosť činovníkov súťaže
 - a má zahŕňať:
- podrobnosti o umiestnení záchranných služieb
- inštrukcie pre zásah
- evakuačné trasy
- nemocnice, ktoré boli kontaktované a ktoré budú použité v prípade nehody.

5.2.3 Vo všetkých prípadoch je potrebné kontaktovať miestne úrady alebo ak sa tak nestane, súkromnú organizáciu za účelom zostavenia záchranného plánu, ktorý by mal byť realizovaný v prípade väčšej nehody alebo nehôd, ktoré nespádajú pod lekársku službu na mieste.

Vybrané nemocnice majú byť písomne kontaktované nie neskôr ako 16 dní pred rally s požiadavkou, aby záchranné služby boli uvedené do pohotovosti.

5.2.4 Hlavný bezpečnostný komisár

Hlavný bezpečnostný komisár bude uvedený vo zvláštnych ustanoveniach súťaže. Bude členom organizačného výboru a zúčastní sa prípravy bezpečnostného plánu.

Počas súťaže bude v trvalom spojení s dispečingom, hlavným lekárom a so štartom každej RS (telefonicky alebo rádiom).

Je zodpovedný za realizáciu a dodržanie bezpečnostného plánu.

5.2.5 Bezpečnostný komisár na RS

Každá RS bude mať bezpečnostného komisára, ktorý bude asistovať hlavnému bezpečnostnému komisárovi.

Pred prechodom vozidla „0“ musí bezpečnostný komisár vykonať inšpekciu svojej RS a potvrdiť, či zodpovedá bezpečnostnému plánu.

5.2.6 Činovníci a traťoví komisári

Organizátori majú zaistiť, aby činovníci pri výkone svojej funkcie neboli nútení vystavovať sa nebezpečenstvu.

Povinnosťou organizátora je zabezpečiť, aby boli činovníci náležite vyškolení.

Činovníci majú mať oblečené identifikačné vesty. Odporúčané farby sú:

- bezpečnostní traťoví komisári: oranžová
- bezpečnostný komisár: oranžová s bielym pásom a textom
- vedúci stanovíšť: červená s textom
- média: zelená
- vedúci RS: červená s textom
- činovník pre styk s jazdcami: červené sako alebo červená vesta
- lekári: biele
- rádiobody: žltá s modrým znakom
- technickí komisári: čierne

5.3 POPIS PRVKOV LEKÁRSKEJ A ZÁCHRANNEJ SLUŽBY

5.3.1 Všeobecne

Poskytnuté záchranné služby majú byť v súlade s ustanoveniami obsiahnutými v tejto kapitole. Majú tiež vyhovovať platným právnym predpisom v príslušnej krajine. Tieto ustanovenia sa uplatňujú na všetkých medzinárodných podujatiach. Neplatia na súkromnom testovaní.

Technické lekárske informácie a dôležité praktické pokyny sú uvedené v tabuľke rekapitulácií na konci tejto Prílohy.

5.3.2 Personál

Na dispečingu súťaže:

Hlavný lekár alebo jeho asistent:

Obaja musia byť schválený ASN a obaja podliehajú riaditeľovi súťaže. Ich mená majú byť uvedené vo zvláštnych ustanoveniach podujatia.

Kvalifikačné požiadavky na hlavného lekára podujatí WRC sú stanovené v Dodatku 2.

Hlavný lekár zodpovedá za nábor, realizáciu, riadenie a priebeh záchranných služieb a evakuáciu. V dôsledku toho sa všetky jeho rozhodnutia vzťahujú na všetok lekársky a zdravotnícky personál, včítane toho, ktorý najme priamo alebo nepriamo ASN.

Počas súťaže, okrem mimoriadnych okolností, zostáva hlavný lekár na dispečingu súťaže, aby sa v prípade nehody uľahčil dialóg a spolupráca s riaditeľom súťaže. Dočasne môže byť nahradený svojim asistentom, ktorého meno musí byť uvedené vo zvláštnych ustanoveniach podujatia. Vo všetkých prípadoch ho musí byť možné kontaktovať. Organizátori sú zaviazaní poskytnúť mu všetok materiál a administratívne prostriedky potrebné pre výkon jeho povinností.

Asistent hlavného lekára:

Pomáha hlavnému lekárovi a je poverený určitými úlohami alebo ho môže dokonca nahradiť.

Pre lekárske zásahové vozidlá a ošetrovacie/resuscitačné jednotky:

- **Lekári**, kvalifikovaní v resuscitácii podľa štandardov danej krajiny alebo podľa porovnateľných štandardov.
- **Zdravotnícki záchranári**, ktorých kvalifikácia pre kardiopulmonálnu resuscitáciu a prax v intubácii je preukázaná diplomom udeleným v krajine, v ktorej pracujú. Môžu nahradiť lekárov v bezpečnostných bodoch na RS a iba v týchto bodoch a za podmienky, že akéhokoľvek zraneného pred prepravou do nemocnice preskúma lekár kvalifikovaný v resuscitácii.
- **Vodiči**, ktorí môžu byť členmi týchto tímov:
 - a, ak bude treba:
 - záchranári a personál trénovaný v uvoľnení zranených z havarovaných vozidiel
 - personál trénovaný na vyprostenie zraneného (viď Dodatok 7).

5.3.3 Zásahové vozidlá

Ich úlohou je priviesť na miesto nehody:

- na jednej strane príslušnú lekársku pomoc
- na druhej strane potrebné technické vybavenie.

Odporúčajú sa dve riešenia:

a) dve osobitné vozidlá, jedno pre „lekársky“ tím a jedno pre „technický“ tím.

Lekárske zásahové vozidlo dopravuje:

- lekársky tím v súlade s článkom 5.3.2
- lekárske vybavenie v súlade s Dodatkom 3.

Technické zásahové vozidlo dopravuje:

- technický tím v súlade s Dodatkom 3.
- dva 4 kg hasiace prístroje s vyškolenou obsluhou
- vhodné vybavenie pre spojenie pre stály kontakt s riaditeľstvom súťaže
- výstražnú sirénu
- vhodné označenie
- sadu základného záchranárskeho vybavenia určeného hlavným lekárom v spolupráci s hlavným technickým komisárom založenú na Dodatkoch 7 (vyprostenie) a 8 (záchrana);

b) zmiešané vozidlo, kombinované „technické“ a „lekárske“.

Dopravuje:

- všetko vybavenie potrebné pre technický zásah
- lekársky personál a vybavenie potrebné pre lekársky zásah.

Minimálne v jednom z vyššie uvedených vozidiel majú byť dopravované nosidlá.

Vozidlá majú byť vhodné pre terén a spôsobilé pohybovať sa rýchle po RS. Počet vozidiel je určený podľa charakteru, dĺžky a obtiažnosti príslušných RS.

V závislosti od charakteru terénu môže byť pre zásahové vozidlá odporúčaná ochranná klieťka a všetkým členom tímu sa odporúča nosenie prilby.

Vo všetkých prípadoch má na miesto nehody dôjsť ako prvý resuscitačný lekár zo štartu RS (alebo z bezpečnostného bodu zdravotnícky záchranár kvalifikovaný v resuscitácii).

5.3.4 Sanitky vybavené pre resuscitáciu

Sanitky vybavené pre resuscitáciu podľa predpisov pre príslušnú krajinu. Posádka pozostáva z vodiča, lekára kvalifikovaného v resuscitácii a/alebo zdravotníckeho záchranára, ktorý môže byť aj vodičom.

Osobitné opatrenia pre FIA WRC (odporúčané v ostatných prípadoch): Ich vybavenie musí byť v súlade s Dodatkom 4.

5.3.5 Ošetrovacie/resuscitačné jednotky

Resuscitačná jednotka v podobe provizórnej alebo stálej konštrukcie, predurčená na použitie v servisnom parkovisku a vybavená podľa Dodatku 4; potrebné a dostatočné sú 2 postele. Má byť vhodná na ošetrovanie pacientov s menšími zraneniami ale i pacientov vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť.

Lekár kvalifikovaný v resuscitácii je pridelený ku každej jednotke.

5.3.6 Sanitka na prevoz

Štandardná sanitka zodpovedajúca predpisom príslušnej krajiny pre dopravu zranených, s lekárom alebo bez lekára vo vozidle. Ak stav dopravovaných zranených vyžaduje resuscitáciu, prítomnosť lekára kvalifikovaného v resuscitácii je nutná.

5.3.7 Helikoptéra s lekársym vybavením

Keď je zabezpečená, má vyhovovať požiadavkám určeným leteckým úradom príslušnej krajiny. Tam, kde je možné, musí byť vybavená pre úlohy v horskom teréne a v každom prípade musí na palube dopravovať lekára kvalifikovaného v resuscitácii.

Mala by byť výhradne určená pre zásahy pri nehode na RS alebo na spojovacích úsekoch.

Pozornosť organizátorov má byť upriamená na smernice FIA: „Zaraďovanie helikoptéry pre letecké zabezpečenie“ a na článok 5.5.3 d) nižšie.

5.3.8 Komunikačné prostriedky

Hlavný lekár musí byť schopný komunikovať so všetkými členmi svojho tímu, buď prostredníctvom všeobecnej rádiovkej siete alebo prostredníctvom osobitného rádiového kanála.

5.4 BEZPEČNOSŤ VEREJNOSTI

Hlavnou prioritou bezpečnostného plánu je zaistenie všeobecnej bezpečnosti verejnosti, včítane divákov.

Nasledujúci, nie vyčerpávajúci rozsah opatrení má byť použitý na všetkých medzinárodných súťažiach 1. kategórie, s prípadnou výnimkou čl. 5.4.1.

5.4.1 Výhovný film (odporúčaný pre všetky podujatia)

- Doba trvania 30 s.
- S komentárom popredného jazdca alebo jazdcov v jazyku (jazykoch) krajiny podujatia.
- Nemal by ukazovať nehody.
- Mal by byť vysielaný niekoľkokrát.

5.4.2 Kontrola divákov

- a) Ako je uvedené v článku 5.4.5, musia sa prijať opatrenia na varovanie divákov a tam, kde je to potrebné treba zabezpečiť, aby boli diváci premiestnení z nebezpečných miest.
- b) Všetky nebezpečné miesta majú byť označené v bezpečnostnom pláne. Kde to je potrebné, organizátori s pomocou verejných poriadkových služieb majú označiť a vymedziť nebezpečné zóny v súlade s bezpečnostným plánom ešte pred príchodom verejnosti.
- c) Riaditeľ súťaže má brať do úvahy odporúčania hlavného bezpečnostného komisára ako aj posádok nulových vozidiel (a FIA bezpečnostného a lekárskeho delegáta, ak sú prítomní) za účelom, aby sa RS zrušila, ak sú na nej nebezpečné podmienky.
- d) Ak sa očakáva veľký počet divákov na RS a SSS, majú byť chránení špeciálnym bezpečnostným vybavením, ako sú steny z pneumatík, slamy, atď.
- e) Má sa zabrániť verejnosti v pohybe pozdĺž trate RS, pokiaľ je RS otvorená pre súťaž (po prejazde „0“ a pred „zametačím“ vozidlom).
- f) Pozdĺž RS a vo všetkých prístupových bodoch by sa mali verejnosti rozdávať bezpečnostné pokyny.
- g) Na zaistenie bezpečnosti verejnosti počas RS majú byť prítomné primerané počty traťových komisárov alebo verejných poriadkových služieb (polícia, vojsko, atď.).
- h) Traťoví komisári majú mať jasne identifikovateľné vesty odporúčané v článku 5.2.6.
- i) RS majú byť umiestnené a časovo naplánované tak, aby umožnili bezpečnostný pohyb divákov medzi nimi.

5.4.3 Tankovanie a servisy

Tam, kde sa vykonáva tankovanie a servis, musia organizátori prijať primerané opatrenia na udržanie verejnosti v dostatočnej vzdialenosti od potenciálne nebezpečných činností.

