



ROZHODNUTÍ

Disciplinární komise Autoklubu ČR na základě podnětu Sboru sportovních komisařů ze dne 8. 12. 2019, č. 2.7 proti st. č. 58 Luboš Pícek/Milan Pokorný (soutěžící VD Rally Team klub v AČR), č. 2.8 proti st. č. 60 Miroslav Fišer/Jiří Kulhan (soutěžící Miroslav Fišer), č. 2.9 proti st. č. 63 Tomáš Neruda/Jan Červený (soutěžící Tomáš Neruda), vše v souvislosti s jednáním těchto osob v rámci závodu XXV. Típcars Pražský rallysprint konaném dne 7. 12. 2019 týkajícího se nezastavení a neposkytnutí pomoci stojícímu vozidlu st. č. 59 a podnětu Sboru sportovních komisařů ze dne 20. 12. 2019, č. 2.12 proti st. č. 59 Jan Dostál/Petr Brejla (soutěžící VD Rally Team klub v AČR) týkajícího se možného porušení čl. 40.3 Standardních propozic rally AS AČR, rozhodla takto:

- 1. Jezdcům Jan Dostál (č. lic. 19AS0038)/Petr Brejla nar. 16. 07. 1960 se ukládá trest napomenutí.**
- 2. Jezdci Luboš Pícek (č. lic. 19AS1083)/Milan Pokorný (č. lic. 19AS1038) se nedopustili disciplinárního provinění**
- 3. Jezdci Miroslav Fišer (č. lic. 19AS1309)/Jiří Kulhan (19AS0206) se nedopustili disciplinárního provinění.**
- 4. Jezdci Tomáš Neruda (č. lic. 19AS0187)/Jan Červený (19AS0165) ne nedopustili disciplinárního provinění.**

Odůvodnění:

Disciplinární komise AČR (dále jen „DK“) obdržela od Sboru sportovních komisařů podněty k zahájení disciplinárního řízení, a to na základě rozhodnutí SSK č. 4 ze dne 8. 12. 2019 proti posádce Luboš Pícek/Milan Pokorný, st. č. 58, rozhodnutí SSK č. 5 ze dne 8. 12. 2019 proti posádce Miroslav Fišer/Jiří Kulhan, st. č. 60 a rozhodnutí SSK č. 6 ze dne 8. 12. 2019 proti posádce Tomáš Neruda/Jan Červený, st. č. 63, vše týkající se údajného porušení předpisů shora uvedených osob v souvislosti se závodem XXV. Típcars Pražský rallysprint 2019. Podle podnětů shora uvedené posádky projely během RZ 5 kolem hořícího vozu posádky st. č. 59, u kterého nezastavily a neposkytly pomoc. SSK vyhodnotil toto jednání jako závažné porušení

čl. 40.3.2 Standardních propozic rally AS AČR 2019. DK dále obdržela od SSK podnět k zahájení disciplinárního řízení, a to na základě rozhodnutí č. 9 ze dne 8. 12. 2019 proti posádce Jan Dostál/Petr Brejla, st. č. 59. V tomto podnětu SSK uvedl, že posádce st. č. 59 na RZ 5 vzplanul soutěžní vůz. Přestože má posádka ve vozidle kromě automatického hasicího systému i ruční hasicí přístroj, nepoužila ho a pravděpodobně tím umožnila další zahoření. Je pravděpodobné, že pokud by posádka použila ihned i ruční hasicí přístroj, byl by požár okamžitě uhašen. Dalším pochybením posádky byla její nečinnost poté, co vystoupila ze soutěžního vozidla. Místo signalizace dalším posádkám jen nečinně přihlížela požáru vozidla. SSK vyhodnotil chování posádky jako porušení čl. 40. 3 Standardních propozic rally AS AČR 2019.

Jednání před DK

Rozhodnutím ze dne 20. 12. 2019 rozhodla DK, že se ve věci nařizuje ústní jednání DK na 14. 1. 2020 a že po předběžném projednání se projednání všech uvedených podnětů spojuje do jednoho řízení. DK dále poskytla disciplinárně obviněným lhůtu k předložení písemných vyjádření, a to nejpozději do 10. 1. 2020.

