

## 1. TEORETICKÁ (ÚVAHOVÁ) ČÁST

### 1.1. POTENCIÁLNĚ NEBEZPEČNÁ MÍSTA

**Horizonty a skoky** jsou velice atraktivní pro diváky, ale zároveň velmi náročné na zabezpečení pro pořadatele. Špatná domluva s diváky, neboť pořadatel požaduje dostatečnou vzdálenost od RZ, obzvláště za skokem či horizontem. Za těmito místy je nutné páskovat dále od trati, do „trychtýře“, nebo nejlépe tato místa oprostít od páskování a dát zakázané prostory. Diváci mohou být umístěni před horizontem, za horizontem ale až v bezpečné vzdálenosti, jinak zakázané prostory. Záleží samozřejmě na místních podmínkách (jako například na obrázku níže, kde jsou diváci na pravé straně na dostatečně vyvýšeném břehu a mohou stát blíže trati RZ).



**Ostré zatáčky, odbočení:** Je možné vkládat před potenciálně nebezpečnou zatáčku retardér, nebo zúžit průjezd zatáčkou. V dostatečné vzdálenosti zabezpečit prostor, kdy platí nejprve tabulky zakázaný prostor a v dostatečné vzdálenosti naznačit páskou, kde chceme, aby se diváci zdržovali.

**Odbočení z hlavní silnice, tj. z přímého směru (rovně úniková zóna):** Únikové zóny se řádně vykrížíjí v dostatečné vzdálenosti. Pokud se jedná o rychlý příjezd, je možné umístit retardér, který zpomalí průjezd zatáčkou či odbočením. Jedná se o bezpečnostní prvek pro všechny.

**„Protahováků“ (lehká zatáčka v rychlé sekci)** bychom se měli do budoucna postupně zbavovat a soustředit se na snížení rychlosti v těchto místech a zapracování bezpečnostních prvků všeho druhu (balíky, sudy, plastové barely s vodou, balíky z pneu, betonové prvky apod.). Je třeba ale také vzít v potaz, že ne každá rychlá pasáž je nebezpečná. Samozřejmě retardéry dáváme tam, kde AJR tato potenciálně nebezpečná místa vytipuje.

### 1.2. VOLBA RYCHLOSTNÍCH ZKOUŠEK

Při skladbě a tvorbě rychlostní zkoušky je nutné si uvědomit mnoho aspektů:

**Bezpečnost (relativní) dané RZ pro jezdce** a to eliminováním rychlých pasáží, kde se vyskytuje mnoho velkých stromů blízko trati RZ. V našich podmínkách máme bohužel ty nejkrásnější rychlostní zkoušky v lesích, nicméně když je daná RZ v lese příliš rychlá, tak je lepší danou RZ nejet, popřípadě „rozbit“ daný úsek retardérem. Stromy jsou v podstatě jediným důvodem úmrtí jezdců na našich tratích.

**U ČK, Start a Stop** je nutné mít místo pro vozidlo časoměřiče na pravé straně, tak aby mohl dát jízdní výkaz přímo spolujezdci. Dále je nutné počítat s větším prostorem pro další vozidla u Startu RZ, kde musí být navíc za stanovištěm časoměřičů směrem do RZ umístěno vozidlo sanitní a rescue vozidlo (ASR), kdy je nejprve řazeno vozidlo rescue tak, aby mohlo k zásahu vyjet jako první. Doporučuje se mít jako třetí v řadě vozidlo vedoucího bezpečnosti RZ (popř. VRZ), který v případě mimořádné události potřebuje také vyjet do RZ co nejrychleji. Vzdálenost mezi ČK a Startem by měla být dostatečná (minimálně 50 metrů), aby v případě přerušení RZ nedošlo k naplnění prostoru mezi ČK a Start (závodní vozy by se nevešly do prostoru uzavřeného parkoviště). Kontrolní stanoviště Stop musí být dostatečně viditelné, nemělo by být umístěno za zatáčkou.

**Umístění Letmého cíle:** je nutné zvolit velmi citlivě tak, aby časoměřiči měli stanoviště na bezpečném místě a nedošlo k jejich zranění nebo poškození časoměrné techniky a dalšího vybavení. Mezi Letmým cílem a Stop by neměla být žádná těžká zatáčka, aby v případě ztráty koncentrace posádky nedošlo k nehodě.

**Při výběru RZ** je také důležité zvolit danou RZ tak, aby byla hodnotná po sportovní stránce, ale zároveň aby byla pokud možno jednoduchá pro trénink (blízko Stop a Start). Dále je nutné brát v potaz snadnost pro použití objízdné trasy při zrušení RZ.

**Zrušení RZ** je vždy nestandardní situací, která může způsobit velký zmatek. Proto je potřeba být na tuto situaci připraven a to zejména správným výběrem polohy ČK a Startu, které v případě neprůjezdnosti RZ umožní co nejjednodušší otočení posádek do protisměru a zároveň zachování kontrolních stanovišť na původních místech.