5.4.4 Nulové a „zametacie“ vozidlá

- a) Nulové vozidlá organizátora majú mať panel 36 cm x 50 cm na kapote a na oboch predných dverách so slovom „SAFETY“ a s číslom 000, 00 alebo 0.
- b) Každé nulové vozidlo má byť vybavené strešným majákom a sirénou.
- c) Nulové vozidlá nemôže riadiť jazdec s FIA prioritou alebo jazdec, ktorý odstúpil zo súťaže.
- d) Jazdci a spolujazdci nulových vozidiel musia mať značné rally skúsenosti, ktoré im umožňujú jazdiť bezpečne primeranou rýchlosťou. Majú byť schopní poskytnúť riaditeľovi súťaže úplné informácie a pripomienky v súvislosti s podmienkami pozdĺž trate. Nulové vozidlá majú tiež preveriť hodiny a znalosti časomeračov pri práci s jazdnými výkazmi.
- e) Traťové vozidlo („zametacie vozidlo“) má prechádzať každou RS po poslednom súťažnom vozidle. Tieto vozidlá musia byť vybavené s panelom zobrazujúcim šachovnicovú vlajku o rozmeroch 36 cm x 50 cm, ktorý je umiestnený na kapote a dvoch predných dverách.

5.4.5 Informácie

Informácie adresované hlavne verejnosti môžu byť vydávané rôznymi spôsobmi:

- tlačou, rozhlasom, televíziou,
- vyvesením oznámení,
- distribúciou letákov,
- prejazdom trate vozidlom (traťové informačné vozidlo) vybaveným reproduktorom na informovanie divákov (45 minút až 1 hodinu pred štartom prvého vozidla). Vozidlo môže byť nahradené helikoptérou vybavenou reproduktorom. Táto činnosť sa môže, ak je potrebné, viackrát zopakovať.

5.4.6 Lekárske služby

Lekárske služby pre verejnosť sú potrebné, ak sú organizátorom riadené uzávery. Aj keď sú lekárske služby určené pre verejnosť organizované rôznymi zložkami zostávajú pod dohľadom hlavného lekára.

5.5 BEZPEČNOSŤ SÚŤAŽNÝCH POSÁDOK

5.5.1 Rozmiestnenie bezpečnostných služieb

a) **Na štarte každej RS** (včítane shakedownu, ak sa organizuje):

- jedno alebo viac lekárskech zásahových vozidiel má byť umiestnených na každom stanovišti v blízkosti technického zásahového vozidla (vyprošťovacie, hasičské a pod.)
- 1 sanitka vybavená na resuscitáciu
- možná prevozová sanitka,
- 1 lekár s resuscitačnou kvalifikáciou
- 1 zdravotnícky záchranár
- 2 kusy 4-kg hasiacich prístrojov so zaškolenou obsluhou
- vhodné spojenie pre stály kontakt s riaditeľstvom súťaže.

Tieto vozidlá majú byť umiestnené za líniou štartu, v maximálnej vzdialenosti 150 metrov od nej. Samotné stanovište štartu sa má upraviť, ak to je potrebné pre správne umiestnenie týchto vozidiel.

b) **V bezpečnostných bodoch** na trati (viď nižšie):

- 1 alebo viac vozidiel prvého zásahu
- 1 prevozová sanitka
- 1 lekár s resuscitačnou kvalifikáciou alebo prípadne 1 zdravotnícky záchranár špecializovaný na resuscitáciu
- vhodné spojenie pre stály kontakt s riaditeľstvom súťaže.

Počet vnútorných bodov RS je určený charakterom, dĺžkou a obťažnosťou príslušnej RS.

Sú nevyhnutné v každom prípade, ak dĺžka RS je 15 km alebo viac. Vzdialenosť medzi dvoma lekárske bodmi by nikdy nemala prevýšiť tento limit. Mali by byť stále navzájom spojené s rádiobodom.

Počet a umiestnenie vnútorných bodov RS sa má prehodnotiť na základe doporučeného času, ktorý trvá jazda zo štartu RS do prvého bodu a medzi nasledujúcimi bodmi a posledným bodom a cieľom, čo so zásahovým vozidlom použitom pre rally nemá trvať viac ako 10 minút.

Navyše pri schvaľovaní bezpečnostného plánu, ak si to vyžaduje charakter terénu, poveternostné podmienky alebo zvláštne okolnosti, môže byť táto vzdialenosť upravená na základe spoločného návrhu hlavného lekára a hlavného bezpečnostného komisára (FIA lekárskeho delegáta a FIA bezpečnostného delegáta v prípade rally WRC).

Zásahové vozidlá na štarte a aj v bezpečnostných bodoch majú mať priamy prístup na trať RS a musia byť umiestnené v bezpečných zónach.

c) **V stanovištiach STOP** na každej RS:

2 kusy (minimálne) 4 kg hasiacich prístrojov

d) **V servisnom parkovisku** (povinné pre podujatia WRC) alebo v centrálnom mieste vo vzdialenosti menšej ako 15 km cesty od príslušných RS:

- vyprošťovacie vozidlo,
- vhodné spojenie pre okamžitý kontakt s riaditeľstvom súťaže
- ošetrovací/resuscitačná jednotka v súlade s článkom 5.3.5
- prevozová sanitka.

Žiadna RS nemôže odštartovať, alebo pokračovať po prerušení pokiaľ lekárska služba nie je prítomná. Mali by byť zabezpečené náhrady.

5.5.2 Vysielanie záchranných služieb

5.5.2.1 Všetky záchranné operácie, ktoré vyžadujú vyslanie lekárskeho vozidla iniciuje riaditeľ súťaže po konzultácii s hlavným lekárom na základe informácií od vedúceho RS. Každá evakuácia po zemi alebo vzduchom do vybraných nemocníc má byť vykonaná tak, že sa použijú vopred určené trasy (5.2.2 a 5.5.3a).

5.5.2.2 Na mieste nehody vykonáva organizáciu a riadenie lekárskeho zásahu iba lekár z príslušného zásahového vozidla (prípadne aj kvalifikovaný lekársky záchranár v prípade vozidla z bezpečnostného bodu). Lekársky personál musí byť oboznámený a trénovaný v správnom použití vybavenia v lekárskom zásahovom vozidle.

5.5.3 Evakuácia

- a) Pre každú RS musí byť naplánovaná evakuačná trasa a musí byť jasne zobrazená v bezpečnostnom pláne (ako mapa alebo diagram).
- b) Pohotovostné služby v nemocniciach v blízkosti trate musia byť v stave pohotovosti (viď 5.2)
- c) Každý vážne zranený, ktorého stav vyžaduje intenzívnu starostlivosť má byť doprevádzaný do nemocnice lekárom s resuscitačnou kvalifikáciou, či už je evakuácia vykonávaná po ceste alebo vzduchom.
- d) Ak sa predpokladá evakuácia helikoptérou musia sa rešpektovať nasledovné podmienky:
 - ak poveternostné podmienky bránia použitiu helikoptéry, môže byť RS na základe spoločného rozhodnutia riaditeľa súťaže a hlavného bezpečnostného komisára odložená alebo zrušená, ak čas na prepravu so sanitkou do vybranej nemocnice je väčší ako čas považovaný za primeraný (po konzultácii s hlavným lekárom);
 - prítomnosť helikoptéry neodstraňuje povinnosť plánovať evakuáciu po zemi v prítomnosti lekára s resuscitačnou kvalifikáciou pre zraneného, ktorý potrebuje intenzívnu starostlivosť.
 - viď aj článok 5.3.7 vyššie.

5.5.4 Dohľad nad traťou a signalizácia

5.5.4.1 Označenie RS

Cesty a príjazdové cesty vedúce na RS musia byť uzavreté pre verejnú prevádzku takto:

- a) hlavné alebo vedľajšie cesty, na ktorých je možné očakávať dopravu, musia byť zablokované a strážené traťovým komisárom, políciou alebo inou autoritou.
 - b) krátke slepé cesty (k obydliam, hospodárstvám a pod.) musia byť zablokované alebo zapáskované a označené oznamom (prípevným na bariéru alebo pásku) o konaní súťaže a o nebezpečenstve vstupu.
- Je úlohou nulových vozidiel skontrolovať či príslušné uzávierky sú na mieste a okamžite informovať riaditeľstvo súťaže (dispečingu) o nedostatkoch, ktoré musia byť odstránené ešte pred začiatkom RS.

5.5.4.2 Stanovištia traťových komisárov budú umiestnené na trati RS tak, aby:

- udržali verejnosť mimo zakázaných priestorov pomocou zátarasov, lán, tabuliek, píštaliek a ampliónov,
- využili všetky možnosti na varovanie posádok pred prekážkami na RS.

5.5.4.3 Ak sa vyžaduje použitie žltej vlajky má byť dodržaný nasledovný postup:

a) Žltá vlajka musí byť k dispozícii v každom rádiobode (sú umiestnené približne v 5 km vzdialenostiach).

b) Žltá vlajka môže byť vyvesená posádke len na základe pokynu riaditeľa súťaže.

Vlajky môžu byť vyvesené len traťovým komisárom v zreteľnej žltej veste so symbolom rádiobodu ako je odporúčané v 5.2.6 vyššie. Čas vyvesenia vlajky bude zaznamenaný a riaditeľ súťaže ho oznámi športovým komisárom.

c) Počas obhliadky trate musí byť značka so symbolom špecifikovaným v 5.5.4.4 umiestnená na mieste každého rádiobodu. Táto značka môže byť menšia ale musí byť jasne viditeľná posádkami vykonávajúcimi obhliadku trate za účelom, aby si zaznamenali jej polohu do svojich rozpisov.

d) Ak je pri prejazde vyvesená žltá vlajka musí jazdec okamžite znížiť rýchlosť, udržiavať ju až do konca RS a riadiť sa pokynmi traťových komisárov alebo jazdcov „safety“ vozidiel ak ich stretnú. Vlajky budú vyvesené vo všetkých rádiobodoch, ktoré predchádzajú miestu nehody. Nesplnenie tohto pravidla má za následok trest na základe rozhodnutia športových komisárov.

e) Na RS nemôže byť vyvesená iná ako žltá vlajka.

f) Na SSS môže byť použitý odlišný signalizačný systém (napr. blikajúce svetlá). Všetky podrobnosti musia byť uvedené vo zvláštnych ustanoveniach.

5.5.4.4 Pre každú RS musí byť zriadená samostatná rádiová sieť (s umiestnením staníc približne vo vzdialenosti 5 km) pre sledovanie vozidiel a dohľad nad priebehom súťaže.

Každý rádiobod má byť uvedený v itinerári a na trati RS označený značkou so symbolom rádiobodu veľkosti minimálne 70 cm v priemere, čierny blesk na modrom pozadí.

Ak je v RS umiestnené sanitné vozidlo má sa nachádzať v rádiobode. Prídavný znak (červený alebo zelený kríž na modrom pozadí) má byť umiestnený pod znakom rádiobodu.

Navyše má byť 100 až 200 m pred SOS rádiobodom s lekárskeym stanovištom umiestnená návestná tabuľa, s tým istým znakom ale na žltom pozadí.

5.5.4.5 Sledovanie súťažných vozidiel sa musí vykonávať buď na riaditeľstve súťaže (dispečingu) alebo bezpečnostným komisárom na RS. Pri oboch spôsoboch sa musia použiť určité formy grafikonu - buď na RS bezpečnostným komisárom alebo na riaditeľstve súťaže. Každý organizátor musí navrhnuť a následne zahrnúť do bezpečnostného plánu postup pre sledovanie vozidiel a musí tiež pripraviť postup, ktorý sa použije pre prípad, že sa stratí súťažiaci.

5.5.4.6 V prípade nehody, pri ktorej došlo k zraneniu diváka musia traťoví komisári spolupracovať s verejnými službami ako je uvedené v celkovom záchrannom pláne a to na základe ohlásenia incidentu alebo nehody na dispečingu, pričom sa umožní bezpečnostným službám použiť spojovaciu techniku na stanovišti.