Písemné vyjádření obdržela DK od Milana Pokorného a společné vyjádření od Ing. Jana Červeného a Tomáše Nerudy. Milan Pokorný uvedl, že vozidlo st. č. 59 nebylo havarované, ale odstavené u okraje vozovky, posádka byla mimo vůz a posádka nic nesignalizovala, ač byla v blízkosti vozidla a viditelná pro projíždějící posádky a v daném momentu průjezdu jejich posádky rovněž nebyla žádná signalizace ani od traťových komisařů. Vzhledem k tomu, že v závodním režimu je velmi málo času na vyhodnocení situace, bylo jednoznačným úsudkem, že se jedná pouze o technickou závadu na motoru, kdy došlo například k úniku chladicí kapaliny a tedy ke kouři z motorového prostoru. Kvůli nízkým teplotám, které panovaly, se i z jejich vozidla v cíli RZ kouřilo, ač nebyla na voze žádná závada. Milan Pokorný dále uvedl, že posádka st. č. 59 startuje ve stejném týmu (VD Rally Team klub v AČR), jsou jejich dobrými přáteli a nebyl tedy sebemenší důvod k nezastavení a neposkytnutí pomoci. Dále uvedl, že nebyli ani posádkou, ani pořadatelem upozorněni o možném nebezpečí. Ve společném prohlášení Ing. Jana Červeného a Tomáše Nerudy se uvádí, že při absolvování RZ 5 byli po výjezdu z areálu Strahovského stadionu upozorněni pořadatelkou v oranžové vestě na nebezpečí na trati, a to vyvěšením, resp. máváním červené vlajky. Dle čl. 40.5.3 SPR AČR okamžitě snížili rychlost a pokračovali do cíle RZ. Po cca 150 metrech po projetí pravotočivé zatáčky spatřili závodní vůz st. č. 59, který stál vlevo u krajnice vozovky ve velké vzdálenosti od diváků, z přední kapoty stoupal pouze bílý dým a oba členové posádky stáli za vozem, bez viditelného ohrožení života. Na vozidla ani v ruce posádky nebyl umístěn symbol SOS a posádka tohoto vozu, včetně pořadatele v oranžové vestě, který jim přeběhl před vozidlem, se nesnažila jejich vůz nijak zastavit, což je vše viditelné na videozáznamu Youtube. Podle

chování posádky a pořadatele se domnívali, že se jedná pouze o poruchu vozidla a únik chladící kapaliny. Pokračovali sníženou rychlostí k místu startu a že se jednalo o požár vozidla st. č. 59 se dozvěděli až z videa na Youtube. Je jim líto, že k incidentu došlo, ale nebylo zřejmé, že se jedná o požár vozidla a ne o poruchu a ani se je nikdo nepokusil zastavit nebo upozornit symbolem SOS. Domnívají se, že na celý incident nelze nahlížet optikou diváka nebo pozorovatele, protože posádka vozu, která je v té době na trati, nemůže mít o incidentu takový přehled a pokud není zřetelně upozorněna dle čl. 40.3.1 a 40.3.2, může situaci vyhodnotit pouze na základě chování pořadatelů nebo samotné posádky porouchaného či havarovaného vozidla.

K ústnímu jednání se dostavil Milan Pokorný, Luboš Pícek, Vlastimil Dědic (zástupce soutěžícího VD Rally Team a zástupce posádky Jan Dostál/Petr Brejla), Miroslav Fišer, Jiří Kulhan, Tomáš Neruda a Jan Červený.

