

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 Záchranne služby
- 2.7 **Lekárske služby**
- 2.8 Ďalšie služby
- 2.9 **Postupy pre vozidlá safety car (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 **Lekárske služby**
- 3.4 Hasičské a záchranne 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 **Lekárske služby**
- 4.4 Hasičské a záchranne služby
- 4.5 Ďalšie služby

ČLÁNOK 5 – RALLY (1. KATEGÓRIE)

- 5.1 Všeobecne
- 5.2 Bezpečnostný plán a administratívne postupy
- 5.3 **Popis zložiek lekárskeho a záchranného zariadenia**
- 5.4 Bezpečnosť verejnosti
- 5.5 **Bezpečnosť súťažných posádok**
- 5.6 Správa o nehode

ČLÁNOK 6 - CROSS COUNTRY RALLY

- 6.1 Všeobecne
- 6.2 Bezpečnostný plán a administratívne postupy
- 6.3 **Popis zložiek ktoré môžu tvoriť lekárske a záchranné služby**
- 6.4 Bezpečnosť verejnosti
- 6.5 **Bezpečnosť súťažných posádok**

ČLÁNOK 7 - PRETEKY DO VRCHU

- 7.1 Organizácia všeobecne
- 7.2 Dohľad nad cestou
- 7.3 **Lekárske služby**
- 7.4 Hasičské a záchranne služby
- 7.5 Evakuácia

SÚHRNNÁ TABUĽKA požiadaviek pre každú disciplínu

DODATKY

- 1. Odporúčania ohľadom súkromného testovania na pretekárskych okruhoch
- 2. **Kvalifikácie hlavných lekárov pre FIA Majstrovstvá**
- 3. **Mobilné zásahové vybavenie**
- 4. **Vybavenie potrebné pre intenzívnu starostlivosť**
- 5. **Vybavenie vo vozidlách používaných na evakuáciu zranených**
- 6. **Projekt lekárskeho strediska**
- 7. **Vyprošťovacie tímy**
- 8. **Úloha lekárskeho delegáta FIA**

ČLÁNOK 1 - ÚČEL

1.1 DEFINÍCIA

Táto Príloha definuje ciele dohľadu nad traťou a pohotovostných služieb a určuje pravidlá, ktoré treba dodržať, aby sa tieto ciele dosiahli v rôznych disciplínach motoristického športu spadajúcich pod Medzinárodný športový poriadok (MŠP). 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 upozorňuje, že nespadá pod jej zodpovednosť regulovanie súkromného testovania, avšak odporúča sa, aby všetky osoby, ktoré testujú v súťažných rýchlostiach:

- 1) zaistili, aby nikto iný nebol ohrozený a
- 2) vykonali základné opatrenia pre svoju vlastnú bezpečnosť, ktoré vychádzajú z noriem vyplývajúcich z týchto odporúčaní.

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

1.2 RIADENIE

Všetky tieto činnosti by mali vždy byť 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 odporúčaníach. 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 zriadenia:

- stanovišť dohľadu
- lekárskech a hasičských služieb 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

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

Bezpečnostní pracovníci (napr. traťoví komisári, lekári, zdravotnícki záchranári, hasiči, atď.) by mali byť ľahko identifikovateľní vo svojich funkciách a spôsob vizuálnej identifikácie má byť uvedený 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 činovníkov pri dráhe;

- d) vysielaczkou 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 dráhy a zabezpečiť:

- a) aby dráha 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;
- činník 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 dráhu 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 riadne vedený denník obsahujúci všetky správy o pozorovaniach, čo umožní v prípade 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 kontrolované po celej dĺžke boxovej uličky.

2.2.2 Obmedzenie personálu

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

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

Čo sa týka členov tímu, majú sa aplikovať nasledovné pravidlá:

Členovia tímu majú povolený vstup na cestu k boxom iba bezprostredne pred tým, ako majú začať 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 tela od ohňa, včítane tváre a očí.

Ľudia nesmú byť vpustení na žiadne miesta v budove boxov počas pretekov, ktorý zahŕňajú tankovanie pretekárskych vozidiel, pokiaľ príslušné miesto nie je dostatočne chránené proti ohňu, ktorý môže vzniknúť vo výjazde z boxov.

2.3 STANOVISŤIA 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

V závislosti od charakteru okruhu je určený počet stanovišť a ich umiestnenie pre každý okruh, 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 je potrebné 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.

S cieľom pomôcť pri uplatňovaní pravidiel o žltých vlajkách (viď čl. 2.5.4.1 b), môže byť definovaný presný bod od ktorého žlté vlajky alebo svetlá platia (zákaz predbiehania) a to pomocou žltého bočného značenia na okraji trate čo najďalej od pretekárskej stopy a/alebo pomocou flexibilných zvislých značiek ("floppy") na okraji. Účel takých označení musí byť vysvetlený v zvláštnych ustanoveniach.

2.3.3 Vybavenie

Každé stanovište má byť vybavené:

- a) spoľahlivým obojsmerným systémom spojenia s dispečingom a nezávislým záložným systémom
- b) sadou signalizačných vlajok pozostávajúcej z nasledovných:

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" s čiernymi písmenami veľkosti 40 cm na bielom pozadí o veľkosti najmenej 60 cm x 80 cm, ktorá sa použije ak je na trati vozidlo Safety car.

- c) jednou 15 litrovou nádobou a dvoma 4 litrovými nádobami naplnenými uhličitom vápenatým alebo inou látkou s podobnou hmotnosťou, ktorá absorbuje olej
- d) dvoma pevnými metlami a lopatami
- e) **minimálne 3 prenosnými hasiacimi prístrojmi, vhodnými na hasenie požiaru vozidla pod šírým nebom, s celkovou hmotnosťou maximálne 10 kg a minimálnym obsahom hasiacej látky 6 kg**, plus doplnkové zariadenia uvedené v bode 2.6.2.3.

2.3.4 Personál

Za každé hlavné stanovište zodpovedá vedúci stanovišťa (pozorovateľ) a jeho zástupca, ktorí sú spôsobilí vykonávať svoje funkcie po absolvovaní 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 nie 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 výslovnej požiadavky tak neurobiť (napr. Grand Prix F1),
- po ukončení každej činnosti na dráhe, má stanovište pokračovať v kontrole svojho úseku dovedy, pokiaľ ho 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 predpisov.

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 sa môžu tiež použiť pre určité signály ale toto má byť jednoznačne určené vo Zvláštnych ustanoveniach príslušného podujatia.

V 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).

Ak sa použije viac ako jeden spôsob signalizácie musí byť v zvláštnych ustanoveniach uvedené, ktorý z nich je určujúci. Štart by mal byť ovládaný z miesta v blízkosti štartovej čiary, z ktorého štartér môže vidieť kompletný priestor štartového roštu medzi bariérami a ktoré by malo byť viditeľné pre všetkých jazdcov v uzavretých aj otvorených vozidlách. Malo by byť chránené pred úločkami letiacimi zo smeru roštu.

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 blikáť 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 odlišenie 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 splývať
- 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 blikajúcim svetlom,
- ak je nevyhnutné mávať dvoma žltými vlajkami, 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 signálky;
- elektrický systém by mal pripojený k automatickému neprerušiteľnému zdroju napätia
- svetelné signály bežne ukazujú jeden signál, prítomnosť vlajkových traťových komisárov má zásadný význam v prípade, že situácia 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 sa môže použiť na odštartovanie pretekov. 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 klude a nikdy nie na dlhšie ako na 10 sekúnd.

Ak pre nejakú príčinu nie je možné použiť 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 pretekov. 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 pretekov: všetky vozidlá majú ihneď znížiť rýchlosť a pokračovať pomaly k línii červenej vlajky (**)
pozri poznámku na konci bodu b)
- 3) predbiehajúce 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 sú preteky zastavené, pretekári by mali mať na pamäti, že prekročenie rýchlosti je zbytočné, lebo:
 - klasifikácia pretekov alebo poradie reštartu na rošte 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 líniou červenej vlajky (*) pokiaľ nie sú informované či preteky budú pokračovať alebo skončia a budú dané pokyny traťovými komisármi podľa zvláštnych ustanovení podujatia.

Červenú vlajku môže použiť riaditeľ súťaže alebo ním určená osoba tiež na uzavretie okruhu (pozri bod 2.1.4).

(*): 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 sú preteky zastavené alebo odložené, kde sa môže na nich vhodne dohliadať a kde môžu byť usporiadané na štartový rošt z ktorého ich vozidlo Safety car odvedie ak budú preteky pokračovať.

c) čierno-biela šachovnicová vlajka:

Mávanie touto vlajkou signalizuje ukončenie tréningu alebo pretekov.

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 tabuľi.

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 pretekov 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

Je signálom nebezpečenstva a signalizuje sa ňou jazdcovi 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: **výrazne** spomaliť, nepredbiehať a byť pripravený zmeniť smer alebo zastaviť. Je tu nebezpečenstvo a trať je celkom alebo čiastočne blokovaná **alebo traťoví komisári pracujú na trati alebo vedľa nej.**

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

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 treba jazdca upovedomiť.

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

Mávaním touto vlajkou sa 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 signalizuje vozidlu, ktoré je predbiehané o kolo. Vtedy 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 sa tiež použiť ak riaditeľ súťaže považuje za potrebné signalizovať štart zoraďovacieho 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 signál na zastavenie pretekov daný červeným svetlom alebo panelom, má sa to stať úplne pod kontrolou 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 pretekov 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 štartovou 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 svetlo má byť namontované priamo nad zeleným a nad nimi namontované žlté blikajúce svetlá.

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 (redundantnom) riadiacom obvode. Silne sa odporúča automatické pomocné napájanie. 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)

Na FIA webstránke (Sport – Regulations – Circuits) je zobrazený odporúčaný štandardný model ovládacieho panelu.

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 to nie je možné, 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 štarte 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 rozsvietia 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 letnom štarte

Počas formovacieho kola budú na štartovej čiare rozsvietené červené svetlá. Signál štartu bude daný zelenými svetlami, ktoré nahradia červené, aktivované pod kontrolou štartéra. Ak sa vyskytne problém v čase 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 v 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 uvoľnenie dráhy pred blížiacim sa vozidlom vopred 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 znovu naštartovať. V týchto prípadoch, kým jazdec nedá zreteľne najavo, že už nebude pokračovať, sa nemajú uviesť do činnosti iné prostriedky, napr. pohotovostné vozidlá, žeriavy atď. Je potrebné, aby jazdec zostal v blízkosti vozidla až do konca pretekov alebo aby aspoň informoval vedúceho stanovišťa o tom, 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 osobám (jazdcom a traťovým komisárom).

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

Má mať prostriedky a vybavenie na vyslobodenie jazdca z poškodeného vozidla;

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

Má byť schopná vytiahnuť 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, aby vozidlá dosiahli ktorúkoľvek časť okruhu v primeranom čase, a aby boli primerane personálne a prístrojovo vybavené podľa článku 2.6.2 pre hasičskú službu, podľa Dodatku 3 pre lekársku a/alebo vyslobodzovaciu službu.

Je nevyhnutné, 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 paddocku. Pre všetky ostatné oblasti organizátor zriadi nezávislú službu 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 v primeraných vzdialenostiach, v intervaloch neprevyšujúcich 500 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 250 m. Odporúča sa mať k dispozícii hasiace prístroje (bez obsluhy) každých 100 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 pravom uhle k prvej ochrannej línii približne vo výške 2 m nad zemou.

K dispozícii majú byť aj rezervné hasiace prístroje, aby sa s nimi nahradili tie, ktoré už boli použité.

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

Doplnková výbava:

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

- a) nástroje na otočenie prevráteného auta, t.j. laná, háky, dlhé sochory;
- b) ohňovzdorné prikrývky na dusenie ohňa (min. 1,8 x 1,8 m)
- c) nehorľavé rukavice s hliníkovou vložkou;
- d) 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 fľaš, 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 Výbava 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: účinnosť v hasení požiarov vozidiel, vhodnosť pre použitie pod šírým nebom, nízka toxicita, súlad s národnými právnymi predpismi a normami. Požadovanými vlastnosťami je aj absencia klzkých zvyškov a minimálny vplyv na viditeľnosť.

2.6.3 Vyslobodenie

2.6.3.1 Ciele

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

Prvé záchranné činnosti spravidla vykonávajú 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 zakliesnený vo svojom vozidle, môžu záchranné služby požiadať o radu technika z príslušného tímu. V tom prípade sa má manažér tímu osobne dostaviť na dispečing, ak ešte nebol dovtedy kontaktovaný.