5.5.5 Znak SOS/OK – bezpečnosť súťažiacich

a) Každé súťažné vozidlo musí dopravovať vo vozidle červený výstražný trojuholník, ktorý v prípade, že vozidlo zastane na RS, musí člen posádky umiestniť na viditeľnom mieste aspoň 50 metrov pred pozíciu vozidla za účelom varovať

nasledujúcich jazdcov. Každý posádke, ktorá to nedodrží, môže byť udelený trest na základe rozhodnutia športových komisárov.

Trojuholník sa má umiestniť aj v prípade, že odstavené vozidlo je mimo cesty.

b) Itinerár má obsahovať stranu, na ktorej je uvedený postup pri nehode, ktorý má zahŕňať aj pokyny pre prípad nehody diváka.

c) Odporúčaná postup pre vystavenie znaku „SOS“ alebo „OK“ súťažiacim, ktorý mal nehodu, je uvedený v predpisoch pre FIA WRC a FIA Regionálne majstrovstvá.

d) Každá posádka, ktorá odstúpila zo súťaže musí svoje odstúpenie oznámiť organizátorom tak skoro, ako je možné, okrem prípadov vyššej moci. Za nedodržanie môže byť posádka potrestaná na základe rozhodnutia športových komisárov.

5.6 OZNÁMENIE O NEHODE

5.6.1 Nehoda diváka

Ak jazdec zúčastnený na rally je účastníkom nehody, v ktorej nejaký občan utrpel fyzickú újmu, musí túto skutočnosť oznámiť podľa postupu v itinerári.

Postup riešenia nehody musí byť v súlade s právnym poriadkom krajiny, v ktorej sa podujatie uskutočňuje.

5.6.2 VYŠETROVANIE NEHODY

Každá nehoda, pri ktorej dôjde k úmrtiu, alebo vážnemu poraneniu, musí byť predmetom správy na ASN, ktorá obdobne informuje FIA.

ČLÁNOK 6 – MEDZINÁRODNÉ CROSS COUNTRY RALLY A BAJA

6.1 VŠEOBECNE

Nasledovné odporúčania je potrebné rešpektovať, ale nemusia byť zahrnuté do Zvláštnych ustanovení súťaže.

Každý organizátor má povolené zaviesť ďalšie prvky na zvýšenie bezpečnosti verejnosti a posádok.

Riaditeľ súťaže má byť skutočne zodpovedný za použitie týchto odporúčaní.

6.2 BEZPEČNOSTNÝ PLÁN A ADMINISTRATÍVNE POVINNOSTI

6.2.1 Bezpečnostný plán musí byť vypracovaný a musí popisovať činnosti a prostriedky, ktoré majú byť rozmiestnené v každej z nasledujúcich oblastí:

- a) bezpečnosť verejnosti,
- b) bezpečnosť súťažných posádok,
- c) bezpečnosť činníkov súťaže
- d) bezpečnosť pri servise

6.2.2 Bezpečnostný plán má obsahovať

- a) umiestnenie riaditeľstva súťaže (dispečingu)
 - b) mená rôznych činníkov súťaže:
 - riaditeľ súťaže
 - zástupcovia riaditeľa súťaže
 - hlavný lekár
 - hlavný bezpečnostný komisár
 - c) adresy a telefónne čísla rôznych bezpečnostných služieb v oblastiach, kde sa SS (Selective Section) budú konať.
 - polícia
 - nemocnice
 - pohotovostné lekárske služby
 - vyslobodzovacie a odťahové vozidlá
 - červený kríž (alebo odpovedajúca náhrada)
 - d) kompletný časový harmonogram SS
 - e) bezpečnostný plán pre každú SS, ktorý má obsahovať:
 - presné umiestnenie všetkých záchranárskych vozidiel prostredníctvom presnej mapy
 - evakuačné trasy
 - zóny, ktoré organizátor považuje za otvorené pre verejnosť
 - prijaté opatrenia pre bezpečnosť posádok
 - prijaté opatrenia pre bezpečnosť činníkov podujatia
 - postup sledovania súťažných vozidiel
 - činnosti, ktoré sa majú vykonať v prípade straty posádky
 - nemocnice, ktoré boli kontaktované a ktoré by mali byť použité pre príjem zranených
- Vybrané nemocnice majú byť menej ako 16 dní pred rally písomne kontaktované s požiadavkou, aby pohotovostné služby boli dané do pohotovosti.

6.2.3 Záchraný plán

Je potrebné kontaktovať miestne úrady, alebo ak sa tak nestane, súkromnú organizáciu za účelom zostavenia záchraného plánu, ktorý by sa mal realizovať v prípade hromadnej nehody alebo opakovaných nehôd, ktoré nespádajú pod lekársku službu na mieste.

6.2.4 Hlavný bezpečnostný komisár

Hlavný bezpečnostný komisár bude uvedený v zvláštnych ustanoveniach súťaže. Bude členom organizačného výboru a zúčastní sa zostavenia bezpečnostného plánu.

Počas súťaže bude v trvalom spojení s dispečingom, hlavným lekárom a so štartom každej SS (telefonicky alebo rádiom).

Je zodpovedný za realizáciu a dodržanie bezpečnostného plánu.

6.2.5 Organizátori musia zaistiť, aby činovníci pri výkone svojej funkcie neboli nútení vystavovať sa nebezpečenstvu. Povinnosťou organizátora je zabezpečiť, aby boli činovníci náležite vyškolení.

6.3 POPIS PRVKOV LEKÁRSKEJ A ZÁCHRANNEJ SLUŽBY

6.3.1 Lekárske zásahové vozidlo dopravuje:

Jeho účelom je dopraviť lekára kvalifikovaného v resuscitácii na miesto nehody v čo najkratšom čase.

Lekárske vozidlo má:

- byť 4-kolesové a prispôsobené pre terén
- lekárske vybavenie, ktoré sa týka dýchacích a kardiovaskulárnych porúch má byť v súlade s Dodatkom 3
- mať minimálne rovnaký dosah aký je vyžadovaný u súťažiacich
- mať dostatočnú zásobu vody
- byť schopné prevážať zranenú osobu poležiaci
- byť vybavené tripmastrom a GPS

Môže mať len lekárske použitie alebo zmiešané lekárske použitie a vybavenie pre vyprostenie (viď Dodatok 7), vyslobodenie a/alebo hasenie (viď Dodatok 3). Ak lekárske zásahové vozidlo má len lekárske použitie, má dopravovať:

- hasiaci prístroj
- ľahké vyslobodzovacie zariadenie schopné rezať trubky ochrannej klietky

Ochranná klietka je odporúčaná a všetkým členom posádky aj používanie prílb. Navyše vozidlo musí byť prispôsobené terénu.

Všetky lekárske zásahové vozidlá by mali byť vybavené s účinným systémom spojenia, schopným vysielat' a prijímať správy.

Všetky vozidlá mali by minimálne mať nasledujúce:

- 1 satelitný sledovací systém
- 1 VHF rádio
- 1 satelitný telefón
- „Vehicle to vehicle Alarm systém“ - ak vozidlá súťažiacich sú nimi vybavené.

Tím má pozostávať minimálne z lekára kvalifikovaného v resuscitácii, vodiča a zdravotníckeho záchranára (vodič môže byť lekár alebo zdravotnícky záchranár).

6.3.2 Ošetrovacia jednotka / bivakové lekárske stanovište

Je potrebná vo všetkých prípadoch, vybavená tak, ako je uvedené v Dodatku 4, spôsobilá na ošetrovanie pacientov s menšími zraneniami a tiež pacientov vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť:

- vo forme mobilnej jednotky (sanitka vybavená na tento účel)
- vo forme jednotky, ktorá môže byť v každej etape rozobratá na bivak

Ku každej jednotke má byť pridelený lekár kvalifikovaný v resuscitácii.

Pre bivak sú vyžadovaní aj chirurg, rádiológ a dvaja zdravotnícki záchranári.

Bivak, ktorý je umiestnený vzdialene od nemocnice v púštnej krajine má rovnako ako uvedené zariadenia obsahovať aj röntgenové a ultrazvukové zariadenia.

Organizátor musí poskytnúť dostatočný počet „beanbags“ (vzdušný matrac pre nehybných zranených) na uľahčenie prevozu a lekárskej evakuácie.

6.3.3 Lekárska záchranná helikoptéra

Má byť vybavená nosidlami náležite pripevnenými ku podlahe a dosiahnuteľnými pre ležiaceho zraneného.

Má dopravovať ako vybavenie „helikoptéry“ tak aj „lekárskeho zásahového vozidla“ (viď Dodatok 3 a 5) včítane EKG/difibrilátora a imobilizéra na chrbticu, ako aj lekára kvalifikovaného na resuscitáciu a zdravotníckeho záchranára.

6.3.4 Lekárska prepravná helikoptéra

Má byť vybavená pre prepravu jedného alebo viacerých zranených na dlhé vzdialenosti za intenzívnej starostlivosti.

6.3.5 Komunikačné prostriedky

Hlavný lekár musí byť schopný komunikovať so všetkými členmi svojho tímu, buď prostredníctvom všeobecnej rádiovkej siete alebo prostredníctvom osobitného rádiového kanála.

6.3.6 Lekárske kombinézy:

Sú odporúčané a pokiaľ možno majú byť nehorľavé s nápisom „DOCTOR“ vzadu a na prsiach.

6.4 BEZPEČNOSŤ VEREJNOSTI

6.4.1 Externá bezpečnosť:

Externé prostriedky bezpečnosti osôb a majetku na podujatí.

Vonkajšia bezpečnosť je založená na prevencii a používa nasledovné:

- výber trate, ktorý tak, ako je len možné sa vyvaruje prejazdu cez obývané oblasti

- rozmiestnenie policajných síl krajiny, ktorou sa prechádza
- miestne informácie prostredníctvom tlače, rádia a televízie
- zostavenie „otváracieho“ tímu (odlišného od tímu, ktorý zostavuje itinerár), ktorého úlohou je kontrolovať itinerár.

6.4.2 Lekárske služby pre verejnosť

Sú potrebné, ak sú organizátorom riadené uzávery. Aj keď sú lekárske služby určené pre verejnosť organizované rôznymi zložkami zostávajú pod dohľadom hlavného lekára.

6.4.3 Výchova

Organizátor má zariadiť, aby verejnosť bola informovaná o charaktere rally a aby bola upozornená na prejazdy prostredníctvom médií alebo akýchkoľvek výchovných prostriedkov.

6.5 BEZPEČNOSŤ SÚŤAŽNÝCH POSÁDOK

6.5.1 Sledovanie

- Organizátor by mal používať na bezpečnosť/vyhľadávanie súťažiacich zariadenie pozostávajúce zo satelitného sledovacieho systému, z „Vehicle to vehicle Alarm“ systému a/alebo iných príslušných zariadení.
- Riaditeľstvo súťaže musí zotrvať v pohotovosti tak dlho, pokiaľ je vozidlo na SS a/alebo na trati časového úseku.
- Na zvýšenie bezpečnosti je silne odporúčané VHF rádio v každom lekárskom, organizačnom alebo press vozidle.
- Satelitný sledovací systém je silne odporúčaný vo všetkých vozidlách organizátora, ktoré sa pohybujú po trati (lekárske, prejazdové kontroly, zametacie vozidlá. atď.) a vo všetkých helikoptéroch

6.5.2 Umiestnenie vozidiel prejazdových kontrol

Prejazdové kontroly, ktorých primárnou funkciou je sledovanie, či sa dodržiava oficiálna trasa a hoci nemajú lekársky účel, význačne prispievajú k bezpečnosti: sú umiestnené na fixnom stanovišti, umožňujú presne vymedziť pozíciu súťažiacich a vedia dať výstrahu v prípade problému. Ich počet je daný dĺžkou SS.