Zástupce posádky Jan Dostál/Petr Brejla pan Vlastimil Dědic uvedl, že s posádkou mluvil a video viděl, auto v době, kdy posádka byla ještě uvnitř, tak už hořelo. Posádka se nadýchala zplodin, trochu jim trvalo než vystoupili, nikdy nic takového nezažili, pan Brejla jel takový závod poprvé. U pana Dostála určitě bylo pochybení, nicméně jakmile se vzpamatovali, tak se k vozu vrátili a spustili hasící systém a pokoušeli se vyndat ruční hasící přístroj, ale nepodařilo se jim hasičák v první fázi vyndat, ale posléze pan Dostál už hasil i s ručním hasicím přístrojem. V tomto k nějakému pochybení došlo, nicméně je potřeba uvést, že každý člověk v krizové situaci reaguje různě a pan Dostál zde nereagoval úplně správně. Na jednu stranu soutěžní posádka má povinnost signalizovat, což neučinila, ale na druhou stranu na trati jsou školení traťoví komisaři, kteří v tento moment také nezasáhli. Jediným aktivním byl nějaký divák s hasicím přístrojem, traťoví komisaři nezasáhli, pochybení tedy bylo mnohem více a z mnohem více stran. K otázkám DK uvedl, že na pochybení pana Brejly je potřeba nahlížet mírněji, neměl žádné zkušenosti, nicméně byl to on, kdo spustil hasící systém. K další otázce DK uvedl, že nedokáže říci, proč hasící systém nezapnuli hned, ale že se rychle chtěli dostat z auta a že následně se vrátili hasící systém zapnout, což je vidět z ukazovaného videa. Po zapnutí hasícího systému to opět blaflo a oni už to hasili ručním hasicím přístrojem.

Milan Pokorný a Luboš Pícek uvedli, že když k vozu přijeli, tak se z něho jen kouřilo a usoudili, že má vůz technickou závadu. Posádka ani pořadatelé nijak nereagovali. Když přijeli, odstavené auto už nehořelo a navíc z jejich pozice moc nebylo vidět. Mysleli si, že se stalo na okruhu někde něco jinde, ale ne, že se to týkalo tohoto odstaveného vozidla. Když auto hoří, každá posádka něco signalizuje, když projíždějí, posádka navíc stála k nim zády. Jsou to jejich velmi dobří kamarádi, nikdo z nich by nikdy nenechal žádné auto hořet, podle nich to tedy nebylo havarované auto. Bylo to prostě odstavené auto a posádka byla venku, posádka

nesignalizovala symbol SOS ani nic jiného. V praxi se i u odstaveného auta signalizuje SOS, či OK. V autě navíc byla GPS, která však nic nesignalizovala.

Miroslav Fišer a Jiří Kulhan uvedli, že viděli odstavené vozidlo, kterému se kouřilo od kapoty, nezaznamenaly žádné plameny, posádka odstaveného vozidla běhala kolem vozu. Při druhém průjezdu měli červenou vlajku, ale ani tehdy neviděli žádné plameny. Auto bylo odstavené, posádka tam nebyla. Viděli pouze bílý kouř, což zažili několikrát, když vařili motor atd. Jeli relativně pomalu, všichni stáli kolem a koukali se na auto, takže to objeli a jeli do servisu. Nikdo nic nesignalizoval, pořadatelů tam bylo mnoho. GPS nic nesignalizovala. Myslí si, že celá situace je zbytečně nafouklá ze strany sportovních komisařů a že reakce posádky odstaveného vozu nebyla adekvátní.

Tomáš Neruda a Jan Červený odkázali na jejich písemné vyjádření a dále k tomu uvedli, že nesouhlasí s tím, že by porušili čl. 40. 3. 2, naopak se tímto článkem řídili. Viděli porouchaný vůz, stoupal dým a posádka byla mimo ohrožení života mimo vůz. Pořadatelé stáli kolem a na voze nebylo zřejmé, ani z chování posádky ani pořadatele to nebylo zřejmé, že vůz hořel. To, že vůz hořel, se dozvěděli až z videa. Nelze to posuzovat z pohledu diváka, z videa je vidět, že auto skutečně hořelo, ale to oni neviděli. Nikdo se je nesnažil zastavit, nikde nebyl symbol SOS, žádné plameny z vozidla nešly. Stoupal jen bílý dým a vyhodnotili to, jako že praskl chladič. Řády neukládají, že měli v dané situaci zastavit, bylo tam pouze odstavené vozidlo a nikdo nic nesignalizoval. GPS nic nesignalizoval.