Dále je důležité **vybrat RZ i pro diváky**. Každá RZ musí obsahovat divácká místa, která budou schopná pojmout větší počty diváků, čímž se zabrání jejich popocházení po trati RZ. Na tato místa je poté důležité diváky nasměrovat a to buď prostřednictvím programu rally nebo informací na internetových stránkách. Je důležité koordinovat rally servery, aby nabízely divákům jen divácká místa schválená pořadatelem. V případě zřízení diváckých míst na nevhodných místech se může dostat pořadatel do bezpečnostního problému.

**Dostatečně velká divácká místa:** Páskování a zabezpečení v diváckých místech musí být vždy dimenzováno na větší, než skutečný počet diváků. Vyznačené divácké místo nesmí být "krátké". Je třeba zabezpečit diváckou zónu dostatečným počtem traťových komisařů a určených pracovníků, z uvedeného místa mít přímé spojení na dispečink, aby v případě neukázněnosti diváků mohla být RZ pozastavena, přerušena nebo zrušena. Volit vždy zkušeného traťového komisaře, který má schopnosti organizovat podobné akce. Na zajištění příjezdových komunikací využít bezpečnostní službu v kombinaci s kvalitním, zřetelným a správným dopravním značením.

**Průmyslové zóny, autobusy MHD, dopravní situace:** zvažovat vždy citlivě dobu konání RZ, prověřit odjezdy a příjezdy autobusů, zvažovat bezpečnostní prvky. Je záležitostí každého organizátora, zda mezi průjezdy soutěžních vozidel otevřít RZ a umožnit vjezd široké veřejnosti (hrozí riziko, že "diváci" zůstanou stát nevhodně na RZ). Lepší je umožnit ve spolupráci s vedením RZ přijet nebo odjet mezi průjezdy jen místním dotčeným občanům.

**Obslužnost pro občany, časové omezení pro veřejnost:** v dostatečném předstihu si prověřit kulturní, společenské nebo sportovní akce konané v lokalitě, kde bude organizovaná RZ. Citlivě zvažovat slavnosti, konání náboženských bohoslužeb apod.

Zajistit si na odboru dopravy dostatečnou časovou rezervu pro uzavírku RZ, minimálně 60 minut. Ideální je uzávěra 90 minut před prvním vozem, na mnoha podnicích se osvědčila. Během prvních 30 minut (které nikdo z činovníků nevidí) se dá hodně odladit, posledních 60 minut je poté pro pořadatele podstatně klidnějších.

**Po uzavření komunikace pro ni neplatí zákon o pozemních komunikacích zák. 361/2000 Sb. Veškerý provoz a odpovědnost za bezpečnost se řídí sportovními řády a pravidly vydanými organizačním výborem.**

Neomezovat silniční provoz postáváním soutěžních vozidel na hlavních silnicích, když dojde k přerušení nebo zastavení RZ !!!.

### **1.3. BEZPEČNOSTNÍ DESATERO**

**Bezpečnostní desatero je stručný souhrn míst, kde diváci nemohou bezpečně sledovat rally a kde mohou být v přímém ohrožení.**

#### **MÍSTA, KDE V ŽÁDNÉM PŘÍPADĚ NEMOHOU BÝT DIVÁCI (OBEČNÁ PRAVIDLA)**

1. V zakázaných místech a před páskou nebo zábranou. Tato místa jsou velmi nebezpečná. Páska (příp. zábrany) vždy tvoří hranici diváckého prostoru, teprve za nimi při pohledu od trati RZ se může stát.
2. V únikových zónách a uvnitř vykřížování páskou. Vyznačují se na křižovatkách, kde se křížením pásek znemožní pohyb diváků. Tento prostor je určen pro vozy, kterým se nepodaří odbočovací manévr, zpomalit a dostat auto pod kontrolu. V těchto místech nesmí stát ani kameramani a fotografové!
3. V blízkosti trati (před příkopem, před vyvýšením, před srázem apod.).
4. Pod úrovní vozovky (až do dostatečné vzdálenosti od trati).
5. Před pevnou překážkou (plot, stěna, strom, vozidlo ap.).
6. V místech proti přijíždějícím vozidlům.
7. Na vnějším i vnitřním obvodu zatáček.
8. V místech intenzivního brzdění nebo akcelerace po obou stranách trati.
9. Po obou stranách trati u skoků a horizontů (zejména za nimi).
10. V bezprostřední blízkosti trati RZ, např. u hradící pásky, na nízkých zídkách a na svodidlech by zásadně neměli diváci sedět (nulová schopnost reagovat na situaci)

#### **DIVÁCI MOHOU BÝT POUZE:**

1. Ve vyznačených diváckých místech.
2. Na stanovištích dostatečně vyvýšených nad tratí.
3. Za pevnou hradbou (zeď, taras, stromy apod.).
4. Ve značné vzdálenosti od trati.

Ostatní místa jsou pro diváky zakázána.