6.5.3 Bezpečnostný balíček súťažiacich / Výbava na prežitie

Odporúča sa, aby posádky vo svojom vozidle dopravovali nasledovné:

- rezač na pásy: 1 dostupný pre každého člena posádky ak sú pripútaní k sedadlám
- 1 veľmi silný klaksón, perfektne pracujúci počas celého trvania podujatia
- 1 rezerva 1,5 l s pipetou pre každého člena posádky

Pre púšte

- 1 zásoba 5 litrov vody na osobu ako aj 1 rezerva 1,5 l s pipetou pre každého člena posádky
- 1 prikrývka na prežitie (Metaline) pre člena posádky
- 1 zapaľovač
- 1 fľaľa
- 1 vreckové svietidlo
- 3 červené, ručné dymové rakety
- 1 kompas
- 1 núdzové zrkadlo
- rezač na pásy: 1 dostupný pre každého člena posádky ak sú pripútaní k sedadlám
- 1 veľmi silný klaksón, perfektne pracujúci počas celého trvania podujatia.

6.5.4 Znak SOS/OK

- Na tomto type podujatia je životne dôležité, aby posádky, ktoré vidia, že sa stala nehoda zastali a poskytli pomoc čo najprimeranejším spôsobom, kým nedôjde záchraná služba.
- Každé súťažné vozidlo musí dopravovať červený výstražný trojuholník, ktorý v prípade, že vozidlo zastane na SS, musí člen posádky umiestniť na viditeľnom mieste aspoň 50 metrov pred pozíciu vozidla za účelom varovať nasledujúcich jazdcov.
- Itinerár má obsahovať stranu, na ktorej je uvedený postup pri nehode, ktorý má zahŕňať aj pokyny pre prípad nehody diváka.
- Itinerár má tiež obsahovať ako zadný obal znaky červený znak „SOS“ a na opačnej strane zelený znak „OK“ vo veľkosti A4 (zložená strana).
Postup pre vyvesenie znakov „SOS“ alebo „OK“ je nasledovný:
 - ak je vyžadovaná súrna lekárska pomoc, tam, kde je možné, musí byť okamžite vyvesený červený znak „SOS“ nasledovným vozidlám a helikoptérom chystajúcim sa na zásah.
 - ak sa lekársky zásah nevyžaduje, má člen posádky jasne ukázať znak „OK“ nasledovným posádkam a helikoptérom chystajúcim sa na zásah.
 - ak posádka opustí vozidlo, má byť jasne viditeľne pre ostatných súťažiacich umiestnený znak „OK“.
 - každá posádka, ktorej bol vyvesený červený znak „SOS“ alebo uvidí vozidlo, ktoré malo väčšiu nehodu pričom obaja členovia posádky sú vo vnútri vozidla ale červený znak „SOS“ nie je vyvesený, má okamžite a bez výnimky zastaviť, aby poskytla pomoc a iniciovali postup popísaný v itinerári a/alebo v zvláštnych ustanoveniach.
- Každá posádka, ktorá odstúpila zo súťaže musí svoje odstúpenie oznámiť organizátorom tak skoro, ako je možné.
- Každá posádka, ktorá mohla ale nedodrжала tieto odporúčania môže byť oznámená športovým komisárom, ktorí môžu udeliť trest v súlade s MŠP.

6.5.5 Interná bezpečnosť (Záchraný plán)

Vnútna bezpečnosť, ako je uvedené nižšie sa vzťahuje ku súťažiacim a personálu organizátora podujatia.

Tento záchranný plán sa má chápať ako minimálna požiadavka pre začiatok rally. Počas podujatia sa môže stať veľa neočakávaných vecí z dôvodu obtiažneho terénu: havária lekárskeho vozidla alebo helikoptéry atď. Je na organizátorovi, aby rozmiestnil záchranné služby takým spôsobom, aby ostali výkonné.

Špecifiká každej rally CCR sú veľmi odlišné: neobývané, púštne alebo zaľudnené regióny, s alebo bez lekárskeho zariadenia (nemocnice, atď.). SS rozličnej dĺžky, rozdiely vo vzťahu ku plánovaným priemerným rýchlostiam, počtu súťažiacich na štarte, odhadovaný čas na jazdu v noci.

6.5.6 Lekárske pokrytie

Lekárske prostriedky na podujatia majú poskytnúť rovnaký štandard ako je uvedené v článku 5 – Rally (1. kategórie) s nasledujúcimi prvkami ako minimum:

- 1 hlavný lekár
- 1 lekárska záchranná helikoptéra, ako minimum, vyhradená výhradne pre lekárske účely
- niekoľko lekárskeho zásahového vozidla (počet má byť stanovený podľa trate a počtu helikoptér)
- 1 lekárske stanovište v každom bivaku

Na podujatiach FIA CCR, v prípade absencie inšpekcie lekárskeho zariadenia, pozorovatelia delegovaní s FIA budú poverení kontrolovať či tieto ustanovenia sú dodržané a obdržia písomné potvrdenie o tom od hlavného lekára podujatia.

6.5.7 Kritéria pre plánovanie

Za účelom určiť minimálne štandardy pre záchranný plán, bude rozmiestnenie prostriedkov hodnotené podľa nasledovných kritérií:

- priemerná rýchlosť súťažiacich na SS
- doba priebehu SS je stanovená na základe toho, kedy odštartuje posledný súťažiaci
- nočná doba jazdy na SS je stanovená od bodu, kedy posledného súťažiaciho zastihne západ slnka po cieľ SS, počítané na základe primerane redukovanej priemernej rýchlosti
- pretože lekárska helikoptéra (helikoptéry) môžu lietať len cez deň, iba lekárske zásahové vozidlá môžu vykonávať dozor na trati v noci
- za účelom účinne zabezpečiť etapu by lekárske zásahové vozidlá mali byť rozmiestnené pozdĺž celej SS na základe teoretickej vzdialenosti 80 km medzi jednotlivými vozidlami
- lekárska helikoptéra môže nahradiť jedno alebo dokonca dve lekárske vozidlá (v závislosti od dĺžky etapy, ktorá má byť zabezpečená)
- celkový počet lekárskeho zásahového vozidla a/alebo lekárskeho záchranného helikoptéra alebo lekárskeho transportného helikoptéra potrebných pre rally je stanovený tak, že sa do úvahy zoberie údaj o najdlhšej SS podujatia.

6.5.8 Odporúčané rozmiestnenie lekárskeho zásahového vozidla

Prípád 1:

Na SS, na ktorej posledný súťažiaci jazdí menej ako 200 km v noci (200 km x 50 km/hod. = 4 hodiny jazdy v noci):

Ak je k dispozícii len 1 helikoptéra (príklad 1):

- 1 lekárske zásahové vozidlo na štarte SS
- 1 lekárske zásahové vozidlo každých 80 km SS
- 1 lekárske zásahové vozidlo v cieľi SS, pokiaľ cieľ SS nekorešponduje s bivakom (= lekársku asistenciu poskytuje lekárske stanovište v bivaku)

Ak je k dispozícii niekoľko helikoptér (príklad 2):

- 1 lekárska záchranná helikoptéra
- 1 lekárska transportná helikoptéra na štarte SS
- 1 lekárske zásahové vozidlo každých 100 km SS
- 1 lekárske zásahové vozidlo alebo 1 lekárska transportná helikoptéra (pre použitie organizátorom, dispečingom, médiami alebo inými) v cieľi SS, pokiaľ cieľ SS nekorešponduje s bivakom
- 1 lekárske stanovište v bivaku

Prípád 2:

Na SS, na ktorej posledný súťažiaci jazdí viac ako 200 km v noci:

Akýkoľvek počet helikoptér (príklad 3):

- 1 lekárska záchranná helikoptéra
- 1 lekárske zásahové vozidlo alebo 1 lekárska transportná helikoptéra na štarte SS
- 1 lekárske zásahové vozidlo každých 80 km SS
- 1 lekárske zásahové vozidlo alebo 1 lekárska transportná helikoptéra v cieľi SS, pokiaľ cieľ SS nekorešponduje s bivakom
- 1 lekárske stanovište v bivaku

6.5.9 Organizácia lekárskeho zásahu:

Na mieste nehody vykonáva organizáciu a riadenie lekárskeho zásahu iba lekár, ktorého organizátor určí na tento účel. Lekársky personál má byť oboznámený a trénovaný v správnom použití vybavenia v lekárskom zásahovom vozidle.

6.5.10 Odporúčania pre rozmiestnenie záchranného zariadenia:

Hlavný lekár, zvyčajne v lekárskej helikoptére, dostane v prípade nehody informáciu od pozorovacích tímov alebo lekárskeho zásahového vozidla a prijme príslušné rozhodnutia.

Dostatočne spoľahlivé prostriedky spojenia musia byť zabezpečené medzi jednotlivými zložkami lekárskeho zariadenia, hlavným lekárom a dispečingom.

Je tiež na hlavnom lekárovi aby organizoval dopravu do určenej miestnej nemocnice, pre každú etapu alebo lekárskeho bivaku. On tiež organizuje sekundárnu prepravu do domovskej krajiny zranenej osoby.

ČLÁNOK 7 – PRETEKY DO VRCHU

7.1 ORGANIZÁCIA VŠEOBECNE

Organizácia bezpečnostných služieb by mala byť vo všeobecnosti podobná tej, ktorá sa odporúča pre preteky na okruhoch v článku 2. Trať a organizácia musia byť schválené s ASN.

Hlavný bezpečnostný komisár a/alebo riaditeľ súťaže má vykonať inšpekciu a potvrdiť súlad s bezpečnostným plánom pred prejazdom prvého súťažiaceho.

7.2 DOHĽAD NAD TRAŤOU

7.2.1 Stanovišťa traťových komisárov

Každé stanovište musí byť vo vizuálnom kontakte s predchádzajúcim a nasledujúcim stanovištom.

Dispečing musí byť v rádiovom alebo telefonickom kontakte so všetkými stanoviskami pozdĺž trate.

7.2.2 Povinnosti

Povinnosti a zásahy traťových komisárov sú v podstate podobné tým, ktoré sú vysvetlené v článku 2.3.5 pokiaľ zodpovedajú pre preteky do vrchu.

7.2.3 Vybavenie

Každé stanovište má byť vybavené minimálne:

- signalizačné vlajky popísané v článku 2.3.3
- 15-litrový kontajner naplnený uhličitánom vápenatým alebo inou olej absorbujúcou látkou
- jedna alebo dve tvrdé metly a lopata
- 2 prenosné 6 kg hasiace prístroje s hasiacou látkou schválenou ASN
- nástroje na otočenie prevráteneho vozidla
- ohňovzdorné prikrývky na dusenie ohňa
- nehorľavé rukavice
- traťoví komisári majú mať vybavenie na prerezanie pásov, bezpečnostných sietí atď.

7.2.4 Signalizácia

Vlajky a/alebo svetelné signály sa majú použiť ako je popísané v článku 2.4.5, s ohľadom na nasledovné.

V prípade nehody oprávňujúcej ukázať žltú vlajku:

- mávaná žltá vlajka (= varovanie pred nebezpečenstvom) môže byť vyvesená ako výstraha na stanovišti, ktoré priamo predchádza stanovištiu, kde je mávaná vlajkou.
- minimálne jedna mávaná žltá vlajka bude vyvesená v bezprostrednej blízkosti nehody.
- ak je vyvesená červená vlajka musia jazdci zastaviť tam, kde sú a počkať na inštrukcie od traťových komisárov.

7.3 LEKÁRSKA SLUŽBA

7.3.1 Lekárska služba by mala byť navrhnutá tak, aby poskytovala rovnaký štandard zásahu a ošetrovania ako je ten, ktorý je určený pre preteky na okruhoch v článku 2.7. Údaje pre organizáciu podujatí FIA majstrovstva sú dané v tabuľke rekapitulácii na konci tejto Prílohy, sú odporúčané pre všetky podujatia okrem výnimiek FIA.

Zložky lekárskej služby, ktoré sú nižšie uvedené, majú korešpondovať s definíciami v článku 2.7.3.