Ak sa vyžaduje prítomnosť členov tímu na mieste nehody, riaditeľ súťaže povolí, aby tam boli odprevadení a skontaktovaní s vedúcim záchranného tímu. Každý ďalší zásah na dráhe je prísne vyhradený pre záchrannú službu a príslušných činníkov preteku.

2.7 LEKÁRSKE SLUŽBY

2.7.1 Všeobecne:

Poskytované lekárske služby majú byť v súlade s predpismi obsiahnutými v tomto článku. Musia tiež spĺňať požiadavky právnych predpisov platných v každej krajine.

Predpisy **uvedené nižšie (a sumarizované v súhrnnej tabuľke na konci tejto Prílohy H)** platia pre všetky medzinárodné podujatia. **Pre FIA F1, GT1 a WTCC majstrovstvá sú predpisy uvedené nižšie striktné povinné a v žiadnom prípade nesmú mať podmienený charakter.**

Na medzinárodných podujatiach má FIA právomoc kedykoľvek kontrolovať organizáciu zdravotníckych služieb.

Tieto predpisy neplatia pre súkromné testovania, ktoré podliehajú špecifickým požiadavkám (pozri Dodatok 1).

Technické lekárske informácie a základné praktické pokyny sú uvedené v súhrnnej tabuľke 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 schválení 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 mu zaistiť 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. Každé dva roky je povinný zúčastniť sa seminára hlavných lekárov. Každému lekárovi, ktorý plánuje požiadať o funkciu hlavného lekára sa dôrazne odporúča zúčastniť sa na vyššie uvedenom seminári.

Hlavný lekár musí mať dobré písomné a hovorové znalosti anglického jazyka.

*Menovanie asistenta hlavného lekára je povinné. **Aj on musí mať dobrú znalosť anglického jazyka. Asistuje hlavnému lekárovi a je delegovaný pre určité úlohy, pri ktorých ho môže dokonca nahradiť.***

2.7.2.2 Povinnosti hlavného lekára

Vo všetkých prípadoch:

a) vytvorenie záchranej 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 služieb na mieste má predbežne kontaktovať osobu zodpovednú za 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 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) na podujatiach, na ktorých hlavný lekár nemá priamu zodpovednosť za organizáciu a fungovanie verejnej zdravotnej služby musí byť informovaný o prijatých opatreniach a musí mať nezávislú a otvorenú komunikáciu so zodpovednou osobou.

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 by ho malo byť možné kontaktovať.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC

f) zaslať v pôsobnosti ASN lekársky dotazník (ktorý je 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 zaslaním dotazníka požiadať o zaslanie písomnej odpovede, v ktorej uvedú, že v službe budú lekári pre traumatológiu, neurochirurgiu, všeobecnú a brušnú a cievnú chirurgiu, srdcovú a cievnú pohotovosť 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 lekársky delegát FIA.

2.7.2.3 Lekársky delegát FIA

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 zdravotnícke služby (hlavný lekár, zásahové vozidlá, vyprostenie, sanitky, „peší“ lekári, helikoptéry, lekárske stredisko) by mali byť schopné vzájomne komunikovať prostredníctvom siete prednostne vyhradenej pre použitie zdravotníckej služby.

2.7.3.2 Lekárske zásahové vozidlá (pre vybavenie pozri Dodatok 3)

Musia byť prítomné vo všetkých prípadoch a mali by byť prispôbené charakteru terénu. Ich požadovaný počet závisí od dĺžky a charakteru dráhy. Mali by byť vybavené pre zvládnutie náhlych porúch obehového a dýchacieho systému.

Lekárske zásahové vozidlo (vozidlá) by malo byť spôsobilé nasledovať 1. kolo každého preteku.

Posádka lekárskeho zásahového vozidla má pozostávať z:

- lekára **kompetentného** pre resuscitáciu a skúseného v prednemocničnom ošetrovaní obeť nehôd,
- skúseného vodiča,
- prípadne lekárskeho asistenta (vhodné).

Lekár v lekárskom zásahovom vozidle, ktoré je určené na nasledovanie prvého kola: **by mal byť kompetentný** pre resuscitáciu **a mať skúsenosti v prednemocničnom ošetrovaní obeť nehôd**. Vodič tohto vozidla by mal byť mimoriadne skúsený.

Lekársky personál by mal byť oboznámený a trénovaný v správnom použití všetkého vybavenia lekárskeho zásahového vozidla.

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

Vozidlo schopné nasledovať 1. kolo sa nazýva „FIA lekárske vozidlo“. Musí byť štvordverové a byť schopné prijať aspoň 3 osoby. Ochranná kľetka a kompletne bezpečnostné pásy sa dôrazne odporúčajú.

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

V ďalších lekárskejších zásahových vozidlách musí aspoň jeden člen posádky dobre ovládať anglický jazyk.

2.7.3.3 Vyprošťovacie 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)

*Na podujatí musia byť minimálne 2 **alebo** 3 tímy pre okruhy s dĺžkou väčšou než 6 km.*

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 dočasné stredisko.

b) Každé lekárske stredisko má byť postavené podľa noriem (uvedených v Dodatku 6) **a jeho plán by mal byť predložený Okruhovej a Lekárskej komisii FIA**. Úloha vykonať inšpekciu lekárskeho strediska pred jeho otvorením môže byť delegovaná na ASN okruhu.

Osobitné opatrenia pre majstrovstvá FIA F1, GT a WTCC

1) **Pokyny uvedené v Dodatku 6 sa musia prísne dodržiavať.**

2) **Pred stavbou alebo prestavbou trvalého lekárskeho strediska musia byť plány schválené FIA**. Pred uvedením do prevádzky sa musí uskutočniť lekárska inšpekcia.

c) Pre medzinárodné podujatie, ktoré sa uskutočňuje na okruhu malo by byť prítomné minimálne lekárske vybavenie uvedené v Dodatku 4. Vo všetkých prípadoch **by malo byť zabezpečené všetko** potrebné pre ošetrovanie zranených vyžadujúcich len menšie ošetrovanie ako aj pre ošetrovanie zranených vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť.

2.7.3.5 Personál v lekárskom stredisku

a) Pre majstrovstvá FIA F1, GT1 a WTCC: tím v lekárskom stredisku musí pozostávať aspoň z 2 lekárov **kompetentných** v resuscitácii a aspoň z 2 chirurgov kompetentných 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 dôrazne odporúčaný súlad s vyššie uvedeným zabezpečením a vždy sa vyžaduje prítomnosť lekára **kompetentného** v resuscitácii a chirurga.

2.7.3.6 "Peší" lekári

Hlavný lekár podujatia môže vytvoriť opatrenia pre "peších" lekárov alebo zdravotníckych záchranárov a rozmiestniť ich na stanovištia dohľadu pozdĺž dráhy.

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

Ich prítomnosť je vyžadovaná na výjazde z boxov a každý tím má byť tvorený jedným lekárom a zdravotníckym záchranárom.

2.7.3.7 Označenie lekárskeho a zdravotníckeho personálu

Vo všetkých disciplínach sa vyžaduje nosenie predpisových lekárskeho kombinéz, podľa možnosti nehorľavých. Vyžaduje sa, aby mali svoje funkcie uvedené na chrbte a na hrudi, najmä „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

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

- štandardnou sanitkou
- sanitkou alebo helikoptérou vybavenou na intenzívnu starostlivosť (pozri Dodatok 5)

Či je prevoz pozemný alebo letecký každý ťažko zranený, ktorého stav vyžaduje intenzívnu starostlivosť by mal byť doprevádzaný do nemocnice lekárom kompetentným pre resuscitáciu, ktorému môže v prípade potreby pomáhať kompetentný záchranár.

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

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

a) vo všetkých prípadoch musia byť v lekárskom stredisku umiestnené dve sanitky. Aspoň jedna musí byť v čase, keď je využívaná na prevoz pacienta s intenzívnou starostlivosťou lekársky vybavená (personálne aj zariadením) (pozri Dodatok 5).

b) Helikoptéra v čase, keď je využívaná na prevoz pacienta s intenzívnou starostlivosťou musí byť vo všetkých prípadoch lekársky vybavená, dopravovať fixné nosidlá a byť v súlade s požiadavkami leteckého úradu príslušnej krajiny (pozri Dodatok 5).

c) Helikoptéra 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, nemôže prebiehajúci voľný alebo meraný tréning, alebo samotný pretek pokračovať, pokiaľ sa helikoptéra nevráti, alebo ju nenahradí iná prevádzky schopná helikoptéra.

S výnimkou priameho prevozu do liečebného centra pre ťažké popáleniny by doba letu potrebná na dosiahnutie jednej z nemocníc navrhnutých v lekárskom dotazníku podujatia a schválených lekárskeho delegátom FIA nemala za normálnych okolností presiahnuť 20 minút.

Rôzne dôvody, zvlášť počasie môžu zabrániť odletu alebo návratu helikoptéry.

V takom prípade po konzultácii medzi:

- hlavným lekárom
- riaditeľom pretekov
- FIA lekárskeho delegátom

môže prebiehajúce alebo prerušené podujatie pokračovať alebo byť obnovené za podmienky, že jedna z navrhnutých nemocníc v lekárskom dotazníku podujatia a schválená lekárskeho delegátom FIA je dosiahnuteľná po ceste do 45 minút.

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

- pre stále okruhy sa vyžaduje helikoptéra, ktorá je v pohotovostnom režime;
- okrem prípadu „vyššej moci“, keď čas nevyhnutný na príchod do nemocnice, uvedenej v lekárskom dotazníku podujatia a schválenej Lekárskou komisiou FIA nepresahuje 20 minút;
- pre taký prípad musí byť poskytnutý policajný doprovod;

Súhrnná tabuľka pre maximálne povolený čas prevozu:

helikoptéra	20 minút
sanitka v prípade, že je na helikoptéru výnimka	20 minút
sanitka, v prípade, že prítomná helikoptéra nemôže letieť	45 minút

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: záchranné 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:

- 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 príkazy týkajúce sa požadovaných služieb.
- V praxi to znamená, že prijaté rozhodnutia sú následne riešené spoločne riaditeľom preteku (ak je prítomný), riaditeľom súťaže, lekárskeho 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.
- Príkazy pre lekárske a vyprošťovacie tímy sa musia odovzdávať bez zdržania, 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 lekárskejšími a vyprošťovacími tímami a budú informovať dispečing o postupe zásahu.
- Rozprava pre lekárske a zdravotnícky štáb sa musí uskutočniť pred prvým tréningom.

Na dráhe:

- Žiadne lekárske vozidlo sa nesmie pohnúť, kým nedostalo z dispečingu výslovný pokyn tak spraviť
- Žiadne lekárske vozidlo by nemalo vjsť na dráhu skôr, než je dráha bezpečná (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 lekáorskými 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 lekárskeho delegáta FIA
- k) rozhodnutím hlavného lekára a v závislosti na stave zraneného môže byť realizovaný prevoz do externej nemocnice podľa podmienok uvedených v článku 2.7.3.8.

2.7.5 Tréning lekárskeho a zdravotníckeho personálu

Navyše k seminárnym stretnutiam, ktoré sa vzťahujú k teoretickým i praktickým otázkam a môžu sa realizovať mimo sezóny na miestnej, regionálnej alebo celoštátnej úrovni, musia sa uskutočniť bezpečnostné cvičenia súbežne so samotnými podujatiami.

2.7.5.1 Vyprošťovacie cvičenia

Ich cieľom je ohodnotiť tímy a oboznámiť ich so súťažnými vozidlami a ich charakteristickými znakmi. Sú povinné pri každom kole majstrovstiev FIA F1, GT1 a WTCC a musia sa týkať všetkých prítomných vyprošťovacích tímov. Ak sa v priebehu podujatia jedného z vyššie uvedených majstrovstiev konajú aj vedľajšie podujatia dôrazne 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 vyprošťovacie 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 závisí počet vozidiel určených pre cvičenie od rozhodnutia:

- FIA, pre FIA majstrovstvá:

- hlavného lekára podujatia pre ostatné prípady.

V závislosti od jednotlivých prípadov sa vyžaduje súhlas riaditeľa preteku alebo riaditeľa súťaže.

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

Vyprošťovacie tímy musia byť náležite oblečené, 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) aj s ochranou hlavy.

Počas trvania cvičenia musí byť prítomný príslušný lekársky delegát FIA (alebo jeho zástupca).

2.7.5.2 Tematické lekárske cvičenia

Ich cieľom je umožniť celkové ohodnotenie:

- na jednej strane zdravotníckeho 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 cvičenia organizované počas podujatia FIA majstrovstva. Je to možné aj na podujatí nezaraďenom do FIA majstrovstva na žiadosť hlavného lekára a/alebo riaditeľa súťaže.