Aplikovatelná ustanovení řádů

Podle ust. čl. 1.1 Disciplinárního řádu Automobilového sportu AČR (dále jen „DŘ“) platí, že práva a povinnosti všech držitelů licencí vydaných AS AČR jsou upravena zejména Mezinárodním sportovním řádem, jeho přílohami a Národními sportovními řády nebo sportovními předpisy FIA, jakož i dalšími řády, předpisy a normami, které jsou ze strany FIA, AČR, resp. jiných oprávněných orgánů vydány a zveřejněny.

Podle čl. 2.1.4 DŘ platí, že za disciplinární přestupek se považuje jakékoliv nekalé jednání poškozující zájmy jakéhokoliv sportovního podniku nebo obecně zájmy motoristického sportu. Toto se vztahuje i na jakékoliv jednání poškozující zájmy některého účastníka sportovního podniku, ať jezdců nebo soutěžících, AČR jako celku nebo jejího funkcionáře.

Podle čl. 2.2 DŘ se disciplinární pravomoc disciplinárních orgánů podle DŘ vztahuje na držitele licencí AS AČR, tedy zejména soutěžící, jezdce, činovníky a pořadatele sportovních podniků, a to na jejich jednání v rámci podniků spadajících dle příslušných řádů do

působnosti AČR, resp. AS AČR, jakož i na další osoby, pokud je jejich disciplinární odpovědnost založena příslušným řádem nebo jiným předpisem.

Podle čl. 40.3.1 Standardních propozic rally AS AČR 2019 při nehodě, která vyžaduje lékařské ošetření, musí být následující aplikováno: (i) spínač SOS na GPS sledovacím systému musí být aktivován co nejdříve - musí být, je-li to možné, okamžitě ukazován červený symbol "SOS" následujícím vozům i vrtulníku, pokud by chtěl poskytnout pomoc, (ii) červený reflexní trojúhelník na trati RZ viditelně umístit nejméně 50 metrů před místo, kde je vozidlo, aby varoval následující jezdce. Trojúhelník musí být umístěn na stejnou stranu cesty jako odstoupený vůz. Tento trojúhelník se musí použít, i když vůz stojí mimo trať. Posádka, která poruší tento předpis, může být penalizována na základě rozhodnutí sportovních komisařů.

Podle čl. 40.3.2 Standardních propozic rally AS AČR 2019 každá posádka, které je ukazován červený symbol "SOS", nebo která uvidí vážně havarované vozidlo, jehož posádka je uvnitř a neukazuje červený symbol "SOS", musí bezpodmínečně zastavit a poskytnout pomoc. Všechna další vozidla musí rovněž zastavit. Druhé vozidlo, které v místě havárie zastaví, pokračuje dál, aby informovalo příští radiobod. Následující vozidla uvolní cestu pro zásahové vozy. Všechny posádky, které při tomto postupu zastavily, obdrží náhradní čas v souladu s čl. 39.

Podle čl. 40.3.2 Standardních propozic rally AS AČR 2019 při nehodě, která nevyžaduje okamžitou lékařskou pomoc, nebo zastavení vozidla z jakéhokoli jiného důvodu a to ať už dočasně nebo natrvalo, následující musí být aplikováno: (i) spínač OK na GPS sledovacím systému musí být aktivován co nejdříve, (ii) musí být zřetelně ukazován zelený symbol "OK" následujícím vozům i vrtulníku, který by chtěl poskytnout pomoc, (iii) opustí-li posádka vozidlo, musí symbol „OK“ umístit tak, aby byl jasně viditelný pro ostatní posádky.

Zjištění DK

DK na základě provedených důkazů dospěla k následujícím zjištěním.