- „peší“ lekár alebo zdravotnícky záchranár:
 - rozhodne hlavný lekár
- lekárske zásahové vozidlá
 - má byť poskytnuté aspoň jedno vozidlo. Pre podujatia FIA majstrovstva (a odporúčané pre všetky ostatné podujatia) sú 2 vozidlá pre trať do dĺžky 10 km a 1 ďalšie vozidlo pre každých 5 km navyše.
- resuscitačná jednotka (provizórne lekárske stredisko):
 - má byť spôsobilá pre ošetrovanie pacientov s menšími poraneniami a tiež pacientov vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť vo forme minimálne mobilnej jednotky (sanitka vybavená pre tento účel).
- sanitka pre prevoz zranených
 - minimálne 1, v súlade s predpismi platnými v danej krajine, s lekárom alebo bez lekára vo vozidle; počet má byť určený podľa dĺžky trate, minimálne 1 sanitka na 5 km trate. Pre zranených vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť počas prevozu sa vyžaduje lekár kvalifikovaný pre resuscitáciu.
- helikoptéra
 - pre preteky do vrchu vo FIA majstrovstvách 1 helikoptéra v pohotovosti, pre ktorú majú byť zabezpečené pristávacie zóny (viď vybavenie v Dodatku 5).
- vyprošťovací tím
 - má sa zväziť (viď Dodatok 7)

Žiaden pretek do vrchu nesme odštartovať alebo pokračovať po prerušení pokiaľ nie je prítomná minimálna lekárska služba. Mali by byť zabezpečené náhrady.

7.3.2 Komunikácia:

Hlavný lekár musí byť schopný komunikácie so všetkými členmi svojho záchraného tímu, či už prostredníctvom všeobecnej siete alebo vyhradenej siete.

7.3.3 Administratívne formality:

Vo všetkých prípadoch musí byť nadviazaný kontakt s miestnou správou alebo ak nie, tak so súkromnou organizáciou pre vytvorenie záchranného plánu pre prípad hromadnej nehody alebo opakovaných nehôd, ktoré presahujú možnosti lekárskej služby.

Záchranný plán má obsahovať podrobnosti o umiestnení záchranných služieb, pokyny pre zásah, evakuačné trasy a nemocnice, ktoré boli kontaktované a ktoré by mohli byť použité v stave núdze.

Tak isto, lekárske služby, ktoré by v prípade nehody boli povolané na pomoc (miestne nemocnice, špecializované nemocnice, záchranné služby, atď.) majú byť jasne vopred informované o priebehu podujatia tak, aby sa mohli v prípade potreby uviesť do pohotovosti.

7.3.4 Bezpečnosť divákov:

Tam, kde je potrebné, organizátori s pomocou verejných poriadkových služieb majú identifikovať a dobre vymedziť zakázané priestory ešte pred príchodom verejnosti. Všetky zakázané priestory majú byť uvedené v bezpečnostnom pláne.

Organizátor má garantovať prítomnosť adekvátnej bezpečnostnej služby pre verejnosť, pričom sa berie do úvahy dĺžka a charakteristiky trate ako aj počet divákov.

Lekárske služby pre verejnosť sú potrebné, keď sú organizátorom riadené uzávery. Aj keď je lekárska služba určená pre verejnosť organizovaná iným subjektom ostáva pod dohľadom hlavného lekára.

7.3.5 Organizácia lekárskeho zásahu:

V mieste nehody vykonáva organizáciu a riadenie lekárskeho zásahu lekár, ktorého organizátor určil pre tento účel. Zdravotnícky personál má byť oboznámený a trénovaný v správnom použití vybavenia umiestneného v lekárskom zásahovom vozidle.

Lekárske kombinézy: sú odporúčané a pokiaľ možno majú byť nehorľavé s nápisom „DOCTOR“ vzadu a na prsiach.

7.4 HASIČSKÉ A ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

Mali by odpovedať normám zásahu a hasenia uvedeným v článku 2.6.

Obzvlášť:

- stanovištia traťových komisárov majú byť vybavené podľa čl. 7.2.3
- ak stanovištia traťových komisárov sú oddelené vzdialenosťou 200 m alebo viac, jeden hasiaci prístroj má byť umiestnený približne každých 100 m
- organizátor má mať k dispozícii rýchle zásahové vozidlo vybavené s:
 - ohňovzdorným oblečením
 - ohňovzdornou prikrývkou
 - kotvovými hákmi
 - nožnicami
 - kyslíkovo-acetylénovým rezacím vybavením
 - dvoma prenosnými hasiacimi prístrojmi
 - akýmkoľvek ďalším vybavením, ktoré sa považuje za potrebné pre rýchlu a účinnú záchranu
 - lekárom kompetentným na resuscitáciu.

Ďalšie pohotovostné záchranné vybavenie má byť tiež umiestnené v pohotovostných stanovištiach, ktoré budú zvolené podľa dĺžky trate, minimálne jedno na každé 3 km, vybavené minimálne s 5 členným personálom.

Organizácia lekárskeho služieb na okruhových podujatiach

Opatrenie	FIA majstr. F1	FIA majstr. GT, WTC	Iné medz. podujatia na asfalte	FIA majstr. autocross, rallycross
Záchranný plán	+	+	+	+
Lekársky dotazník	+	+	-	-
Hlavný lekár	+	+	+	+
Súhlas FIA	+	+	-	-
FIA lekárske vozidlo	+	možné	-	-
Lekárske zásah. vozidlo, schopné sledovať v 1. kole	+	+	+	-
Lekárske zásahové vozidlo	+	+	+	+
Vyprošťovací tím	+	+	+	+
Stále lekárske centrum	+ možná úľava	+ možná úľava	odporúčané	-
Súhlas FIA	+	+	-	-
Špecializovaný tím lekárskeho centra	+	+	odporúčané	odporúčané
Provizórne lekárske centrum	+ ak FIA schváli	+ ak FIA schváli	+	+
Sanitné vozidlo (bez alebo s lekárom)	+	+	+	+
Helikoptéra	+	+	možné	-
„Peší“ lekár	možné	možné	možné	možné
Lekár /záchrannár pre boxy	+	+	odporúčané	-
Predpisové kombinézy pre lekárov na trati (okrem sanitky)	+	+	odporúčané	odporúčané
Lekárska služba pre verejnosť	+	+	+	+
Bezpečnostný výcvik	+	+	možné	možné
Kontakty s nemocnicami v príprave	+	+	možné	možné

+ áno

- nie

Poznámka: pre každé rýchle lekárske vozidlo zaistiť lekára s kvalifikáciou pre resuscitáciu

Organizácia lekárskeho služieb na rally, pretekoch do vrchu a pretekoch dragsterov

Opatrenie	Majstrovstvá sveta v rally	Ostatné FIA rally majstr.	Ostatné rally	ME PAV	Preteky dragsterov	CCR
Hlavný lekár	+	+	+	+	+	+
súhlas FIA	+	-	-	-	-	-
Bezpečnostný plán	+	-	-	-	-	+
Záchranný plán	+ pre každú RS	+ pre každú RS	odporúčaný - každá RS	-	-	+ pre každú etapu
Lekárske zásahové vozidlo	min. 1 na 15 km RS	min. 1 na 15 km RS	odporúčané min 1 na 15 km RS	+	-	+ podľa dĺžky sekcie/vzdial. v noci
Sanítka špecial. na resuscitáciu	pre každú RS	pre každú RS	odporúčaná - každá RS	+	+	vhodne vybav. lekár. zásah. voz.
Vyprošťovací tím	možné	možné	možné	možné	+	
Lekársky bivač	-	-	-	-	-	+
Helikoptéra	+	odporúčaná	odporúčaná	-	+	+
Sanítka	+	+	+	+	+	vhodne vybav. lekár. zásah. voz.
Chirurgický poradca	-	-	-	-	-	odporúčaná
Lekárska služba pre verejnosť - každá uzavretá /platenú zónu	+	+	+	+	+	+

+ áno

- nie

Poznámka: pre každé lekárske vozidlo (s výnimkou normálnej sanitky) zaistiť lekára s kvalifikáciou pre resuscitáciu

DODATOK 1

ODPORÚČANIA PRE SÚKROMNÉ TESTOVANIE NA AUTOMOBILOVÝCH OKRUHOCH

FIA upozorňuje, že nie je v jej kompetencii riadiť súkromné testovania. Ich organizácia musí byť definovaná zmluvným vzťahom medzi užívateľom a vlastníkom okruhu.

FIA si však praje jasne definovať odporúčania pre bezpečnosť počas súkromného testovania.

Pre akékoľvek súkromné testovanie pri ktorom sú dosahované vysoké rýchlosti a ktoré je určené pre vozidlá, ktoré sa neskôr zúčastnia FIA súťaží, je odporúčané vypracovať s majiteľom okruhu alebo jeho zástupcom súbor minimálnych bezpečnostných opatrení:

- určenie riaditeľa okruhu v prípade testu viacpočetného tímu s adekvátnym zariadením pre komunikáciu
- umiestnenie stanovíšť hasičov pozdĺž okruhu s odpovedajúcimi komunikačnými prostriedkami, ktoré zabezpečujú pokrytie celej trati
- dostatočne rýchle vozidlá pre hasenie
- určenie lekára zodpovedného za organizovanie záchranných operácií: môže to byť zvyčajný hlavný lekár okruhu alebo iný lekár, ktorému budú delegované právomoci
- prítomnosť vyslobodzovacieho tímu
- vhodné sanitky pre prepravu zraneného
- prítomnosť resuscitačného zariadenia na mieste
- uvedenie susedných nemocníc do pohotovosti
- zariadenia na evakuáciu po ceste alebo vzduchom, vybavené pre intenzívnu starostlivosť
- rôznym tímom sa dôrazne odporúča uzavrieť zmluvy s danými okruhmi, v ktorých budú špecifikované vyššie uvedené body.

DODATOK 2

KVALIFIKÁCIA HLAVNÉHO LEKÁRA PRE FIA MAJSTROVSTVÁ

FIA MAJSTROVSTVÁ F1, GT, WTCC A WRC

Nominácia nového hlavného lekára sa musí najmenej šesť mesiacov pred príslušným podujatím predložiť na spoločné rozhodnutie:

- predsedu FIA lekárskej komisie
- generálneho sekretára FIA Šport,
- lekárskeho delegáta pre dané FIA majstrovstvo

Každá kandidatúra musí byť zaslaná na FIA Šport prostredníctvom príslušnej ASN, tam kde je to možné aj so stanoviskom predstaviteľa FIA lekárskej komisie.

Každá kandidatúra musí byť doložená:

- profesionálnym životopisom,
- motoristickým športovým životopisom, v ktorom sú uvedené predošlé funkcie a zodpovednosti v športe.

Každý kandidát musí mať oprávnenie na vykonávanie lekárskej praxe v krajine, kde sa dané podujatie uskutočňuje.

Schválenie je udelené v závislosti na súlade s tréningovým programom uvedeným nižšie.

Prvý rok služby musí byť považovaný za skúšobný.

Prítomnosť na FIA seminári pre hlavných lekárov je povinná pre všetkých hlavných lekárov na týchto majstrovstvách.

Program tréningu:

a) obsahuje

Pred uplatnením si povinností musí budúci hlavný lekár podstúpiť špecifický tréning na pretekoch v rovnakej disciplíne, v ktorej je navrhnutý pôsobiť. Miesto tréningu by malo byť určené nielen geograficky ale aj osobnosťou inštruujuceho lekára, ktorý sám musí slúžiť vo funkcii hlavného lekára aspoň päť po sebe nasledujúcich rokoch v rovnakej disciplíne a mať súhlas FIA lekárskej komisie.

Tento tréning sa bežne plánuje na priebeh jedného podujatia. Hoci na požiadanie inštruujuceho lekára je možno obdobie zdvojnásobiť. V tom prípade sa to uskutoční na inom mieste, no stále v rovnakých podmienkach.