Bude posúdený zásah týkajúci sa vozidla, v ktorom je predpokladaný zranený a reakcia príslušných členov zdravotníckeho 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.

Je možné požiadať traťových komisárov, hasičov a činovníkov pretekov, aby sa tiež 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.

V zásade sa skontrolujú centrá v navrhnutých nemocniciach, lekárske strediská, umiestnenie lekárskeho stanovišť pozdĺž dráhy, ohodnotia sa možnosti vyprošťovacích 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 Odstránenie a odťah opustených pretekárskych vozidiel

Vozidlá pre odstránenie a odťah opustených pretekárskych vozidiel:

Nepojazdné vozidlá, ktoré sú v nebezpečných pozíciách sa majú odtrhnúť na bezpečné miesta a to buď manuálne alebo pomocou žeriavov alebo vozidiel vhodne prispôbených na zdvíhanie vozidiel. Na zdvíhanie vozidiel sa bez zvláštného povolenia FIA nemajú použiť iné prostriedky.

Na konci každého preteku alebo tréningu majú byť tiež poskytnuté odťahové vozidlá 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 pozastavených pretekov.

2.9.2 Na okruhoch, kde sa budú používať vozidlá Safety car, by mali byť vyznačené protišmykovým náterom dve neprerušované 20 cm široké „čiarly vozidla Safety Car“ 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, kde sa považuje za rozumné, aby vozidlo vchádzajúce do boxov predbehlo Safety car alebo iné súťažné vozidlo, ktoré zostalo na dráhe. Je to tiež bod, v ktorom súťažné vozidlá 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 že je viac, ako jedno vozidlo 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 bude navrhnutý alebo upravený na vysoký výkon pre jazdu na okruhu, ktorý zodpovedá rýchlostiam, ktoré dosahujú vozidlá súťažiace na podujatí, bez toho, aby bola ohrozená ich pretekárska dôstojnosť. Na niektorých podujatiach, môže byť toto vozidlo vybrané tak, aby vyhovovalo určitej kategórii, napr. pre preteky truckov.

Vo vozidle musia byť minimálne dve sedadlá a dve alebo štyri dvere: výhľad dozadu musí byť dobrý. Odporúča sa ochranná klietka, ktorá zodpovedá ustanoveniam Prílohy J, ako aj FIA schválené bezpečnostné pásy.

Safety car musí byť označený na bokoch a vzadu nápisom "SAFETY CAR" s písmenami príslušných rozmerov, podobným tým, 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. Svetlá namontované na vonkajšie musia byť upevnené tak, aby vydržali maximálnu rýchlosť vozidla.

Vozidlo má riadiť skúsený okruhový jazdec. Má dopravovať pozorovateľa, ktorý je v stálom rádiovom kontakte s dispečingom a ktorý je schopný rozpoznať všetky súťažné vozidlá. Odporúča sa aby posádka mala prilby schválené FIA a ohňovzdorné oblečenie. Toto je povinné na podujatiach FIA majstrovstiev.

2.9.4 V činnosti bude iba jedno vozidlo Safety car, okrem okruhov 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 platia nasledovné požiadavky:

- všetkým jazdcom musí byť oznámené miesto výjazdu a stiahnutia z dráhy každého vozidla Safety car
- 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 príslušného majstrovstva alebo podujatia umožnia 15 minútový tréning, Safety car zaujme svoju pozíciu pred štartovacím roštom ihneď po jeho 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 pozície pozdĺž trate 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" a na štartovej čiare sa rozsvetia oranžové svetlá pokiaľ zásah neskončí.

2.9.9 Safety car vyštaruje 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. Pokiaľ vozidlá nedosiahnu štartovú čiaru (alebo nasledujúci bod konca neutralizácie) po návrate vozidla Safety car do boxov je každé predbiehanie, okrem nasledujúcich výnimiek je zakázané.

Predbiehanie je dovolené za nasledujúcich okolností:

- ak vozidlo Safety car signalizuje 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 svojej pozície pozdĺž trate môže byť predbiehané ostatnými vozidlami na dráhe v prípade, že prekročilo líniu Čiary vozidla Safety car;
- akékoľvek vozidlo môže byť predbehnuté ak zastane v jemu určenom boxe, 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 jazdí zbytočne pomaly, chaoticky 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.

Safety car môže mať tiež elektricky ovládaný zadný panel, ktorý bude zobrazovať štartové číslo vedúceho pretekára. Ak je rozsvietený vozidlá budú predbiehať safety car okrem vozidla vedúceho pretekára, ktorého číslo je zobrazené.

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 dodržať menší odstup ako je 5 dĺžok vozidla od vozidla Safety car (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 a za predpokladu, že oranžové svetlá ostanú rozsvietené, musia všetky vozidlá nasledovať Safety car do výjazdu do boxov bez predbiehania. Každé vozidlo, ktoré takto vojde do výjazdu do boxov môže zastať na svojich určených miestach v boxoch.

2.9.15 Keď riaditeľ súťaže odvolá Safety car, ten musí zhasiť oranžové majáky čo je signál, 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 vozidla Safety car do boxov, z miesta od ktorého boli na ňom zhasnuté svetlá musia jazdci pokračovať tempom bez nepravidielného zrýchľovania, brzdenie alebo iného manévru, ktorý môže byť pre ostatných jazdcov nebezpečný alebo môže brániť reštartu.

Ak sa Safety car priblíži ku výjazdu do boxov budú na stanovištiach dohľadu stiahnuté žlté vlajky a tabule „SC“ a budú nahradené mávaním zelenými vlajkami a zelenými svetlami na štartovej čiare a v bodoch konca neutralizácie dovedy, kým posledné vozidlo neprejde štartovou čiarou,

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

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

2.9.17 Ak safety car je ešte v činnosti v momente keď začne posledné kolo alebo je uvedené do činnosti v priebehu posledného kola, toto vojde do výjazdu do boxov na konci posledného kola a ostatné vozidlá minú šachovnicovou vlajku 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.

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

Jazdec, ktorý sa omešká na rošte, nesmie predbiehať iné idúce vozidlo pokiaľ nebol v pohybe pokiaľ ostatné vozidlá neprešli štartovú čiaru 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.

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

2.9.19 Safety car môže byť použitý aj ako oficiálne vozidlo pre 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 radom 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 signály v príslušných intervaloch 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 tabuľami podobných rozmerov) na rúčke dlhej 50 cm, obojstranne natretými reflexnými farbami: žltou s červenými pruhmi, bielou a zelenou (modrá farba pre signál na predbiehanie sa nevyžaduje, pretože manéver vykonávajú autá s rozsvietenými svetlami).

Alternatívne sa môžu použiť svetelné signály opísané v článku 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.

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

2.10.2 Personál stanovišťa (pozri článok 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 stanovišťa, 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 článku 2.4.6.
- b) **Cieľ:** pomocou šachovnicovej vlajky osvetlenej svetlom umiestneným vedľa dráhy
- c) **Signál k zastaveniu (červená vlajka):** Je daný na cieľovej čiare pomocou tabule rozmerov 60 x 100 cm s nápisom STOP, písmená bielej reflexnej farby majú hrúbku 5 cm, šírku 15 cm a výšku 40 cm na červenom reflexnom pozadí. Na základe rozhodnutia riaditeľa môžu tu byť umiestnené aj iba ním ovládané červené svetlá.
Poznámka: V posledných dvoch prípadoch je riaditeľ súťaže vopred upozornený vysielacou v dostatočnej vzdialenosti pred cieľovou čiarou.
- d) **Individuálne zastavenie (čierna vlajka a tabuľka s číslom súťažiacoho):** pomocou bieleho svetla pohybujúceho sa **naprieč sem a tam** a osvetlenej tabuľky s číslom.
- e) **Individuálne upozornenie na mechanické ťažkosti (čierna vlajka s oranžovým kruhom a čierny panel s číslom súťažiacoho):** 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 súťažiacoho):** pomocou čiernej tabuľky o rozmeroch 80 x 80 cm s rovnostranným 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 v článku 2.10.2.

2.10.6 Vozidlá Safety car (pozri článok 2.6):

Hoci pre okruhy do 7 km sa vyžaduje iba jedno vozidlo Safety car, pre nočné preteky sú **navrhnuté** dve také vozidlá na vhodných miestach, aby sa zabránilo v jazde pretekárskymi rýchlosťami tým vozidlám, ktoré sa snažia dojazdiť kolo.

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 kľučky dverí a ťažné oká.

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 personál. V ideálnom prípade by mal byť z neho viditeľný celý okruh.

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

Má mať tiež 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. Priestory stanovišť majú byť adekvátne chránené pred kameňmi a úlomkami, majú byť aspoň 1 m za stenou alebo bezpečnostným zvodidlom ktoré siaha do výšky 1 m nad úroveň, kde stoja komisári alebo má byť 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 schválenou ASN.
- náradím na obrátenie prevráteneho vozidla, (laná, háky, dlhé páky)
- nehorľavou prikrývkou na uhasenie požiaru
- nehorľavými rukavicami s hliníkovou vložkou

Traťoví komisári majú byť vybavení na prerezanie pásov, bezpečnostných sietí atd.

Personál:

Na každom stanovišti majú byť minimálne 2 traťoví komisári včítane jedného traťového komisára /signalizátora, (ktorý môže mať tiež funkciu 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 len mu jednoducho pomôcť kým 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, čiernobiely, šachovnicovú a štartovú vlajku. Signály s vlajkami majú byť v súlade s článkom 2.4, okrem nasledujúcich výnimiek:

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

3.3 LEKÁRSKE SLUŽBY

Lekárske služby popísané nižšie by mali platiť pre na všetky autokrosovú a rallykrosovú preteky registrované v kalendári FIA. Mali by byť navrhnuté tak, aby rešpektovali predpisy uvedené v článku 2.7. Musia tiež vyhovovať právnym požiadavkám platným v danej krajine.

Pri príležitosti medzinárodného podujatia má FIA právo kedykoľvek kontrolovať organizáciu lekárskeho služieb.

Súhrnná tabuľka organizácie lekárskeho služieb podľa disciplín je uvedená na konci tejto Prílohy H.

Zdravotné služby pozostávajú z nasledovného:

- **hlavný lekár**
- „peší“ **lekári a záchranári** na základe rozhodnutia hlavného lekára
- **lekárske zásahové vozidlo** na palube s lekárom kompetentným pre resuscitáciu a skúseným v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd
- **resuscitačné jednotky** (dočasné lekárske stredisko), ktoré by malo byť schopné ošetriť pacientov s menšími zraneniami ale aj pacientov vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť v podobe minimálne mobilnej jednotky (sanitka vybavená pre intenzívnu starostlivosť).

Osobitné opatrenia pre FIA ME v autokrose a rallykrose jazdcov (odporúčané pre ostatné prípady):

Lekárske stredisko sa vyžaduje. Buď trvalé alebo dočasné a malo by byť v súlade s Dodatkom 6 (bod 4.5) a jeho vybavenie má byť v súlade s Dodatkom 4 (bod 2B).

- **vyprošťovací tím** (pozri Dodatok 7);
- sanitka (minimálne jedna) na **prevoz zranených** v súlade s legislatívou príslušnej krajiny, s lekárom alebo bez neho
- sanitka vybavená na prevoz zraneného, ktorý vyžaduje intenzívnu starostlivosť s lekárom kompetentným v resuscitácii, ktorému môže asistovať záchranár (pozri tiež Dodatok 5).
Ak sanitka vybavená na intenzívnu starostlivosť, ktorá je prítomná na mieste ako mobilná resuscitačná jednotka sa použije na prevoz nemôže podujatie pokračovať pokiaľ sa buď nevráti alebo pokiaľ nie je nahradená inou sanitkou vybavenou pre intenzívnu starostlivosť.
- v závislosti od zemepisnej polohy trate na ktorej prebiehajú preteky vo vzťahu k vybranej nemocnici môže byť prevoz realizovaný lekárskeho vybavenou helikoptérou v súlade so smernicami uvedenými v Dodatku 5.

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 preteky 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 potrebný 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 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

V prípade potreby by zásahy mali prebiehať podľa princípov popísaných v článku 2.5.

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 tratí. Trať a organizácia musia byť schválené ASN.

V priebehu akýchkoľvek súťažných podujatí musí mať každé zariadenie vo vyhradenom priestore primerané záchranné 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 Lekárske služby popísané nižšie by mali platiť pre na všetky preteky dragsterov registrované vo FIA medzinárodnom kalendári. Mali by byť navrhnuté tak, aby rešpektovali predpisy uvedené v článku 2.7. Musia tiež vyhovovať právnym požiadavkám platným v danej krajine.