DK má za prokázané, že v průběhu RZ 5 v rámci Pražského rallysprintu 2019 došlo k odstavení vozu posádky st. č. 59 Jan Dostál/Petr Brejla. Po odstavení vozu začalo vozidlo hořet, a to v oblasti prostoru motoru. Posádka st. č. 59 v první fázi po odstavení vozidla na krajnici vůz opustila, aniž by aktivovala hasicí systém. Po chvíli se posádka snažila vůz uhasit, pan Brejla ve voze zapnul hasicí systém a následně se posádka s ostatními přihlížejícími pokusila oheň uhasit prostřednictvím ručního hasicího přístroje. Posádka v žádném okamžiku na kolemjedoucí vozidla nic nesignalizovala, ani neumístila symbol SOS/OK. Zástupce

soutěžícího, resp. zástupce posádky st. č. 59 uvedl, že k určitým pochybením ze strany posádky došlo, že jejich reakce nebyla adekvátní. S tím se DK ztotožňuje.

Z pohledu DK se posádka st. č. 59 v danou chvíli zachovala neprofesionálně. Lze to jistě přičítat jak v podstatě nulovým zkušenostem jezdce Petra Brejly, jak uvedl také zástupce soutěžícího, tak nastalé situaci. Je však třeba podotknout, že i pan Brejla byl držitelem licence jezdce a že i pro něho tedy z příslušných řádů plynou určité povinnosti. Reakce posádky st. č. 59 v nastalé situaci určitě nebyla adekvátní, nicméně DK má za to, že na druhou stranu se nejednalo o takové jednání, kterým by posádka st. č. 59 závažně porušila některé ustanovení řádů. Svým jednáním však zapříčinila vygradování celé situace, neboť v případě adekvátní reakce, tedy v případě okamžitého aktivování hasičského systému a použití ručního hasičského přístroje by se požár velice pravděpodobně podařilo uhasit hned v první fázi. Taktéž nebylo chování této posádky adekvátní ve vztahu k ostatním jezdcům, neboť jim nic nebylo signalizováno. DK nicméně chápe postoj zástupce soutěžícího, potažmo jezdců posádky st. č. 59, že v daném okamžiku a v případě, kdy byl vevnitř vozu kouř, byla situace týkající se jejich rozhodování, jak správně celou situaci v daném momentu řešit, značně ztížena. Za těchto okolností se tedy DK rozhodla ve vztahu k posádce st. č. 59 uložit pouze nejméně závažný trest, a to trest napomenutí.

Ve vztahu k ostatním disciplinárně obviněným je však situace dle DK jiná. Z doslovného znění citovaných předpisů Standardních propozic rally AS AČR vyplývá, že posádka, které je ukazován červený symbol SOS, nebo která uvidí vážně havarované vozidlo, jehož posádka je uvnitř a neukazuje červený symbol "SOS", musí bezpodmínečně zastavit a poskytnout pomoc. Takový případ však v projednávané věci nenastal. Z důkazů dostupných v této věci vyplývá, že posádka odstaveného vozidla st. č. 59 neukazovala červený symbol SOS, ani že se jednalo o vážně havarované vozidlo, jehož posádka by byla uvnitř a neukazovala červený symbol SOS. Naopak, v této věci bylo posádka odstaveného vozu mimo vůz a pobíhala kolem odstaveného vozu. Nic nesignalizovala. Posádky projíždějících vozů tak zcela logicky musely/mohly mít za to, že se o závažnou havárii nejedná a že tedy ani není potřeba, aby vůz zastavily. Navíc, jak je zřetelné z videa, posádky projíždějící kolem odstaveného vozu skutečně nevěděly, že by vozidlo hořelo, když viditelný byl při průjezdech ostatních vozidel pouze bílý kouř. Za daných okolností dle DK tedy neexistovala povinnost kolem projíždějících vozů u odstaveného vozu zastavit.

DK má tedy jednomyslně to, že nikdo z disciplinárně obviněných, resp. žádný z jezdců vozů projíždějících kolem odstaveného vozidla st. č. 59, se porušení řádů nedopustil. Proto DK ve vztahu těmto osobám rozhodla tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí a neuložila žádný trest.

Poučení: *Proti tomuto rozhodnutí lze podat odvolání k Národnímu odvolacímu soudu AČR, a to do 7 dnů od doručení písemného vyhotovení tohoto rozhodnutí.*

V Praze dne 4. 2. 2020

JUDr. Ing. Jiří Janák
Předseda Disciplinární komise AČR