Počas prvého podujatia na ktorom sa tento perspektívny hlavný lekár oficiálne zúčastní, má asistovať pri všetkých povinnostiach lekárskeho delegátovi pre dané majstrovstvo alebo inému lekárovi určenému s FIA.

b) Oblasť uplatnenia

Tréningový program môže byť uplatnený čiastočne (na základe spoločného rozhodnutia osôb, ktorých názor je uznávaný) v nasledujúcich prípadoch:

- **pre F1**, ak kandidát bol v priebehu posledných piatich rokoch a aspoň pri dvoch príležitostiach:
 - buď hlavným lekárom na F1
 - alebo asistentom hlavného lekára na F1
 - alebo hlavným lekárom na inom FIA majstrovstve (aktuálne WRCC, FIA GT).
- **pre FIA GT a WTCC**, rovnaké podmienky, plus možnosť, že bol asistentom hlavného lekára na WTCC alebo FIA GT majstrovstve.
- **pre WRC**, ak kandidát bol v priebehu posledných piatich rokoch a aspoň pri dvoch príležitostiach:
 - buď hlavným lekárom na podujatí WRC
 - alebo asistentom hlavného lekára na WRC
 - alebo hlavným lekárom na rally WRC, ktorá je po prvý raz zaradená do WRC.

Vo všetkých ostatných prípadoch sa musí uplatniť celý tréningový program.

DODATOK 3

MOBILNÉ ZÁSAHOVÉ VYBAVENIE

OBSAH

- 1. Ciele**
- 2. Vozidlá**
- 3. Hasičské vybavenie**
- 4. Vybavenie na lekárske zásahy**
- 5. Vyslobodzovacie vybavenie**

1. CIELE

Pri akomkoľvek type podujatia, hlavným cieľom je vytvoriť podmienky, ktoré poskytnú prístup k osobe (osobám) vo vozidle po nehode, za účelom poskytnutia prvej pomoci a umožniť následné vyprostenie tak bezpečne, ako je len možné.

Špecifické prostriedky na dosiahnutie tohto cieľa môžu vyžadovať všetky, alebo časť položiek uvedených v bodoch 3., 4. a 5.

Lahkosť prístupu k tomuto materiálu bude rôzna v závislosti od miestnych podmienok (typ terénu, vzdialeností, atď.) a bude určovať množstvo, umiestnenie a spôsob transportu na miesto nehody.

2. ZÁSAHOVÉ VOZIDLÁ

Pre všetky disciplíny na dráhe a na ceste a pre CCR, je primárnym účelom zásahových vozidiel dopraviť lekára kvalifikovaného v resuscitácii podľa noriem príslušnej krajiny k miestu nehody v čo najkratšom čase. Musia mať mobilný rádiový kontakt s dispečingom. Môžu mať buď len lekárske využitie (najlepšie riešenie pre okruhy) alebo zmiešané lekárske využitie doprevádzané vyprostovaním a/alebo hasením.

Stupeň výkonu, počet dverí a vnútorné usporiadanie sú voľné. Ochranná klietka je napriek tomu stále odporúčaná (zvlášť pre okruhy), ako aj nosenie prílb (vo všetkých prípadoch) pre všetkých členov posádky.

Ak sa podujatia zúčastňuje vozidlo vybavené systémom obnovy kinetickej energie, FIA poskytne požiadavky ohľadom individuálnej ochrany. Tieto požiadavky budú aktualizované, ak sa vedomosti o tomto systéme zvýšia.

Vozidlo má byť prispôbené terénu a typu súťaže.

Predovšetkým:

Okruhové podujatia: jedno z lekárskeho zásahových vozidiel musí byť dostatočne rýchle, aby nasledovalo 1. kolo v každom podujatí.

FIA lekárske vozidlo musí mať presnú špecifikáciu (viď 2.7.3.2).

FIA majstrovstvá v rally:

Ak lekárske zásahové vozidlo je len na lekárske použitie, má dopravovať:

- hasiaci prístroj
- ľahké vyslobodzovacie zariadenie spôsobilé prerezať trubky ochrannej klietky (tiež odporúčania pre všetky ostatné rally)

CCR:

Lekárske zásahové vozidlo má byť vybavené pre transport zranených.

Všetky lekárske zásahové vozidlá majú účinný komunikačný systém, schopný odosielať a prijímať správy a s nasledovným vybavením (tento zoznam nie je obmedzujúci).

3. HASIČSKÉ VYBAVENIA

- vybavenie na uhasenie kompletného požiaru 40 galónov benzínu (toto znamená kontinuálny prúd a nemá len zahašť ale tiež izolovať pred opätovným znovuznietením)
- nástroje pre otočenie prevráteného vozidla (laná, háky, dlhé sochory)
- ohňovzdorné prikrývky pre uhasenie ohňa (minimálne 6 ft x 6 ft);
- nehorľavé rukavice s hliníkovou vložkou
- kliešte alebo hydraulické nástroje na ohýbanie plechu a iné špecializované nástroje pre uvoľnenie osôb zachytených vo vozidle s poškodenou karosériou.

4. VÝBAVA NA LEKÁRSKY ZÁSAH

Výber lekárskeho materiálu má byť určený miestnou praxou a preferenciami. Napríklad, výber akejkoľvek obchodnej značky je ľubovoľný; výber alternatívnej metódy intubácie je taktiež ľubovoľný. Záchraný personál musí byť oboznámený a trénovaný v použití vybraných nástrojov.

Nižšie je uvedený zoznam minimálnych požiadaviek, ktorý nie je úplný.

i) dýchacie cesty

- vybavenie na zabezpečenie horných dýchacích ciest
- vybavenie na endotracheálnu intubáciu
- materiály na podporu dýchania v prípade obtiažnej alebo nemožnej intubácie (napr. Fastrach® alebo Combitube® atď.)
- zariadenie na detekciu vydýchnutého CO² na potvrdenie správneho umiestnenia endotracheálnej trubice
- kyslíkové masky bez spätného vdychovania so zdrojom kyslíka s vysokým prietokom pre spontánne dýchajúcich
- Guedelove vzduchovody veľkosti 3 (x2), 4 (x2)
- nazofaryngeálne vzduchovody veľkosti 7 a 8 (x2)

- laryngoskop pre dospelých, náhradné batérie/žiarovky
- orotracheálne kanyly veľkosti 7 (x2), 8 (x 2) s vhodným spojkami a príslušenstvom na nafúknutie manžety
- set na minirikotómiu (núdzové prepichnutie dýchacích ciest) 2x

ii) dýchanie

- prenosná odsávačka (vákuum 300mg Hg)
- celá škála odsávacích katétrov a Yankauerov odsávač
- samorozpínací vak s rezervoárom na O₂ a maskou
- prenosná kyslíková fľaša s redukčným ventilom a príslušnými spojkami
- materiál pre hrudnú dekompresiu

Odporúča sa hygienická rúška pre umelé dýchanie v prípade, že je nevyhnutná resuscitácia dýchaním z úst do úst

iii) podpora krvného obehu

- rôzne turnikety, škrtidlá
- vybavenie na zaistenie vnútrožilového prístupu
- potrebný materiál na vykonanie infúzie IV x4
- IV kanyly - veľkosť 14 x3 / veľkosť 16 x3
- dostatočná zásoba volumexpanderov
- monitor srdcovej činnosti a pulzný oxymeter
- defibrilátor - povinný (je povolený automatický vonkajší defibrilátor (AED)
 - a) vo FIA majstrovstvách sveta F1, GT1 a WTCC je odporúčaný pre každé lekárske vozidlo, ktoré je určené nasledovať 1. kolo preteku, je odporúčané pre všetky ostatné lekárske zásahové vozidlá.
 - b) vo všetkých lekárskejších zásahových vozidlách na podujatiach WRC
 - c) keď sa jedno alebo viac vozidiel vybavených s elektrickým systémom pre obnovu energie typu „KERS“ zúčastňujú na príslušnom podujatí, je povinný pre všetky lekárske zásahové vozidlá prítomné na dráhe
- tlakomer a stetoskop

iv) krčná chrbtica

- pevný fixačný golier pre dospelých x2
- fixačné zariadenie pre chrbticu, typ odporúčaný FIA (pri neprítomnosti vyslobodzovacieho tímu)

v) obvazy

- výber obvazov, včítane 10 veľkých obvazových balíčkov
- obvazy na popáleniny napr. samochladiace (napr. Water gel, isothermická fólia)

vi) lieky

- resuscitačné lieky používané v príslušnej krajine

Podľa indikácie, nasledovné látky sa vyžadujú:

- lieky na dýchacie ťažkosti
- lieky na srdcovocievne problémy
- analgetiká alebo spasmolytiká
- sedatíva a antiepileptické lieky
- glukokortikoidy
- lieky na intubáciu a anestéziu

Tento zoznam nie je vyčerpávajúci a je ponechaný na individuálne rozhodnutie, ale musia zahŕňať aktuálne odporúčané resuscitačné liečivá ako aj plný sortiment liekov.

vii) rôzne

- nožnice, alebo iné pomôcky na rozstrihnutie kombinézy a pásov
- prikrývka na prežitie
- kus čierneho "fotografického" materiálu na uľahčenie intubácie pri silnom svetle (odporúčané)
- sterilné a nesterilné rukavice
- pre cross-country rally vákuové matrace a rôzne dlahy

5. VÝBAVA NA VYPROŠŤOVANIE

Pre zásahové vozidlá určené pre uvoľnenie osôb z poškodených vozidiel je vyžadované minimálne nasledovné vybavenia:

Rezacia výbava:

- 1 nárazový sekáč,
- 1 pneumatický sekáč,
- 1 píla na stlačený vzduch so zásobou vzduchu dostatočnou na minimálne 20 min rezania pri maximálnom tlaku 100 psi,
- píly špeciálne na rezanie laminátov, karbónových vlákien alebo materiálov zložených z Kevlaru
- 1 veľký hydraulický rezák.

Hydraulická výbava:

- 1 štandardná záchranná súprava 10-tonová/8-tonová, ako dodáva v komplete Hurst, Tangy a pod.
- 1 veľký rozperný nástroj,
- 1 malý rozperný nástroj,
- 1 1-tonový pojazdový zdvihák

Nástroje:

- 1 automatický nôž pre každého člena posádky,

2 rámové píčky s nelámavými listami
1 malá sekera
2 nožnice na plech, jedny zahnuté, druhé rovné
1 nožnice na rezanie aramidových, laminátových alebo karbónových vlákien,
1 kliešte
1 sochor
1 1a1/4 palcové svorníkové nožnice
1 ohýbačka trubiek
1 5 m dlhé nylonové lano s medzou pevnosti 3-tony
1 zveráková svorka
1 sada rúrkových kľúčov (AF)
1 sada rúrkových kľúčov (metrických)
1 sada prstencových a vidlicových kľúčov (metrických a AF)
1 sada Allenových kľúčov (metrických a AF)
2 kladivá
1 4 kg ploché kladivo
1 súprava plochých a krížových skrútkovačov
1 lampa.

DODATOK 4 VYBAVENIE POTREBNÉ NA INTENZÍVNU STAROSTLIVOSŤ

1. VŠEOBECNE

Tento dodatok sa týka vybavenia pre všetky podujatia registrované vo FIA medzinárodnom kalendári:

A. na okruhoch s licenciou FIA stupňa 1, 2, 3 alebo 4

B. na okruhoch s licenciou stupňa 5 alebo 6; rally, CCR a PAV

Výber vybavenia by mal byť určený miestnou praxou a preferenciami. Veľký dôraz sa kladie na možnosť použitia fiberoptickej laryngoskopie a intubácie. V každom prípade, musí byť záchranný personál oboznámený a trénovaný v použití zvolených nástrojov.

Lekárske centrá a resuscitačné jednotky sú predovšetkým určené na príjem osôb, ktoré utrpeli zranenie pri motoristických podujatiach. Avšak niekedy sú vyzvaní prijať osoby s problémami, ktoré nesúvisia s úrazom.

V praxi, v závislosti od daného prípadu, môžu byť vyhradené len pre osoby spojené so súťažou alebo môžu byť otvorené aj pre verejnosť.

Okrem lekárskeho vybavenia potrebného pre intenzívnu starostlivosť (viď čl. 2 nižšie) musia byť vybavené aj na ošetrovanie menších problémov, či už súvisiacich s úrazom alebo nie (výber vybavenie je v zodpovednosti hlavného lekára).