Pri príležitosti medzinárodného podujatia má FIA právo kedykoľvek kontrolovať organizáciu lekárskeho služieb.

Súhrnná tabuľka organizácie lekárskeho služieb podľa disciplín je uvedená na konci tejto Prílohy H.

Zdravotné služby pozostávajú z nasledovného:

- **hlavný lekár**
- „peší“ **lekári a záchranári** na základe rozhodnutia hlavného lekára
- **resuscitačná jednotka** (dočasné lekárske stredisko), ktoré by mali byť schopné ošetriť pacientov s menšími zraneniami ale aj pacientov vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť v podobe minimálne mobilnej jednotky (sanitka vybavená pre intenzívnu starostlivosť) s lekárom kompetentným v resuscitácii a skúseným v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd.

Osobitné opatrenia pre FIA ME v pretekoch dragsterov (odporúčané pre ostatné prípady):

Vybavenie by malo byť v súlade s Dodatkom 4 (bod 2B).

- **vyprošťovací tím** (pozri Dodatok 7);
- sanitka (minimálne jedna) na **prevoz zranených** v súlade s legislatívou príslušnej krajiny, s lekárom alebo bez neho
- sanitka vybavená na prevoz zraneného, ktorý vyžaduje intenzívnu starostlivosť s lekárom kompetentným v resuscitácii, ktorému môže asistovať záchranár (pozri tiež Dodatok 5).
Ak sanitka vybavená na intenzívnu starostlivosť, ktorá je prítomná na mieste ako mobilná resuscitačná jednotka sa použije na prevoz nemôže podujatie pokračovať pokiaľ sa buď nevráti alebo pokiaľ nie je nahradená inou sanitkou vybavenou pre intenzívnu starostlivosť.
- v závislosti od zemepisnej polohy trate na ktorej prebiehajú preteky vo vzťahu k vybranej nemocnici môže byť prevoz realizovaný lekárskeho vybavenou helikoptérou v súlade so smernicami uvedenými v Dodatku 5.

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 to nie je možné, tak so súkromnou organizáciou pre vytvorenie záchranného plánu pre prípad hromadnej nehody, ktorá presahuje možnosti lekárskeho služby.

4.3.4 Bezpečnosť divákov

Lekárske služby pre verejnosť sú potrebné v prípade, že 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 zásahov

V mieste nehody vykonáva organizáciu a riadenie lekárskeho zásahov 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 vozidlá na odťah;
- k dispozícii má byť vhodné vybavenie pre vysušenie vody a oleja.

ČLÁNOK 5 - RALLY (1. KATEGÓRIE)

5.1 VŠEOBECNE

Nasledovné odporúčania by sa mali 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 bezpečnostného a lekárskeho delegáta FIA je povinná pre podujatia zaradené do FIA majstrovstiev sveta v rally.

Bezpečnostný a/alebo lekársky delegát FIA 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 POSTUPY

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 Dodatkom 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 to nie je možné, 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 sa majú písomne kontaktovať nie neskôr ako 16 dní pred rally s požiadavkou na uvedenie záchranných služieb 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).

Bude 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 po tejto stránke 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 stanovišť: modrá s bielym pásom a 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 ZDRAVOTNÍCKYCH A ZÁCHRANNÝCH SLUŽIEB

5.3.1 Všeobecne

Poskytnuté lekárske a záchranné služby majú byť v súlade s ustanoveniami obsiahnutými v tejto kapitole. Musia tiež vyhovovať platným právnym predpisom v danej krajine. Tieto predpisy sa vzťahujú na všetky medzinárodné podujatia. **Pre podujatia WRC sú nižšie uvedené predpisy striktné povinné a nesmú mať v žiadnom prípade podmienený charakter. Tieto predpisy neplatia na súkromnom testovaní.**

Pri príležitosti medzinárodného podujatia má FIA právo kedykoľvek kontrolovať organizáciu zdravotníckych služieb.

Technické lekárske informácie a dôležité praktické pokyny sú uvedené v súhrnnej tabuľke 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.

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 je zabezpečený priamo alebo nepriamo s 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.

Osobitné opatrenia pre WRC:

Hlavný lekár musí byť schválený FIA. Postup a podmienky jeho kvalifikácie sú uvedené v Dodatku 2.

Každé dva roky je povinný zúčastniť sa seminára hlavných lekárov. Každému lekárovi, ktorý plánuje požiadať o funkciu hlavného lekára sa dôrazne odporúča zúčastniť sa na vyššie uvedenom seminári.

Hlavný lekár musí mať dobré písomné a hovorové znalosti anglického jazyka.

Je povinné menovať asistenta hlavného lekára. Pomáha hlavnému lekárovi a je delegovaný na určité úlohy alebo ho môže dokonca nahradiť. Tiež musí mať dobré znalosti anglického jazyka.

Pre lekárske zásahové vozidlá a ošetrovacie/resuscitačné jednotky:

- **Lekári, kompetentní** v resuscitácii **a skúsení v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd.**

- **Zdravotnícki záchranári**, ktorých **odbornosť** pre kardiopulmonálnu resuscitáciu a prax v intubácii je preukázaná oficiálnym diplomom udeleným v krajine, v ktorej pracujú. Môžu nahradiť lekárov v bezpečnostných bodoch na RS a iba v týchto bodoch a za podmienky, že každého zraneného pred prepravou do nemocnice preskúma lekár **kompetentný** 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).

Osobitné opatrenia pre WRC:

Na všetkých zdravotníckych stanovištiach vo vnútri RS musí mať aspoň jeden člen dobré znalosti anglického jazyka.

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:

1) 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 s vybavením 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);

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

Dopravuje:

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

Minimálne v jednom z vyššie uvedených vozidiel sa majú dopravovať 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 zdravotnícky záchranár kvalifikovaný v resuscitácii z bezpečnostného bodu).

5.3.4 Sanitky vybavené pre resuscitáciu

Sanitka vybavená na ošetrovanie pri ohrození života či neurologické, respiračné alebo obehové. Posádka pozostáva z vodiča, lekára kompetentného v resuscitácii a/alebo zdravotníckeho záchranára, ktorý môže byť aj vodičom.

Osobitné opatrenia pre WRC (odporúčané pre ostatné prípady):

Jej vybavenie musí byť v súlade s Dodatkom 4, čl. 2, časť B.

5.3.5 Ošetrovacie/resuscitačné jednotky

Osobitné opatrenia pre WRC (odporúčané pre ostatné prípady):

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

Lekár kompetentný v resuscitácii je pridelený ku každej jednotke.

5.3.6 Sanitka na prevoz

Sanitka zodpovedajúca predpisom príslušnej krajiny vybavená pre dopravu zranených, s lekárom alebo bez lekára. Pri doprave zranených vyžadujúcich resuscitáciu, prítomnosť lekára kompetentného v tejto disciplíne by bola potrebná.

5.3.7 Helikoptéra s lekárskeým vybavením

Keď je zabezpečená, má vyhovovať požiadavkám určeným leteckým úradom príslušnej krajiny a má byť vybavená pevnými nosidlami.

Osobitné opatrenia pre WRC:

Je povinná pre všetky kolá WRC.

Pre lekárske vybavenie pozri Dodatok 5.

Vo všetkých prípadoch by mal byť lekár, ktorý sa zúčastňuje na prevoze kompetentný v resuscitácii. Môže mu asistovať kvalifikovaný záchranár. Tam, kde je potrebné, mala by byť helikoptéra vybavená pre úlohy v horskom teréne.

Mala by byť výhradne určená pre rally počas celého trvania podujatia.

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 rádiovéj 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 bezpečnostného a lekárskeho delegáta FIA, 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 „zametacím“ vozidlom).
- f) Pozdĺž RS a vo všetkých prístupových bodoch sa majú verejnosti rozdávať bezpečnostné pokyny.
- g) Na zaistenie bezpečnosti verejnosti v priebehu 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 vlnku o rozmeroch 36 cm x 50 cm, ktorý je umiestnený na kapote a dvoch predných dverách.

5.4.5 Informácie

Informácie adresované hlavne verejnosti sa môžu vydávať rôznymi spôsobmi:

- tlačou, rozhlasom, televíziou,
- vyvesením oznámení,
- distribúciou letákov,
- prejazdom trate vozidlom (traťové informačné vozidlo), ktoré je vybavené reproduktorom na informovanie divákov (odporúča sa 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 lekárskeho zásahového vozidiel má byť umiestnených na každom stanovišti v blízkosti technického zásahového vozidla (vyslobodenie, hasičské a pod.)
 - 1 sanitka vybavená na resuscitáciu
 - možná prevozová sanitka,
 - 1 lekár **kompetentný v resuscitácii a skúsený v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd**
 - 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 líniu štartu, na dohľad, 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 lekárskeho zásahových vozidiel
- 1 prevozová sanitka
- 1 lekár **kompetentný v resuscitácii** alebo prípadne 1 zdravotnícky záchranár **kompetentný v resuscitácii**
- vhodné spojenie pre stály kontakt s riaditeľstvom súťaže.

Počet bezpečnostných 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 lekárskymi bodmi by nikdy nemala prevýšiť tento limit. Vždy majú byť spojené s rádiobodom.

Počet a umiestnenie bezpečnostných 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 (lekárskeho delegáta FIA a bezpečnostného delegáta FIA 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 s obsluhou

Osobitné opatrenia pre WRC:

Na konci rýchlostnej skúšky ak je táto dlhšia ako 35 km sa má nachádzať hasičské vozidlo.

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

- havarijné vozidlo,
- vhodné spojenie pre okamžitý kontakt s riaditeľstvom súťaže
- ošetrovacia/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 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 zdravotnícky 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 by mala byť naplánovaná evakuačná trasa a musí byť jasne zobrazená v bezpečnostnom pláne (ako mapa alebo diagram).
- b) Pohotovostné služby vo všetkých nemocniciach v blízkosti trate musia byť v stave pohotovosti (viď čl. 5.2)
- c) Každý vážne zranený, ktorého stav vyžaduje intenzívnu starostlivosť má byť doprevádzaný do nemocnice lekárom **kompetentným v resuscitácii**, či už evakuácia prebieha 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 **kompetentného v resuscitácii pre zraneného, ktorý potrebuje intenzívnu starostlivosť počas prevozu, s možnou asistenciou kompetentného záchranára.**
 - **čas evakuácie s helikoptérou alebo sanitkou by nemal presiahnuť 60 minút**
 - 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 (pripevneným 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 (dispečing) 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 divákov mimo zakázaných priestorov pomocou zátarasou, lán, tabuliek, píšťaliek a megafónov,
- využili všetky možnosti na varovanie posádok pred prekážkami na trati 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 (umiestnených približne v 5 km vzdialenostiach).

b) Žltá vlajka bude vyvesená posádke len na základe pokynu riaditeľa súťaže a iba v rádiobode.

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, čierne blesk na modrom pozadí.

Ak je v RS umiestnené sanitné vozidlo má sa nachádzať v rádiobode. Ďalší 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 stanovišťom umiestnená návestná tabuľa, s tým istým znakom ale na žltom pozadí.

5.5.4.5 Sledovanie súťažných vozidiel na rýchlostnej skúške 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 navrhnúť 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 **mimoriadnych udalostí týkajúcich sa bezpečnosti divákov a kontroly** musia traťoví komisári spolupracovať s verejnými službami ako je uvedené v celkovom záchrannom pláne a to na základe ohlásenia mimoriadnej udalosti alebo nehody na dispečing, 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 zahrňovať 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 štátu, v ktorom sa podujatie uskutočňuje.

5.6.2 Vyšetrovanie nehody

Každá nehoda, pri ktorej dôjde k úmrtiu, alebo vážnemu zraneniu, 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 obsahovať popis činnosti a prostriedky, ktoré budú rozmiestnené v každej z nasledujúcich oblastí:

- bezpečnosť verejnosti,
- bezpečnosť súťažných posádok,
- bezpečnosť činníkov súťaže
- bezpečnosť pri servise

6.2.2 Bezpečnostný plán má obsahovať

- 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
 - havarijné 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 uvedené do pohotovosti.

6.2.3 Záchraný plán

Je potrebné kontaktovať miestne úrady, alebo ak to nie je možné, 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 činníci pri výkone svojej funkcie neboli nútení vystavovať sa nebezpečenstvu. Povinnosťou organizátora je zabezpečiť, aby boli činníci náležite vyškolení.

6.3 POPIS PRVKOV LEKÁRSKEJ A ZÁCHRANNEJ SLUŽBY

Lekárske služby popísané nižšie sa vzťahujú na všetky cross country rally a baja registrované vo FIA medzinárodnom kalendári. Musia tiež vyhovovať právnym požiadavkám platným v danej krajine.

Pri príležitosti medzinárodného podujatia má FIA právo kedykoľvek kontrolovať organizáciu lekárskeho služieb.

V súlade s článkom 6.5.6 podliehajú podujatia CCR zaradené do FIA Svetového pohára kontrole v predpisanej podobe. Súhrnná tabuľka organizácie lekárskeho služieb podľa disciplín je uvedená na konci tejto Prílohy H.

6.3.1 Zloženie zdravotných služieb:

- hlavný lekár

- lekárske zásahové vozidlo (počet je stanovený podľa trate a počtu helikoptér)

Ich účelom je doprava lekára kompetentného v resuscitácii na miesto nehody v čo najkratšom čase.

Lekárske vozidlo má:

- byť 4-kolesové a prispôbené pre terén
- lekárske vybavenie, ktoré sa týka **neurologických**, dýchacích a kardiovaskulárnych zásahov 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 poležiačky
- byť vybavené tripmastrom a GPS

Môže mať špecifické 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 špecifické lekárske použitie, má dopravovať:

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

Ochranná kliečka je odporúčaná a všetkým členom posádky aj používanie prílb. Navyše vozidlo by malo byť prispôbené terénu.

Všetky lekárske zásahové vozidlá by mali byť vybavené s účinným systémom spojenia, schopným vysielat' a prijímat' správy. Všetky vozidlá by mali mať minimálne 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 **kompetentného** v resuscitácii a **skúseného v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd**, vodiča a zdravotníckeho záchranára (vodič môže byť lekár alebo zdravotnícky záchranár).

- resuscitačná jednotka / bivakové lekárske stanovište

Je potrebná vo všetkých prípadoch, mala by byť vybavená tak, ako je uvedené v **bode 2.B** Dodatku 4 a 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 v bivaku

Ku každej jednotke má byť pridelený lekár **kompetentný** v resuscitácii.

V bivaku sa vyžaduje aj chirurg, rádiológ a dvaja zdravotnícki záchranári.

Ak je bivak umiestnený v púštnej krajine vzdialene od nemocnice mal by byť vybavený aj röntgenovým a ultrazvukovým zariadením.

Organizátor by mal zabezpečiť dostatočný počet „beanbagsov“ (vzdušný matrac pre nehybných zranených) na uľahčenie prevozu a lekárskej evakuácie.

- jedna alebo viac lekársky vybavených záchranných helikoptér

Musia vyhovovať normám, ktoré vyžaduje letecký úrad danej krajiny a mali by byť vybavené nosidlami náležite pripevnenými ku podlahe s imobilizérom chrbtice.

Má zasahovať na mieste nehody rovnakým spôsobom ako lekárske zásahové vozidlo. Povaha a zloženie ich vybavenia sú popísané v Dodatku 5. V prípade zásahu je nutná prítomnosť lekára kompetentného v resuscitácii a kompetentného záchranára.

- lekársky vybavená prepravná helikoptéra alebo lietadlo

Vybavené pre prepravu jedného alebo viacerých zranených na dlhé vzdialenosti za intenzívnej starostlivosti. Musia byť v súlade s normami, ktoré vyžaduje letecký úrad danej krajiny. Povaha a zloženie ich vybavenia sú popísané v Dodatku 5. V prípade zásahu je nutná prítomnosť lekára kompetentného v resuscitácii a skúseného v preprave pacientov v kritickom stave a kompetentného záchranára.

6.3.2 Komunikačné prostriedky

Hlavný lekár by mal byť schopný komunikovať so všetkými členmi svojho záchranného tímu, buď prostredníctvom všeobecnej rádiovj siete alebo prostredníctvom osobitného rádiového kanála.

6.3.3 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:

Prostriedky pre bezpečnosť osôb a majetku mimo podujatia.

Vonkajšia bezpečnosť je založená na prevencii a používa nasledovné:

- výber trate, ktorý tak, ako je len možné zamedzí prejazdu cez obývané oblasti
- rozmiestnenie policajných síl krajín, ktorými 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

- Organizátori by mali 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 sa dôrazne odporúča VHF rádio v každom lekárskom, organizačnom alebo press vozidle.

- Satelitný sledovací systém je dôrazne odporúčaný vo všetkých vozidlách organizátora, ktoré sa pohybujú po trati (lekárske, prejazdové kontroly, zametacie vozidlá. atď.) a vo všetkých helikoptérach.

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 / Vybava na prežitie

Odporúča sa, aby posádky vo svojom vozidle dopravovali nasledovné:

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

Pre púšte:

- 1 zásoba 5 litrov vody na osobu ako aj 1 rezerva 1,5 l s pitnou trubicou pre každého člena posádky
- 1 prikrývka na prežitie (Metaline) pre každého člena posádky
- 1 zapaľovač
- 1 fakľa
- 1 vreckové svietidlo
- 3 červené, ručné dymové rakety
- 1 kompas
- 1 nůdzové zrkadlo
- rezač na pásy: 1 dostupný pre každého člena posádky ak sú pripútani k svojim 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, pokiaľ nedôjdu záchranné služby.
- Každé súťažné vozidlo musí dopravovať červený výstražný trojuholník, ktorý v prípade, že vozidlo zastane na SS, má 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 sa vyžaduje súrna lekárska pomoc, tam, kde je možné, musí byť okamžite vyvesený červený znak „SOS“ nasledovným vozidlám a helikoptérou chystajúcej sa na zásah.
 - ak sa lekárske zásah nevyžaduje, má člen posádky jasne ukázať znak „OK“ nasledovným posádkam a helikoptérou chystajúcej sa na zásah.
 - ak posádka opúšťa vozidlo, má byť jasne viditeľne pre ostatných súťažiacich umiestnený znak „OK“.
 - každá posádka, ktorej bol vyvesený červený znak „SOS“ alebo uvidí vozidlo, ktoré malo závažnú 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 iniciovala 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 (Záchranný plán)

Vnútna bezpečnosť, ktorá je uvedená nižšie ako záchranný plán 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 lekárske zariadeniami (nemocnice, atď.) alebo bez nich. SS rozličnej dĺžky, rozdiely sú vzhľadom na plánované priemerne rýchlosti, počet súťažiacich na štarte, odhadovaný čas na jazdu v noci.

6.5.6 Lekárske pokrytie

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 súťažiaceho 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 mali by byť lekárske zásahové vozidlá rozmiestnené pozdĺž celej SS na základe teoretickej vzdialenosti 80 km medzi jednotlivými vozidlami
- táto vzdialenosť 80 km sa môže zvýšiť na 100 km, ak je prítomná aspoň druhá lekárska helikoptéra
- lekárska helikoptéra môže nahradiť jedno alebo dokonca dve lekárske vozidlá (v závislosti od dĺžky etapy, ktorá má byť zabezpečená)
- celkový počet lekárske zásahových vozidiel a/alebo lekárske záchranných helikoptér alebo lekárske transportných helikoptér potrebných pre rally je stanovený tak, že sa do úvahy zoberie údaj o najdlhšej SS podujatia.

Osobitné opatrenia pre FIA Svetový pohár CCR:

Ak sa neuskutočnila lekárska inšpekcia pozorovateľa menovaní FIA budú oprávnení kontrolovať či tieto opatrenia boli realizované (pozri Dodatok 5) a získať písomné potvrdenie od hlavného lekára súťaže.

6.5.7 Odporúčané rozmiestnenie lekárske zásahových vozidiel

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

Prípad 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

6.5.8 Organizácia lekárskeho zásahov:

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.

6.5.9 Odporúčania pre rozmiestnenie záchrannej služby:

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 lekárskej služby, hlavným lekárom a dispečingom.

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

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 súťažiacieho.

7.2 DOHĽAD NAD TRAŤOU

7.2.1 Stanovištia 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 uhlíčanom 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:

- minimálne jedna mávaná žltá vlajka bude vyvesená v bezprostrednej blízkosti nehody

- aspoň jedna mávaná žltá vlajka bude vyvesená ako výstraha na stanovišti, ktoré priamo predchádza stanovištiu, kde je mávaná vlajkou.
- ak je vyvesená červená vlajka musia jazdci zastaviť tam, kde sú a počkať na inštrukcie od traťových komisárov.

7.3 LEKÁRSKE SLUŽBY

7.3.1 Všeobecne

Lekárske služby popísané nižšie by mali platiť pre na všetky preteky do vrchu registrované vo FIA medzinárodnom kalendári. Mali by byť navrhnuté tak, aby rešpektovali predpisy uvedené v článku 2.7. Musia tiež vyhovovať právnym požiadavkám platným v danej krajine.

Pri príležitosti medzinárodného podujatia má FIA právo kedykoľvek kontrolovať organizáciu lekárskeho služieb.

Súhrnná tabuľka organizácie lekárskeho služieb podľa disciplín je uvedená na konci tejto Prílohy H.

7.3.2 Zloženie zdravotných služieb:

- hlavný lekár

- „peší“ lekári a záchranári:

- na základe rozhodnutia hlavného lekára

- lekárske zásahové vozidlá

- minimálne jedno s lekárom kompetentným v resuscitácii a skúseným v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd.

Osobitné opatrenia pre FIA Majstrovstvá (odporúčané pre ostatné prípady):

Vybavenie by malo byť v súlade s Dodatkom 3 (bod 4).

Na všetkých podujatiach majú byť 2 vozidlá pre trať do dĺžky 10 km a 1 ďalšie vozidlo pre každých 5 km navyše.

- vyprošťovacie tímy:

- minimálne jeden (pozri Dodatok 7)

Osobitné opatrenia pre FIA Majstrovstvá (odporúčané pre ostatné prípady):

Pre každých 5 km úseku trate má byť poskytnutý jeden ďalší vyprošťovací tím.

- resuscitačná jednotka (dočasné lekárske stredisko):

mala by byť schopná ošetriť pacientov s menšími zraneniami ale aj pacientov vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť. Má byť vo forme minimálne mobilnej jednotky (sanitka vybavená pre intenzívnu starostlivosť).

Osobitné opatrenia pre FIA Majstrovstvá (odporúčané pre ostatné prípady):

Táto jednotka pre intenzívnu starostlivosť má byť vybavená v súlade s Dodatkom 4 (bod 2).

- sanitky pre prevoz zranených

- v súlade s predpismi platnými v danej krajine, s lekárom alebo bez lekára; ich počet má byť určený podľa dĺžky trate, minimálne 1 sanitka na 5 km úseku trate.
- Pre zranených vyžadujúcich intenzívnu starostlivosť počas prevozu sa vyžaduje sanitka vybavená pre tento účel v súlade s predpismi v Dodatku 5, s lekárom kompetentným pre resuscitáciu, ktorému môže asistovať kompetentný záchranár.

Ak sanitka vybavená na intenzívnu starostlivosť, ktorá je na mieste ako mobilná resuscitačná jednotka je použitá na prevoz, nemôže podujatie pokračovať pokiaľ sa buď nevráti alebo pokiaľ nie je nahradená inou sanitkou vybavenou na intenzívnu starostlivosť.

- helikoptéra

Osobitné opatrenia pre FIA Majstrovstvá (odporúčané pre ostatné prípady):

Jedna helikoptéra v pohotovosti, pre ktorú sú pripravené pristávacie plochy (pozri Dodatok 5).

7.3.3 Komunikácia:

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

7.3.4 Administratívne formality:

Vo všetkých prípadoch sa musí naviazať kontakt s miestnymi úradmi alebo ak to nie je možné, tak so súkromnou organizáciou za účelom vypracovať záchranný plán, ktorý má byť realizovaný v prípade hromadnej nehody alebo opakovaných nehôd, ktoré presahujú možnosti lekárskeho služieb.

Záchranný plán by mal byť vypracovaný vrátane detailov o rozmiestnení záchranných služieb, pokynmi pre zásah, evakuačných trás a nemocníc, 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 mohli byť v prípade potreby uvedené do pohotovosti.

7.3.5 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.

7.3.6 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 byť navrhnuté tak, aby zodpovedali 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 hákami
 - nožnicami
 - dvoma prenosnými hasiacimi prístrojmi
 - akýmkoľvek ďalším vybavením, ktoré sa považuje za potrebné pre rýchlu a účinnú záchranu
 - lekárom kompetentným v resuscitácii na palube alebo v špeciálnom vozidle.

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 2 členným personálom.

7.6 Evakuácia

7.5.1 Má byť naplánovaná jedna alebo viac evakuačných trás a musia byť zreteľne zobrazené v bezpečnostnom pláne (napr. mapa alebo diagram).