2. ZÁKLADNÉ VYBAVENIE, MINIMÁLNE POŽIADAVKY

A. Pre lekárske centrá na okruhoch s licenciou stupňa 1, 2, 3 alebo 4 počas priebehu podujatí registrovaných v medzinárodnom kalendári.

Lekárske vybavenie uvedené nižšie by malo byť prítomné v dostatočnej kvalite, aby umožnilo súčasnú intenzívnu starostlivosť dvoch zranených.

i) vybavenie na zabezpečenie horných dýchacích ciest

- vybavenie na endotracheálnu intubáciu
poznámka: musí sa potvrdiť správne umiestnenie endotracheálnej trubice
- vybavenie na zabezpečenie dýchacích ciest a ventiláciu v prípade obtiažnej alebo nemožnej intubácie (napr. Fastrach® alebo Combitube® atď.)
- dýchacie masky bez spätného vdychovania zo zdrojov kyslíka s vysokým prietokom (pre pacientov so spontánnym dýchaním)
- Guedelové vzduchovody veľkosti 3 a 4,
- nazofaryngeálne vzduchovody veľkosti 7 a 8,
- laryngoskop pre dospelých a náhradné batérie/žiarovky
- orotracheálne kanyly veľkosti 7 a 8, s vhodným spojkami a príslušenstvom na nafúknutie manžety
- „capnography“ zariadenie (musí byť aj náhradné)
- detektor pažerákovej intubácie
- zariadenia na minikrikotómiu

ii) dýchanie

- prenosná odsávačka (vákuum 300mm Hg) (musí byť aj náhradné)
- celá škála odsávacích katétrov a Yankauerova pevná sacia rúrka
- „self-inflating“ vak so zásobou kyslíka a maskou na tvár
- mechanický dýchací prístroj využívajúci rôzne aktuálne akceptované metódy (**musí byť náhradná**),
- centrálny alebo prenosný zdroj kyslíka s redukčným ventilom & príslušnými prípojkami,
- hrudná drenáž s jednocestným ventilom

Odporúča sa hygienická rúška pre umelé dýchanie (v prípade, že je nevyhnutná resuscitácia dýchaním z úst do úst).

iii) podpora krvného obehu

- pomôcky na zastavenie krvácania pri ťažkom poranení končatín
Poznámka: *použitie chirurgických svoriek nie je v tejto situácii odporúčané a nemalo by sa naň spoliehať. Dôrazne sa odporúča používať pre tento účel schválené obväzové balíčky na zastavenie krvácania, takisto ako aj hemostatické prípravky (QucikClot atd).*
- zariadenie na neinvazívnu stabilizáciu zlomenín panvy
- vybavenie na zaistenie vnútrožilového prístupu
- potrebný materiál na vykonanie infúzie IV x 4
- IV kanyly - veľkosť 14 x3 / veľkosť 16 x3
- sada na zavedenie centrálnej venózne kanyly
- nasogastrické sondy
- materiál na katetrizáciu močového mechúra
- dostatočný objem volumexpanderov
- monitor srdcovej činnosti
- pulzný oxymeter
- EKG
- defibrilátor (musí byť aj náhradný)
- tlakomer a stetoskop

iv) lieky

- resuscitačné lieky aktuálne odporúčané na použitie v príslušnej krajine

Podľa indikácie sa vyžadujú nasledovné látky:

- lieky na dýchacie ťažkosti
- lieky na srdcovocievne problémy
- analgetiká alebo spasmolytiká
- sedatíva a antiepileptické lieky
- glukokortikoidy
- lieky na intubáciu a anestéziu

Tento zoznam nie je vyčerpávajúci a je ponechaný na individuálne rozhodnutie, musí tiež zahŕňať plný sortiment liekov používaných pri lekárskech a traumatických zásahoch pred umiestnením v nemocnici.

v) Ďalšie vybavenie

Povinné vo všetkých prípadoch:

- zásoba kyslíka
- imobilizér pre zranených (beanbag)
- jednotka obsahujúca sterilizované chirurgické nástroje včítane hemostatického materiálu
- materiál na počiatočné ošetrovanie obetí väčších popálenín
- nafukovacie dlahy pre repozíciu a fixáciu zlomenín
- chirurgické goliere (rôzne veľkosti)
- spotrebný materiál: močové katétre, materiál na šitie a rôzne ihly a otoskop

Odporúčané:

- vybavenie pre rontgen a ultrazvuk (pre pacientov s úrazmi)

Vhodné:

- oftalmoskop

B. Pre lekárske centrá na okruhoch s licenciou s FIA stupňom 5 alebo 6; ošetrovacie/resuscitačné jednotky pre preteky do vrchu a v servisných parkoviskách rally; resuscitačné sanitky pre rally WRC a bivaky v CCR:

Odporúča sa mať dva z každej položky uvedenej nižšie, aby sa umožnila súčasná intenzívna starostlivosť o dvoch zranených.

i) vybavenie na zabezpečenie horných dýchacích ciest

- vybavenie na endotracheálnu intubáciu
- vybavenie na zabezpečenie dýchacích ciest a ventiláciu v prípade obtiažnej alebo nemožnej intubácie (napr. Fastrach® alebo Combitube® atď.)
- dýchacie masky bez spätného vdychovania zo zdrojov kyslíka s vysokým prietokom (pre pacientov so spontánnym dýchaním)
- Guedelové vzduchovody veľkosti 3 a 4
- nazofaryngeálne vzduchovody veľkosti 7 a 8
- laryngoskop pre dospelých a náhradné batérie/žiarovky
- orotracheálne kanyly veľkosti 7 a 8 s vhodným spojkami a príslušenstvom na nafúknutie manžety
- zariadenia na minikrikotómiu
- zariadenie na detekciu vydychnutého CO²

ii) dýchanie

- prenosná odsávačka (vákuum 300mg Hg)
- celá škála odsávacích katétrov a Yankauerova pevná sacia rúrka
- „self-inflating“ vak so zásobou kyslíka a maskou na tvár
- mechanický dýchací prístroj využívajúci rôzne aktuálne akceptované metódy
- centrálny alebo prenosný zdroj kyslíka s redukčným ventilom & príslušnými prípojkami,
- hrudná drenáž s jednocestným ventilom

Odporúča sa hygienická rúška pre umelé dýchanie (v prípade, že je nevyhnutná resuscitácia dýchaním z úst do úst).

iii) podpora krvného obehu

- vybavenie na zaistenie vnútrožilového prístupu
- potrebný materiál na vykonanie infúzie IV x 4
- IV kanyly - veľkosť 14 x3 / veľkosť 16 x3
- sada na zavedenie centrálnej venózne kanyly
- defibrilátor prednostne AED poloautomatického typu
- tlakomer a stetoskop

iv) lieky

- zoznam je totožný so zoznamom uvedeným v bode A

v) Ďalšie vybavenie

- zoznam je totožný so zoznamom uvedeným v bode A s nasledovnými prídavkami:
ak je umiestnenie v púštnej krajine a ďaleko od nemocnice, musí bivak CCR obsahovať röntgenový prístroj a ultrazvukové zariadenie.

DODATOK 5 VYBAVENIE V HELIKOPTÉRE

Helikoptéra musí byť vybavená minimálne s nosidlami náležite pripevnenými ku podlahe a dosiahnuteľnými pre ležiaceho zraneného.

V čase prepravy zraneného do nemocnice musí byť vybavená s materiálmi v súlade so zoznamom v Dodatku 3 „Mobilné zásahové vybavenie – lekárske zásahové vybavenie“ a s EKG/defibrilátor.“

DODATOK 6 PROJEKT LEKÁRSKEHO STREDISKA

1. UMIESTNENIE

Lekárske stredisko musí byť situované, pokiaľ to je možné v relatívne centrálnom umiestnení, vhodne izolovanom a inštalované na uzavretom a stráženom pozemku. V žiadnom prípade, pokiaľ to nie je za účelom ošetrovania, nemôže byť verejnosti povolené vstúpiť alebo prechádzať cez priestor ohraničený týmto pozemkom. Musí byť tiež ľahko dosiahnuteľné z dráhy a malo by byť umiestnené vedľa vjazdu do boxovej uličky, okrem prípadov s udelenou výnimkou. Ak sa vyžaduje helikoptéra, musí susediť s priestorom pre helikoptéru.

2. CELKOVÝ DIZAJN

Každé lekárske stredisko musí byť dostatočne veľké a komfortné (elektrina, tečúca voda, WC, vyhrievanie alebo ak je potrebná klimatizácia, atď.)

Musí obsahovať:

- minimálne 2 lôžka pre intenzívnu starostlivosť: každé lôžko musí mať dostatočný priestor na každej strane, aby bola pacientovi umožnené dostať primeranú starostlivosť (minimálny priestor na 1 posteľ: 4 x 3 m) minimálne s jednou sprchou pre prípady popálenín a 2 lôžka na všeobecné ošetrovanie: tieto dve časti musia byť jedna od druhej izolované
- skladový priestor, recepcia, zariadenia pre internú a externú komunikáciu
- priestor pre lekárskeho personálu a priestor pre dopingové kontroly.

3. PRAKTICKÁ REALIZÁCIA STÁLEHO LEKÁRSKEHO CENTRA

3.1 Dizajn je ľubovoľný za podmienky je nad všetko funkčný a že obsahuje všetky podstatné prvky uvedené nižšie. Plán uvedený v článku 5 a na konci tohto Dodatku je príklad ale nie je povinný.

3.1.1 Každé lekárske stredisko, či stále alebo nie, musí byť vybavené nasledovnými zariadeniami pre vnútornú a vonkajšiu komunikáciu a informácie:

V každom prípade:

- medzinárodný telefón
- rádiové spojenie

Pre FIA majstrovstvá (F1, GT1 a WTCC):

- internetové pripojenie (vhodné aj v ostatných prípadoch)

Voliteľné:

- televízny obraz vysielaný dispečingom

3.2 Stále lekárske centrum sa musí skladať z dvoch častí:

a) Sekcia intenzívnej starostlivosti pozostáva z:

- 3 stanovišťa na ošetrovanie
- 2 stanovišťa na intenzívnu starostlivosť v jednej miestnosti alebo v dvoch samostatných miestnostiach
- 1 stanovište na ošetrovanie vážnych popálenín s minimálne jednou sprchou (s ohybnou hadicou a odtokom vody)

- 1 dvere umožňujúce priamy vstup zranených zvonku s minimálnou šírkou 2 m; dvere medzi miestnosťami v tejto zóne nesmú byť užšie ako 1,5 m.

Pôdorys sekcie pre intenzívnu starostlivosť tak ako je tu definovaná nesmie byť menej ako 30m², mimo prípadných ďalších miestností.

b) Sekcia všeobecného ošetrovania a recepcia pozostávajú z:

- zvláštného vchodu (odlišný od vchodu na intenzívnu starostlivosť)
- priestor recepcie
- kancelária lekára
- miestnosť na všeobecné ošetrovanie a zotavenie (2 posteľe)
- stanovište na lekárske vyšetrenie
- toalety pre verejnosť
- pokiaľ je možné, zóna na stravovanie a oddych pre zdravotnícky personál s prezliekaňou, súkromnými toaletami a sprchami
- miestnosť na uloženie materiálu.

Priestor pre antidopingové kontroly zriadený vedľa musí pozostávať minimálne z jednej miestnosti určenej na kontrolu, ako aj zo samostatného WC v priebehu kontroly. Odporúča sa zriadiť aj druhú miestnosť tak, že dvaja jazdci môžu byť kontrolovaní v rovnakom čase.

Celkový pôdorys pre všeobecné ošetrovanie má byť asi 60m².

3.3 V oboch sekciách, v sekcii pre intenzívnu starostlivosť a v sekcii pre všeobecné ošetrovanie má byť zaistené nasledovné: dostatočný počet kohútikov na teplú i studenú vodu, vhodné osvetlenie a ohrev a núdzový zdroj elektrickej energie.