7.5.2 Pohotovostné služby všetkých nemocníc v blízkosti trate majú byť uvedené do pohotovosti.

Organizácia lekárskeho služieb na asfaltových okruhovými podujatiami (a rallykros / autokros)

Zdôraznené (podčiarknuté) disciplíny musia byť stále skontrolované

Prázdne okienka sú ponechané na rozhodnutí organizátora

Opatrenie	<u>FIA majstr. F1</u>	<u>FIA majstr. GT1, WTCC</u>	Iné medz. podujatia na asfalte	FIA majstr. autokros, rallykros	ME jazdcov v autokrose, rallykrose
Záchraný plán	áno	áno	áno	áno	áno
Lekársky dotazník	áno	áno	-	-	-
Hlavný lekár	áno	áno	áno	áno	áno
Anglicky hovoriaci	áno	áno			
Súhlas FIA	áno	áno	-	-	-
Asistent hlavného lekára	áno	áno			
Anglicky hovoriaci	áno	áno			
FIA lekárske vozidlo	áno	možné	-	-	-
Lekárske zásah. vozidlo, schopné sledovať v 1. kole	áno	áno	áno	-	-
Lekárske zásahové vozidlo	áno	áno	áno	áno	áno
Vyprošťovací tím	áno	áno	áno	áno	áno
Vyprošťovací tréning	áno	v	odporúčané	odporúčané	odporúčané
Stále lekárske stredisko	áno možná úľava	áno možná úľava	áno možná úľava		áno v súlade s Dodatkom 6 (bod 4.5)
Súhlas FIA	áno	áno	-	-	
Špecializovaný tím lekárskeho centra	áno	áno	odporúčané	odporúčané	odporúčané
Provízorne lekárske stredisko	áno ak FIA schváli	áno ak FIA schváli	áno	áno	áno možná úľava
Sanitné vozidlo (bez alebo s lekárom)	áno	áno	áno	áno	áno
Helikoptéra	áno možná úľava	áno možná úľava	možné	možné	možné
„Peší“ lekár	možné	možné	odporúčané	možné	možné
Lekár /záchranár pre boxy	áno	áno	odporúčané	-	-
Predpisové kombinézy pre lekárov na trati (okrem sanitky)	áno	áno	odporúčané	odporúčané	odporúčané
Lekárska služba pre verejnosť	áno	áno	áno	áno	áno
Predchádzajúci kontakt s nemocnicami	áno	áno	áno	áno	áno

Poznámka:

v každom lekárskom zásahovom vozidle lekár kompetentný v resuscitácii a prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd pre všetkých prevozcov s intenzívnou starostlivosťou lekár kompetentný v resuscitácii

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

Zdôraznené (podčiarknuté) disciplíny musia byť stále skontrolované

Prázdne okienka sú ponechané na rozhodnutí organizátora

Opatrenie	MS v rally	rally 1. kategórie	PAV	FIA majstr. PAV	preteky dragsterov	CCR a Baja	FIA Cup CCR
Hlavný lekár	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno
anglicky hovoriaci	áno	odporúčané					
súhlas FIA	áno	-	-	-	-	-	-
asistent hl. lekára	áno	áno					
anglicky hovoriaci	áno	odporúčané					
záchranná dokumentácia	-	-	-	-	-	áno	áno
Bezpečnostný plán	áno pre každú RS	áno pre každú RS				áno pre každú etapu	áno pre každú etapu
Lekárske zásahové vozidlá	min. 1 na 15 km RS a 10 min medzi po sebe idúcimi bodmi	min. 1 na 15 km RS a 10 min medzi po sebe idúcimi bodmi	áno	áno		áno podľa dĺžky etapy /vzdial. v noci	áno podľa dĺžky etapy /vzdial. v noci
Sanitka špecial. na resuscitáciu	pre každú RS	pre každú RS	áno	áno	áno	vhodne vybav. lekár. zásah. voz.	vhodne vybav. lekár. zásah. voz.
Vyprošťovací tím	-	-	áno	áno 1 na 5 km	áno	-	-
Personál vyškolení pre zásahy	áno	odporúčané	-	-	-	odporúčané	odporúčané
Ošetrovacia / resuscitácia jednotka	v SP	v SP	sanitka pre int. star. alebo dočasný priestor v stálej budove	sanitka pre int. star. alebo dočasný priestor v stálej budove	sanitka pre int. star. alebo dočasný priestor v stálej budove	sanitka pre int. star. alebo dočasný priestor v stálej budove	sanitka pre int. star. alebo dočasný priestor v stálej budove
Helikoptéra	áno	odporúčaná		áno		áno	áno
Sanitka	áno	áno	áno	áno	áno	áno, vhodne vybav. lekár. zásah.voz.	áno, vhodne vybav. lekár. zásah.voz.
Chirurgický poradca	-	-	-	-	-	odporúčané	odporúčané
Lekárska služba pre verejnosť - každá uzavretá /platenú zónu	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno

Poznámka:

pre všetky 1. zásahy na mieste (s výnimkou normálnej sanitky) lekár kompetentný v resuscitácii a prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd

pre všetkých prevozoch s intenzívnou starostlivosťou lekár kompetentný v resuscitácii

DODATOK 1

ODPORÚČANIA PRE SÚKROMNÉ TESTOVANIE NA AUTOMOBILOVÝCH OKRUHOCH

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

FIA však chce jasne definovať odporúčania pre bezpečnosť počas súkromného testovania.

Pre 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 dráhy
- dostatočne rýchle vozidlá pre hasenie
- určenie lekára zodpovedného za organizovanie záchranných operácií: môže to byť obvyklý hlavný lekár okruhu alebo iný lekár, ktorému budú delegované právomoci
- prítomnosť jedného alebo viacerých lekárov kvalifikovaných na resuscitáciu a jedného alebo viacerých lekárskech zásahových vozidiel
- prítomnosť vyprostovacieho 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
- tímom sa dôrazne odporúča uzavrieť zmluvy s okruhmi, v ktorých budú špecifikované vyššie uvedené body.

DODATOK 2

KVALIFIKÁCIA HLAVNÝCH LEKÁROV PRE FIA MAJSTROVSTVÁ

FIA MAJSTROVSTVÁ F1, GT1, WTCC A WRC

1. POSTUP SCHVÁLENIA

1.1 Hlavní lekári

Najmenej šesť mesiacov pred príslušným podujatím sa musí predložiť nominácia nového hlavného lekára na spoločné rozhodnutie:

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

Každú kandidatúru musí schváliť príslušná ASN, tam kde je to možné aj so stanoviskom predstaviteľa Lekárskej komisie FIA. ASN ju musí zaslať Lekárskej komisii FIA na adresu: medical@fia.com.

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 podmienené dodržaním vzdelávacieho programu uvedeného nižšie.

Prvý rok je skúšobný.

1.2 Asistent hlavného lekára

Nominácia asistenta hlavného lekára nepodlieha nominácii FIA. Jeho meno je jednoducho uvedené v lekárskom dotazníku so súhlasom príslušnej ASN.

Avšak v prípade nového hlavného lekára, ktorého asistentom bude, musí sa jeho meno oznámiť na FIA (6 mesiacov pred príslušným podujatím) v nasledovných prípadoch:

- nové podujatie (okruh alebo rally)
- podujatie, ktoré sa neuskutočnilo v uplynulých piatich rokoch
- staré podujatie, ktoré je prvýkrát registrované vo FIA kalendári ako FIA F1, GT1, WRCC alebo WRC
- súčasná zmena hlavného lekára a asistenta hlavného lekára

Asistent hlavného lekára pre ktorúkoľvek s vyššie uvedených kategórií musí dodržiavať tréningový program rovnakým spôsobom ako je navrhnuté pre hlavného lekára.

Avšak, keď výkonný hlavný lekár mení asistentov, môže sám nového asistenta vyškoliť.

2. VZDELÁVACÍ PROGRAM

Pred začatím výkonu svojej funkcie musí budúci hlavný lekár ako aj jeho budúci asistent (v prípadoch uvedených v bode 1.2) musí absolvovať špeciálne školenie, ktoré je povinné od 1. januára 2011.

Bude pozostávať z teoretického školenia a praktického kurzu popísaného nižšie

2.1 teoretické školenie

V závislosti na jednotlivých prípadoch, musí byť upravené pre okruhy alebo pre rally a musí sa hlavne sústrediť na nasledovné body:

- a) športová organizácia a predpisy
- b) ako prebieha podujatie
- c) zdravotnícke pomôcky (spoločné pre okruhy a rally ako aj špecifické)
- d) praktická organizácia
- e) znalosť niektorých nevyhnutných úloh v čase podujatia (špecifické pre okruhy alebo pre rally)
- f) účasť na činnosti dispečingu (špecifické pre okruhy alebo pre rally)

2.1.1 Sprievodné opatrenia:

Akonáhle bola kandidatúra zaregistrovaná lekársky sekretariát zašle žiadateľovi:

- kontaktné údaje členov FIA s ktorými by mohli vstúpiť do kontaktu
- vzor zdravotného dotazníka pre daný rok
- vzdelávací program
- prípadne ďalšie doklady, na základe lekárskeho delegáta príslušného majstrovstva.

2.1.2 Za hodnotenie zodpovedá lekársky delegát príslušnej disciplíny. Môže mu asistovať alebo výnimočne ho aj nahradiť tretia osoba (lekársky delegát inej disciplíny, hlavný lekár minimálne po dobu 3 rokov, alebo akákoľvek iná osoba určená predsedom Lekárskej komisie FIA).

2.1.3 Podmienky v ktorých bude prebiehať táto teoretická príprava a miesto, kde bude vyhodnotená budú určené od prípadu k prípadu najpraktickejším spôsobom po konzultácii medzi lekárskeho delegátom a žiadateľom.

Asistent hlavného lekára bude hodnotený v rovnakom čase ako hlavný lekár s ktorým pracuje v jednom tíme.

Napríklad:

- pri príležitosti predbežnej inšpekcie (okruh) alebo počas inšpekcie na rally, ktorá je kandidátom pre WRC na budúci rok
- počas praktického tréningu (pozri bod 2.2)
- počas stretnutia napr. v sídle FIA alebo pri príležitosti dvojročného seminára hlavných lekárov, v prípade potreby sa združia spolu viacerí kandidáti
- na inom zvolenom mieste a čase

2.1.4 Na konci tejto prípravy a predtým, ako žiadateľ alebo žiadatelia vykonajú svoje funkcie, hodnotenie ich vedomostí bude zaslané predsedovi Lekárskej komisie FIA.

V prípade negatívneho hodnotenia žiadateľa o funkciu hlavného lekára, môže FIA prijať opatrenia, ktoré považuje za nevyhnutné.

2.2 Praktické školenie

Bude sa konať ešte predtým, ako žiadateľ vykoná svoju funkciu na FIA majstrovstve v rovnakej disciplíne. Ak to okolnosti dovoľia, uskutoční sa na mieste, ktoré je v geografickej blízkosti miesta žiadateľovho bydliska. Uskutoční sa pod dohľadom lekárskeho delegáta FIA príslušného majstrovstva a/alebo hlavného lekára podujatia (za predpokladu, že neskôr sám bude slúžiť ako hlavný lekár minimálne počas nasledujúcich troch rokov v rovnakej disciplíne).

Uchádzač sa bude musieť oboznámiť s:

na okruhoch:

- zloženie a umiestnenie zdravotníckeho personálu
- lekárska inšpekcia trate
- lekárske porady, lekárske vyprostovacie cvičenia a prípadne simulačné cvičenia
- usporiadanie, vybavenie a prevádzkové postupy lekárskeho strediska
- prevádzkové postupy dispečingu, interakcia činnosti rôznych služieb ktoré tam pracujú, vykonávanie rôznych zásahov
- iné, na základe rozhodnutia príslušného lekárskeho delegáta FIA

na rally:

- zloženie a umiestnenie zdravotníckeho personálu
- lekárske inšpekcie rýchlostných skúšok
- S ohľadom na vyššie uvedené dva body bude doprevádzať po dobu aspoň pol dňa lekárskeho delegáta FIA počas jeho inšpekcie v mieste konania súťaže.
- prípadné lekárske porady
- vyprostovacie cvičenia pre personál
- tréning prvej pomoci pre jazdcov a spolujazdcov
- usporiadanie, vybavenie a prevádzkové postupy lekárskej jednotky v servisnom parkovisku
- prevádzkové postupy dispečingu, interakcia činnosti rôznych služieb ktoré tam fungujú, vykonávanie rôznych zásahov
- iné, na základe rozhodnutia príslušného lekárskeho delegáta FIA

Na konci praktického školenia ako na okruhoch, tak aj na rally bude zaradený do programu hodnotiaci rozhovor s lekárskeho delegátom FIA pre príslušné majstrovstvo.

Toto školenie je zvyčajne naplánované na viac ako jedno podujatie. Je určené výhradne k naučeniu praktických aspektov povinností hlavného lekára **alebo asistenta hlavného lekára** a nie je zamerané na učenie o poskytovaní pomoci pre verejnosť. Na požiadanie lekárskeho delegáta môže byť vykonané opäť, za rovnakých podmienok na druhom podujatí.

Ak bola kandidatúra žiadateľa zadržaná s FIA bude **sa žiadateľ o funkciu hlavného lekára alebo aj asistenta hlavného lekára (za podmienok stanovených v bode 1.2)** povinný zúčastniť seminára hlavných lekárov FIA (pozri čl. 2.7.2.1 a 5.3.2) kedykoľvek bude naplánovaný, ešte predtým, ako sa ujme svojich povinností.

3. OBLASŤ UPLATNENIA

Tréningový program ako je uvedený vyššie musí platiť pre všetkých kandidátov na funkciu hlavného lekára na jednom z vyššie uvedených majstrovstiev.

Žiadateľ môže dostať špeciálnu výnimku:

- buď čiastočnú (táto výnimka sa vzťahuje buď ku teoretickej alebo praktickej časti)
- alebo celkovú, so súhlasom predsedu Lekárskej komisie FIA a lekárskeho delegáta FIA pre príslušnú disciplínu v jednom z nasledovných prípadov:
 - **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 (WTCC, FIA GT1).
 - **pre WTCC a GT1**, ak kandidát bol, v priebehu posledných piatich rokov a aspoň dvakrát:
 - hlavný lekár pre WTCC alebo GT1;
 - alebo asistent hlavného lekára pre WTCC alebo GT1;
 - alebo hlavný lekár pre F1.
 - **pre WRC**, ak kandidát bol v priebehu posledných piatich rokoch a aspoň dvakrát:
 - 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 a ktorá bola v predchádzajúcom roku predmetom predbežnej kontroly príslušným lekárskeým delegátom FIA.

Vo všetkých ostatných prípadoch sa musí uplatniť celý tréningový program.

4. ÚČASŤ NOVÉHO HLAVNÉHO LEKÁRA NA JEHO PRVOM PODUJATÍ

4.1 Počas prvého podujatia na ktorom sa oficiálne zúčastní budúci hlavný lekár mu bude pomáhať vo všetkých jeho povinnostiach :

- vo F1, GT1 a WTCC: lekársky delegát FIA delegovaný na podujatie
- vo WRC: - na jednej strane lekársky delegát FIA pre WRC
 - na druhej strane buď skúsený hlavný lekár WRC alebo iná osoba, ktorú menuje predseda Lekárskej komisie FIA.

4.2 Vzhľadom na rôzne aktivity nového hlavného lekára a najmä na dispečingu (okruhy a rally) budú ľudia, ktorí mu boli určení na pomoc požiadaní, aby ho pozorovali, radili mu a dokonca ho požiadali o zmenu rozhodnutia ale za žiadnych okolností ho nemajú zastupovať.

DODATOK 3 MOBILNÉ ZÁSAHOVÉ VYBAVENIE

OBSAH

1. Ciele
2. Vozidlá
3. Hasičské vybavenie
4. Vybavenie na lekárske zásah
5. Vyslobodzovacie vybavenie

1. CIELE

Pri každom type podujatia je hlavným cieľom vytvoriť podmienky, ktoré umožnia prístup k osobe (osobám) vo vozidle po nehode, za účelom poskytnúť prvú pomoc 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 nižšie.

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, na ceste a pre CCR, je primárnym účelom zášahových vozidiel dopraviť lekára **kompetentného** v resuscitácii podľa noriem príslušnej krajiny **a skúseného v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd** k miestu nehody v čo najkratšom možnom čase. Mali by mať mobilný rádiový kontakt s dispečingom. Môžu mať buď špecifické lekárske využitie (najlepšie riešenie pre okruhy) alebo zmiešané lekárske využitie doprevádzané vyprošťovaním, vyslobodením a/alebo hasením.

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

Ak sa na podujatí zúčastnia vozidlá vybavené systémom rekuperácie (obnovy kinetickej energie), FIA poskytne požiadavky o individuálnej ochrane. Tieto požiadavky sa budú aktualizovať, ak sa vedomosti o tomto systéme zlepšia.

Vozidlo má byť predovšetkým prispôbené terénu a typu súťaže.

Hlavne:

Okruhové podujatia: jedno z lekárskejších zásahových vozidiel by malo byť dostatočne rýchle, aby nasledovalo 1. kolo v každom podujatí.

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

FIA majstrovstvá v rally:

AK lekárske zásahové vozidlo je špecificky na lekárske použitie, má dopravovať:

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

CCR:

Lekárske zásahové vozidlo môže byť vybavené pre transport zranených.

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

3. HASIČSKÉ VYBAVENIE

- vybavenie na uhasenie kompletneho požiaru 40 galónov benzínu (toto znamená kontinuálny prúd a nemalo by len zahasiť 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. Na každom podujatí musí byť záchranný personál oboznámený a trénovaný v použití vybraných nástrojov.

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

i) 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.)
- kyslíkové masky bez spätného vdychovania so zdrojom kyslíka s vysokým prietokom pre spontánne dýchajúci
- doplnkové vybavenie na potvrdenie správneho umiestnenia endotracheálnej trubice
 - buď detektor intubácie pažeráka
 - alebo zariadenia na detekciu vydýchnutého CO² (prostredníctvom kolorimetrie alebo kapnometrie),
- zariadenia na meranie kyslíkovej saturácie
- 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 minikrikotómiu (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
- intra-kostná infúzna súprava
- dostatočná zásoba volumexpanderov
- monitor srdcovej činnosti
- defibrilátor - povinný (je povolený automatický vonkajší defibrilátor (AED)
 - a) na 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“ zúčastňuje 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 vyprošťovacieho 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 (beanbagy) a rôzne dlahy

5. VÝBAVA NA VYSLOBODENIE

Pre zásahové vozidlá určené pre uvoľnenie osôb z poškodených vozidiel sa vyžaduje minimálne nasledovné:

Rezacia a hydraulická výbava:

- 1 veľká rozbrusovacia píla (1)
 - 1 veľký rozperný nástroj (1)
 - 1 malý rozperný nástroj (1)
 - 1 pneumatický sekáč (1)
 - 1 píla (2) so sadou nožov na kov a zmesové materiály
 - 1 oscilačná elektrická píla na rezanie zložených materiálov (2)
 - 1 1-tonový pojazdný zdvihák
- (1) rozperky a frézy by mali byť hydraulicky ovládané s mobilným hydraulickým napájaním zodpovedajúcej kapacity.
 (2) pokiaľ je možné mali by byť píly elektricky ovládané s prenosným napájaním (generátory alebo batérie)

Ručné nástroje:

- 1 nôž pre každého člena posádky na prerezanie bezpečnostných pásov
- 2 rámové pítky 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 veľký Vise-grip
- 1 sochor
- 3 laná (18 ft alebo 5 m), 3 tonové
- 3 5 m dlhé laná s medzou pevnosti 3-tony
- 1 sada rúrkových kľúčov (AF a metrických)
- 1 sada prstencových a vidlicových kľúčov (metrických a AF)
- 1 sada Allenových kľúčov (metrických a AF)
- 2 kladivá (veľké a malé)
- 1 2 kg ploché kladivo
- 1 súprava plochých a krížových skrutkovačov
- 1 prenosná lampa
- 1 pár pracovných rukavíc na člena posádky.

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 FIA 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 fibrooptickej 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 súťažiach. Avšak niekedy musia 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. MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ZÁKLADNÉ VYBAVENIE

A. Pre lekárske centrá na okruhoch s licenciou stupňa 1, 2, 3 alebo 4 v 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 so zdrojom 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
- zariadenie na meranie kyslíkovej saturácie (musí byť aj náhradné)
- zariadenia na minikrikotómiu

ii) dýchanie

- prenosná odsávačka (vákuum 300mg 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: neodporúča sa použitie chirurgických svoriek v tejto situácii 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
- dostatočný objem volumexpanderov
- monitor srdcovej činnosti
- 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)
- otoskop
- spotrebný materiál: močové katétre, materiál na šitie a rôzne ihly

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, **preteky dragsterov** a v servisných parkoviskách rally; resuscitačné sanitky pre rally **WRC, helikoptéry a resuscitačné sanitky pre FIA Svetový pohár CCR**:

Okrem resuscitačných sanítiek a helikoptér sa odporúča mať dve 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. Ambuvak)
- 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
- detektor na intubáciu pažeráka alebo zariadenie na detekciu vydychovaného CO
- zariadenie na detekciu vydýchnutého CO²
- zariadenia na minikrikotómiu

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

- zariadenie na zastavenie krvácania v prípadoch závažného poranenia končatín
Poznámka: v týchto prípadoch sa neodporúča použitie chirurgických svoriek, pozornosť sa má venovať použitiu vlastných turniketov určených na tento účel, rovnako tak aj hemostatickým látkam (Quick Clot®)
- vybavenie na zaistenie vnútrožilového prístupu
- potrebný materiál na vykonanie infúzie IV x 4
- IV kanyly - veľkosť 14 x3 / veľkosť 16 x3
- sada na zavedenie centrálnaj venózne kanyly
- dostatočná zásoba expanderov
- srdcový monitor
- EKG
- defibrilátor
- 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 dodatkami:

ak je umiestnenie v púštnej krajine ďaleko od nemocnice, musí bivač CCR obsahovať röntgenový prístroj a ultrazvukové zariadenie.

DODATOK 5

VYBAVENIE VO VOZIDLÁCH POUŽITÝCH NA PREVOZ ZRANENÝCH

Pre každú disciplínu je potrebné konzultovať s konkrétnymi článkami Prílohy H.

- okruhy: 2.7.3.8
- rally: 5.3.7
- CCR: 6.3
- PAV: 7.3
- dragstery: 4.3.1

- A) evakuácia bez lekárskeho doprovodu: normálnou sanitkou v súlade s právnymi predpismi platnými v príslušnej krajine
- B) evakuácia s lekárskeým doprovodom: po zemi (sanitkou) alebo vzduchom (helikoptérou alebo lietadlom)

Vybavenie poskytnuté pre lekárske doprevádzanú evakuáciu musí byť dostatočné na:

- poskytnutie intenzívnej starostlivosti potrebnej podľa stavu postihnutého na mieste s pokračovaním pokiaľ vozidlo nedosiahne miesto určenia.

Jedná sa o:

- rally: resuscitačné sanitky
- CCR a Baja: zásahové helikoptéry a resuscitačné ambulancie

Osobitné opatrenia pre WRC, Svetový pohár CCR:

Či už ide o sanitku (WRC alebo CCR) alebo o helikoptéru (CCR), musí byť vybavenie na palube v súlade so zoznamom v Dodatku 4 (bod 2.B).

- vykonávanie intenzívnej starostlivosti, s ktorou sa začalo v ošetrovacej/resuscitačnej jednotke (v lekárskom stredisku na okruhu v resuscitačnej sanitke na rally a PAV alebo v bivaku na CCR) pokiaľ vozidlo nedôjde do miesta určenia.

Jedná sa o:

- okruhy: minimálne jedna zo sanitiek umiestnená v lekárskom stredisku a helikoptéra (helikoptéry) prítomné na mieste alebo pripravené v pohotovosti
- PAV: keď je tam jedna sanitka, iná ako tá, ktorá slúži ako jednotka intenzívnej starostlivosti a helikoptéra (helikoptéry) prítomné na mieste alebo pripravené v pohotovosti
- rally: helikoptéra (helikoptéry) alebo použitie sanitky inej, ako resuscitačná sanitka ma RS
- CCR a Baja: lekárske vybavené helikoptéry alebo lietadlá
- preteky dragstero: sanitka alebo helikoptéra

Či už ide o sanitku alebo vzdušné dopravné prostriedky lekárske vybavenie nevyhnutné pre ošetrovanie pri ohrození života či neurologické, respiračné alebo obehové sa riadi nasledovným:

- a)** sanitky, helikoptéry alebo letecké ambulancie vybavené prednostne pre tento účel sú akceptované, či už pochádzajú z verejných služieb alebo od poskytovateľa služby schváleného pre príslušnú krajinu.
- b)** ak pôvodné vybavenie chýba alebo je nedostatočné malo by sa potrebné vybavenia namontovať pod vedením hlavného lekára. Pre FIA majstrovstvá to bude podliehať schváleniu lekárskeho delegáta.