3.4 Prechod medzi dvoma sekciami by mal byť zabezpečený (zámkami alebo inak). Musí mať šírku 1,5 m (jedne dvere) alebo 2 m (dve dvere).

3.5 Ak je zabezpečená ďalšia miestnosť pre dodatočné vyšetrenia (röntgen alebo iné), môže byť spoločná pre obe sekcie strediska alebo má byť zaradená do sekcie pre intenzívnu starostlivosť.

4. MINIMÁLNE PODMIENKY, KTORÉ JE POTREBNÉ REŠPEKTOVAŤ PODĽA STUPŇA FIA LICENCIE VYDANEJ PRE OKRUH

a) v prípade licencie FIA stupňa 1, 2, 3 alebo 4:

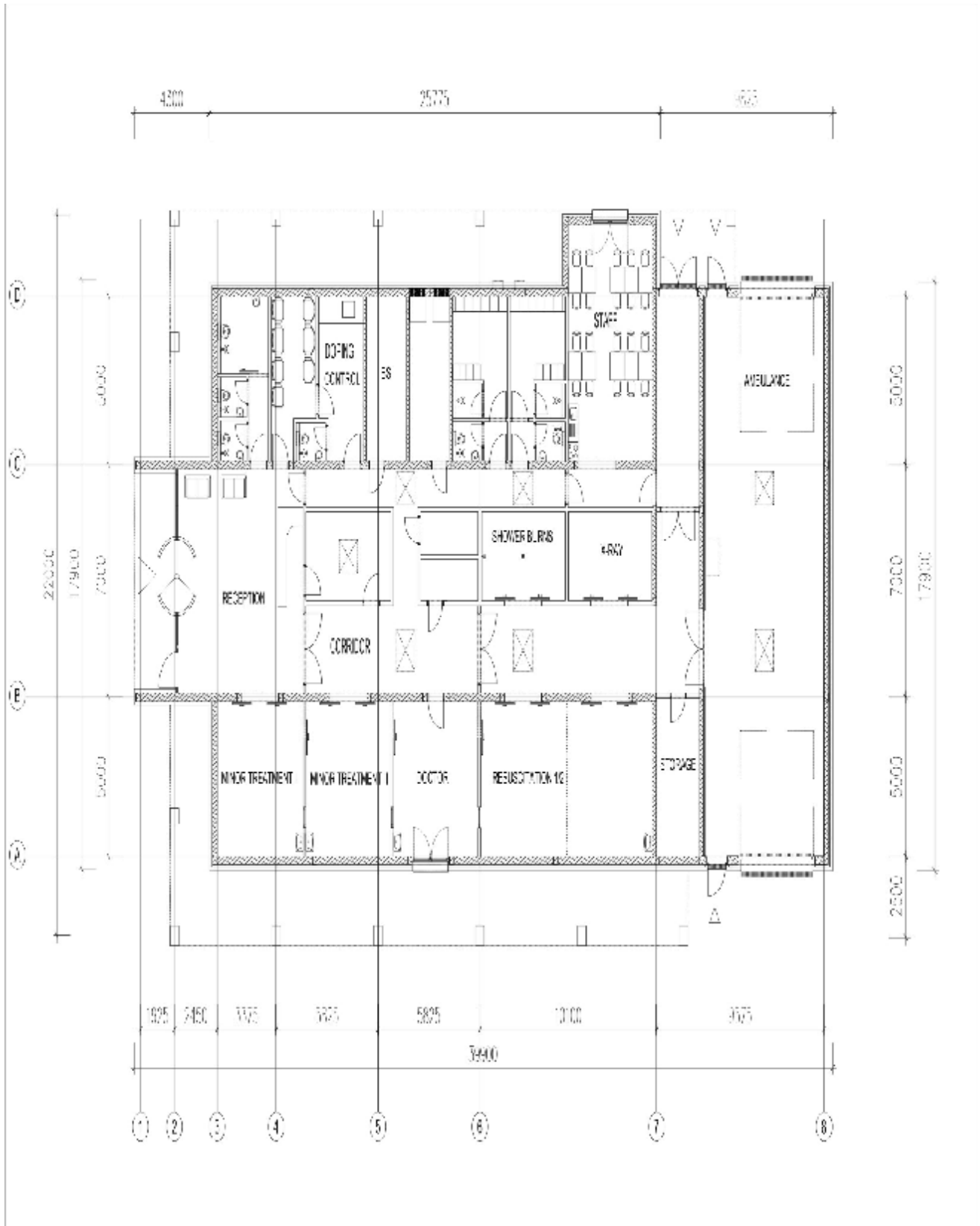
- konštrukcia lekárskeho centra, ktorá striktné rešpektuje údaje uvedené v predchádzajúcich článkoch 1 – 3
- usporiadanie uvedené v čl. 5 je len príkladom pre konštrukčný tím

b) v prípade licencie FIA stupňa 5 alebo 6: nasledovné minimálne požiadavky sa vyžadujú, či je centrum stále alebo provízorne:

- pevné podlažie
- prístrešok zabezpečujúci úplnú ochranu proti prírodným živlom zo všetkých strán, pokiaľ možno pevný (napr. prenosné kabíny)
- prívod elektrickej energie
- prívod studenej a teplej vody
- 2 lôžka s dostatočným priestorom na každej strane, ktorý umožní, aby pacient dostal primeranú starostlivosť (minimálny priestor na 1 posteľ: 4 x 3 m); jedno môže byť umiestnené v mobilnej resuscitačnej sanitke, ktorá musí byť na stálom mieste alebo musí byť nahradená, ak sa použije na prepravu zraneného
- priestor na administratívne práce a na uloženie vybavenia
- izolácia priestorov prístupných pre verejnosť so stráženým a kontrolovaným vstupom

c) vo všetkých prípadoch musí FIA schváliť ešte predtým, ako začne výstavba alebo úprava.

5. PRÍKLAD PLÁNU STÁLEHO LEKÁRSKEHO CENTRA (OKRUH ABU DHABI – 2009)



DODATOK 7 VYSLOBODZOVACIE TÍMY

1) PRE OKRUHY

Tvorí ho šesť ľudí, medzi ktorými môže byť zaradený lekár skúsený v ošetrovaní nehôd. Piaty ostatní môžu byť: hasiči, záchranári, ošetrovatelia, traťoví komisári, atď. Jeden z nich bude riadiť vozidlo.

Vozidlo musí byť rýchle a manévrovateľné a musí byť schopné prepravovať 6 osôb ako aj nižšie uvedený materiál:

Vo všetkých prípadoch:

- fixačná dlahu na chrbticu, KED alebo podobná
- pevná podložka na chrbticu
- matrac (beanbag) s pumpou
- príslušné nožnice a nože
- ohňovzdorná prikrývka.

Navyše sa vyžaduje vhodná výstroj a zreteľné označenie.

Pre všetky disciplíny, v ktorých sa používa sedadlo, ktoré je možné extrahovať sa musí použiť FIA vyslobodzovací vak.

Inštruktáž a tréning tvoria základ pre účinnosť tímu.

FIA môže dať k dispozícii potrebné dokumenty (brožúry, video, atď.).

Vyslobodzovacie tímy musia byť kompetentné na vyprostovanie zranených zo všetkých typov vozidiel, otvorených alebo uzavretých. Musia sa zúčastniť na špeciálnom tréningovom kurze (pre FIA majstrovstvá: FIA tréningový kurz alebo cvičenia na podujatiach majstrovstva).

Ak sa príhodi nehoda, nesmú vyslobodzovacie tímy začať zasahovať, pokiaľ nedostanú pokyn od lekára na mieste.

2) INÉ PODUJATIA

Odporúča sa a môže sa vyžadovať prítomnosť personálu tréňovaného na vyprostovanie ako je popísané vyššie.

DODATOK 8 ÚLOHA FIA LEKÁRSKEHO DELEGÁTA

1) OKRUHY

Pred podujatím:

- prečíta a pripomienkuje obsah lekárskeho dotazníka pre dané podujatie.

Pre informáciu:

Pred konaním podujatia ktoré je prihlásené do FIA majstrovstva F1, WTCC alebo FIA GT po prvý krát, vykoná FIA inšpekciu lekárskeho služieb a organizátorom navrhnutých nemocníc.

Inšpekcia pozostáva z:

- kontroly (a ak je nové aj z homologácie) lekárskeho strediska
- na dráhe: výber alebo potvrdenie umiestnenia záchranných služieb
- ohodnotenie a kde je potrebné tréning činnosti záchranných a vyprostovacieho tímov.

Počas podujatia:

- a) Skontroluje, či lekárske služby pracujú správne a či odpovede v lekárskom dotazníku sú správne.
- b) Dozrie a zhodnotí bezpečnostné cvičenia (vyprostovanie, celkové správanie sa záchranných služieb, atď.)
- c) Trvale sa zdržiava na dispečingu pri hlavnom lekárovi a riaditeľovi preteku.
- d) V prípade nehody:
 - ak to považuje za potrebné, dopraví sa na miesto nehody a zotrú tam určitý čas alebo počas celej záchrannej operácie
 - napíše správu pre FIA tlačového delegáta
 - spoločne s hlavným lekárom má zodpovednosť povoliť jazdcovi po nehode opätovné pretekánie (pozri Prílohu L, kapitola II, článok 2.2.1).

Po podujatí:

- napíše správu o podujatí na FIA, ktorá ju zašle na ASN (ktorá musí zaslať kópiu na okruh a príslušnému hlavnému lekárovi)
- kde to je príslušné, sleduje jazdca prijatého do nemocnice.

2) RALLY

Pred podujatím:

- prečíta a pripomienkuje obsah lekárskeho dotazníka a záchranný plán pre dané podujatie
- vykoná inšpekciu lekárskeho služieb a organizátorom navrhnutých nemocníc pre každú novú rally vo FIA majstrovstvách sveta (WRC) ako aj pre každú rally, ktorá nebola súčasťou Majstrovstva v uplynulých piatich rokoch. Táto inšpekcia sa vykoná, ak sa rally koná na rovnakom mieste a musí byť vykonaná pred tým ako bola daná rally zaradená do kalendára WRC. Zahrňuje kontrolu tréningu a kvalifikácie rôznych zložiek tvoriacich záchrannú sieť, ako aj tréning záchrannej činnosti a vyprostovania, ak to je potrebné.

Počas podujatia:

- a) Skontroluje, či lekárske služby pracujú správne a či sa rešpektuje bezpečnostný plán ako aj či odpovede v lekárskom dotazníku sú správne.
- b) Skontroluje tréning a ak je potrebné, zodpovednosť za rôzne prvky tvoriace záchrannú sieť.
- c) Prispeje k tréningu prvej pomoci súťažiacich.
- d) Prejde každou rýchlostnou skúškou minimálne jednu hodinu pred prvým súťažiacim; toto sa musí vykonať v úzkej spolupráci s FIA bezpečnostným delegátom a riaditeľom súťaže. Toto vyžaduje, aby lekárske služby boli na svojich pozíciách jednu a pol hodiny pred prejazdom prvého súťažiaceho.
- e) V prípade nehody:
 - musí byť stála komunikačná linka medzi lekárske delegátom a hlavným lekárom prostredníctvom mobilu, telefónu alebo rádiom, takže môže byť stále aktuálne informovaný o nehodách a incidentoch, ktoré sa mohli prihodiť.
 - ak považuje za potrebné a realizovateľné, je spolu s miestnym lekárom na mieste nehody počas záchranej operácie
 - spolu s hlavným lekárom poskytne pre denné zasadnutie športových komisárov správy o incidentoch alebo nehodách
 - spoločne s hlavným lekárom má zodpovednosť povoliť jazdcovi po nehode opätovné pretekánie (pozri Prílohu L, kapitola II, článok 2.2.1).

Po podujatí:

- napíše správu o podujatí na FIA, ktorú zašle na ASN (musí zaslať kópiu organizátorovi a príslušnému hlavnému lekárovi)
- kde to je príslušné, sleduje jazdca prijatého do nemocnice.