Osobitné opatrenia pre FIA F1, GT1, WTCC, WRC a Svetový pohár CCR:

Systematicky sa bude kontrolovať prítomnosť nasledujúcich položiek:

- sacie zariadenie
 - zariadenie na intubáciu
 - infúzne zariadenia IV
 - mechanická ventilátor
 - monitor na sledovanie srdečnej činnosti
 - defibrilátor
 - kyslíkový kanister s redukčným ventilom
 - zariadenie na meranie saturácie kyslíka
 - hlavné lieky používané v prednemocničnej medicíne.
- V žiadnom prípade nemôže byť vyššie uvedené vybavenie odobraté z:*
- lekárskeho strediska na okruhu (stálej alebo dočasnej jednotky)
 - ošetrovacej jednotky zo servisného parkoviska na rally
 - ošetrovacej jednotky v bivaku (CCR)

DODATOK 6 PROJEKT LEKÁRSKEHO STREDISKA

Preambula: Všetky informácie a povinnosti obsiahnuté v tomto dodatku sú absolútne nevyhnutné pre FIA majstrovstvá (F1, WTCC a GT1). Sú dôrazne odporúčané pre všetky ostatné prípady.

1. UMIESTNENIE

Lekárske stredisko musí byť situované, pokiaľ to je možné v relatívne centrálnom umiestnení, vhodne izolovanom a inštalované v uzavretom a stráženom objekte. 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 umožnená dostať primeranú starostlivosť (minimálny priestor na 1 posteľ: 4 x 3 m)
- posteľ pre ťažké popáleniny umiestnená v miestnosti pre intenzívnu starostlivosť alebo v inej miestnosti, minimálne s jednou sprchou (s ohybnou hadicou a odvodom vody)
- 2 lôžka na všeobecné ošetrovanie: ktoré musia byť izolované od postelí pre intenzívnu starostlivosť / popáleniny
- skladový priestor, recepcia, zariadenia pre internú a externú komunikáciu
- priestor pre lekárskeho personálu a ak nebola udelená výnimka priestor pre dopingové kontroly.

Môže byť udelená výnimka iba v prípade, ak priestor navrhnutý mimo zdravotného strediska je ľahko dostupný pre ľudí, ktorí majú byť kontrolovaní a je možné dodržať rovnaké pravidlá pre antidopingové kontroly aké platia vo vnútri zdravotníckeho strediska. **Už od samého začiatku podujatia musí byť vstup do tohto priestoru jasne označený v angličtine, musia tam byť uložené dostatočné zásoby vody v uzavretých fľašiach. Tieto ustanovenia platia tiež v prípade, že priestor vyhradený pre dopingové kontroly je umiestnený v lekárskom stredisku.**

Môže byť udelená výnimka v prípade, že navrhnutý priestor mimo lekárskeho strediska je ľahko dostupný pre osoby, ktoré sa majú kontrolovať a platia rovnaké pravidlá ako pre antidopingové kontroly vo vnútri lekárskeho strediska (pozri článok 3.2b).

Taktiež sa odporúča, aby bol vytvorený systém sledovania zraneného od momentu keď vstúpi do strediska až do momentu jeho prevozu.

3. PRAKTICKÁ REALIZÁCIA STÁLEHO LEKÁRSKEHO CENTRA

3.1 Dizajn je ľubovoľný za podmienky je nadovšetko funkčný a že obsahuje všetky podstatné prvky uvedené nižšie. Plán uvedený na konci tohto Dodatku je príklad existujúceho centra a je uvedený len pre informačné účely.

3.1.1 Každé lekárské 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):

- počítač s internetovým pripojením (vhodné aj v ostatných prípadoch)
- kancelárske vybavenie umožňujúce tlač dokumentov, skenovanie a faxovanie.

Nepovinné:

- televízny obraz vysielaný dispečingom

3.2 Stále lekárske centrum sa musí skladať z dvoch častí:

a) Sekcia intenzívnej starostlivosti pozostáva z 3 stanovišť na ošetrovanie:

- 2 stanovištia na intenzívnu starostlivosť v jednej miestnosti alebo v dvoch samostatných miestnostiach
- 1 stanovište na ošetrovanie vážnych popálenín s minimálne buď s pevnou vaňou alebo ak to nie je možné tak so sprchovým kútom (s ohybnou hadicou a odtokom vody)

Dvere cez ktoré je prístup na všetky tri stanovištia pre sanitky prichádzajúce z dráhy, musia mať šírku minimálne 1,5 m u existujúcich centier a 2 m pre centrá, ktoré sú vybudované alebo renovované po 1. januári 2011. Ostatné dvere medzi miestnosťami v tejto zóne nesmú byť užšie ako 1,2 m.

Pôdorys sekcii 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:

- zvláštnoho vchodu (odlišný od vchodu na intenzívnu starostlivosť)
- recepcia
- ordinácia
- 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 so šatňami, vlastnými WC a sprchami
- miestnosť pre sklad.

Vedľajší priestor vyhradený pre antidopingové kontroly musí pozostávať minimálne z jednej miestnosti určenej na kontrolu, ako aj zo samostatného WC v priebehu kontroly. Odporúča sa zriadiť aj druhú miestnosť tak, aby dvaja jazdci mohli byť kontrolovaní súčasne.

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 (jedny 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

4.1 Pre stále okruhy s licenciou FIA stupňa 1 musí byť lekárske stredisko stále. Musí byť navrhnuté a postavené v plnom súlade s podmienkami uvedenými vyššie v článkoch 1, 2 a 3 (3.1 až 3.5).

4.2 Pre stále okruhy s licenciou FIA stupňa 2, 3 alebo 4 musí byť lekárske stredisko stále, pokiaľ nebola udelená výnimka.

4.3 Pre dočasné okruhy s licenciou FIA stupňa 1 až 4 môže byť lekárske stredisko stále alebo provizórne.

4.4 V každej variante týkajúcej sa článkov 4.2 a 4.3, musí byť stredisko v súlade s každou indikáciou uvedenou v článkoch 1, 2, 3.1 a 3.3, vyššie.

Avšak, s ohľadom na záväzky obsiahnuté v článkoch 3.2, 3.4, a 3.5 môžu byť povolené určité úpravy, za podmienky, že sa vzťahujú len k celkovému rozmiestneniu strediska, rozdeleniu miestností a rôznym rozmerom.

4.5 V prípade licencie FIA stupňa 5 alebo 6: vyžadujú sa nasledovné minimálne požiadavky, nezávisle, či je stredisko stále alebo provizórne:

- 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

4.6 Vo všetkých prípadoch či už je stredisko stále alebo dočasné, musí FIA schváliť jeho plány ešte predtým, ako začne výstavba alebo úprava.

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



DODATOK 7

VYPROŠŤOVACIE TÍMY

1. VŠEOBECNE

Vyprošťovacie tímy by mali byť za všetkých okolností schopné vyproštiť zranených z každého typu vozidla, či je otvorené alebo uzavreté.

Sú určené k zásahu na okruhoch a na cestných podujatiach, pre všetky disciplíny na ktorých je ich prítomnosť požadovaná podľa predpisov.

2. ZLOŽENIE

Každý vyprošťovací tím by mal pozostávať zo šiestich ľudí, medzi ktorými môže byť zaradený lekár skúsený v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd. Piaty ostatní členovia môžu byť: hasiči, záchranári, zdravotnícki záchranári, traťoví komisári, atď. Jeden z nich bude riadiť vozidlo popísané v bode 3.

2.1 Vyprošťovací tím môže vo všetkých prípadoch zasahovať iba za prítomnosti a pod dohľadom lekára skúseného v prednemocničnom ošetrovaní obetí nehôd.

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

Tím pozostáva zo šiestich ľudí, ktorí sa nachádzajú v tom istom vozidle. Výnimku môže udeliť len Lekárska komisia FIA. V takomto prípade musia byť všetci členovia tímu prítomní pri zásahu na mieste nehody.

3. VYBAVENIE

Vozidlo, ktoré dopravuje tím na miesto zásahu musí byť rýchle a manevrovateľné a musí mať dostatočný priestor na prepravu 6 osôb (okrem výnimky uvedenej vyššie) ako aj nižšie uvedený materiál:

- fixačná dlahu na chrbticu, KED alebo podobná
- pevná podložka na chrbticu
- matrac (beanbag) s pumpou
- príslušné nožnice a nože
- ohňovzdorná prikrývka
- vyprošťovací vak FIA pre všetky disciplíny, ktoré používajú extrahovateľné sedadlo.

Navyše sa vyžaduje vhodné oblečenie a zreteľné označenie.

4. TRÉNING

Inštruktáž a tréning tvoria základ pre účinnosť tímu. FIA dá k dispozícii potrebné dokumenty (brožúry, video, atď.).

Vyprošťovacie tímy by mali absolvovať špeciálne školenie alebo opakovacie kurzy a mali by sa zúčastniť pravidelného tréningu.

Mali by sa organizovať kvalifikačné kurzy uznané FIA podľa definovaných postupov a špecifikácii.

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

Cvičenie na posúdenie ošetrovujúcich tímov musí prebehnúť pred začiatkom prvého tréningu.

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 **lekársky delegát pre dané podujatie** inšpekciu lekárskeho služieb a organizátorom navrhnutých nemocníc.

Inšpekcia pozostáva z:

- návšteva aspoň jednej nemocnice minimálne pre každú požadovanú špecializáciu (pozri článok 2.7.2g)
- návšteva navrhnutých nemocníc sa pre nové okruhy musí vykonať dostatočne v predstihu, ideálne pred tým, ako je príslušný okruh definitívne homologovaný s FIA
- ďalšie návštevy ostatných nemocníc navrhnutých hlavným lekárom pre jazdcov, ktorí sú účastníkmi nehody
- kontrola lekárskeho strediska (a homologácia ak je nový)
- na dráhe: výber alebo potvrdenie umiestnenia záchranných služieb
- ohodnotenie a kde je potrebné **hlavného lekára (prípadne jeho asistenta)** a záchranných a vyprošťovacích tímov.

Počas podujatia:

- Skontroluje, či lekárske služby pracujú správne a či odpovede v lekárskom dotazníku sú správne.
- Dozrie a zhodnotí bezpečnostné cvičenia (vyprošťovanie, celkové správanie sa záchranných služieb, atď.)
- Trvale sa zdržiava na dispečingu pri hlavnom lekárovi **alebo prípadne jeho asistentovi** a riaditeľovi preteku.
- V prípade nehody:
 - ak to považuje za potrebné, dopraví sa na miesto nehody a zotrvá tam určitý čas alebo počas celej záchrannej operácie
 - **odovzdá informácie** FIA tlačovému delegátovi
 - spoločne s hlavným lekárom **podpíše dokumenty** povoľujúce jazdcovi po nehode opätovné pretekanie (pozri Prílohu L, kapitola II, článok 2.2.1).

Po podujatí:

- napíše správu o podujatí na FIA, ktorá ju prepošle na ASN (ktorá musí zaslať kópiu na okruh a príslušnému hlavnému lekárovi)
- v prípade potreby 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 sa uskutočniť pred tým ako bola táto rally zaradená do kalendára WRC. Zahŕňa kontrolu tréningu a kvalifikácie rôznych zložiek tvoriacich záchrannú sieť, ako aj tréning záchrannej činnosti a vyprošťovania, ak to je potrebné.

Počas podujatia:

- Skontroluje, či lekárske služby pracujú správne a či sa rešpektuje bezpečnostný plán ako aj či odpovede v lekárskom dotazníku sú správne.
- Skontroluje tréning a ak je potrebné, zodpovednosť za rôzne prvky tvoriace záchrannú sieť.
- Príspeje k tréningu prvej pomoci súťažiacim.
- 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.
- V prípade nehody:
 - musí byť stála komunikačná linka medzi lekárskeho delegátom a hlavným lekárom prostredníctvom mobilu, telefónu alebo ešte lepšie 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 záchrannej operácie
 - spolu s hlavným lekárom poskytne pre denné zasadnutie športových komisárov správy o mimoriadnych udalostiach alebo nehodách
 - spoločne s hlavným lekárom má zodpovednosť povoliť jazdcovi po nehode opätovné pretekanie (pozri Prílohu L, kapitola II, článok 2.2.1).

Po podujatí:

- napíše správu o podujatí na FIA, ktorá ju prepošle ASN (ktorá musí zaslať kópie okruhu a príslušnému hlavnému lekárovi)
- v prípade potreby sleduje jazdca prijatého do nemocnice.