Obecná doporučení pro bezpečnost závodů automobilů do vrchu AS AČR **2022**

2. vydání

Odpovědnost

©2022 Automobilový sport Autoklub České republiky (AS AČR) - Všechna práva vyhrazena

Pro automobilový sport v České republice platí Mezinárodní sportovní řády FIA a Národní sportovní řády automobilového sportu Autoklubu ČR – ASN (Ročenka ASN) včetně změn a doplňků publikovaných v Bulletinech FIA, Národních sportovních řádech a Standardních propozicích vytištěných a/nebo publikovaných na webových stránkách Autoklubu ČR „www.autoklub.cz", které jsou oficiálním informačním zdrojem Autoklubu ČR (dále společně i jen „sportovní řády").

Bezpečnostní manuál pro závody automobilů do vrchu dále jen ZAV je součástí sportovních řádů. Více informací týkajících se sportovních řádů v disciplíně ZAV a bezpečnosti na ZAV, včetně Bezpečnostního manuálu ke stažení, a jednotlivých formulářů, je k dispozici na webových stránkách Autoklubu ČR www.autoklub.cz.

Jakékoliv užití Bezpečnostního manuálu pro ZAV či jeho části, zejména jeho rozmnožování, rozšiřování, sdělování veřejnosti, bez písemného souhlasu Autoklubu ČR, je zakázáno, s výjimkou osob schválených Autoklubem ČR, a to v rozsahu užití určeném Autoklubem ČR.

Pravidla uvedená v Bezpečnostním manuálu pro ZAV, obsahují doporučené normy a návody, jejichž dodržováním má být zajištěna zejména bezpečnost účastníků sportovních podniků v disciplíně ZAV (zejména soutěžící, jezdci, činovníci, diváci) a slouží tak k předcházením vzniku újmy a/nebo škod, s nimiž příslušné právní předpisy spojují odpovědnost.

Každý účastník sportovního podniku v disciplíně ZAV je povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.

Účastníci sportovních podniků v disciplíně ZAV berou na vědomí, že je vyloučena povinnost Autoklubu ČR, který je národní sportovní autoritou, k náhradě jakékoliv újmy a/nebo škody způsobené těmto účastníkům na sportovních podnicích v disciplíně ZAV a zavazují se náhradu újmy a/nebo škody nevyžadovat od Autoklubu ČR.

Odpovědnost účastníků sportovních podniků v disciplíně ZAV, včetně pořadatelů těchto sportovních podniků, se řídí platnými právními předpisy, zejména zákonem č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník v platném znění.

Zajištění bezpečnosti diváků, přihlížejících a jezdců soutěžních vozů je jedna ze základních povinností každého organizátora (pořadatele) ZAV. Jako návod pro správné zajištění tratí ZAV lze použít mimo jiné i tento Bezpečnostní manuál.

Ani metr trati není bez rizika. K přípravě a aplikaci bezpečnostních prvků při tvorbě zabezpečení trati ZAV přistupujte s maximální odpovědností!

Obecná doporučení pro bezpečnost závodů automobilů do vrchu AS AČR **2022**

2. vydání

Úvodní slovo

Vážení přátelé,

v posledních měsících jsme v Autoklubu České republiky intenzivně pracovali na novém bezpečnostním manuálu pro naši nejstarší a tradiční disciplínu. Publikace vychází po mnoha podrobných analýzách a konzultacích. Věřím, že všem českým pořadatelům pomůže při přípravě a realizaci samotného podniku.

Závody do vrchu se jezdí stejně jako třeba rally na veřejných komunikacích, o to více je důležité zajistit bezpečnost všech zúčastněných. Česká republika je pořadatelskou velmocí a v mezinárodním srovnání také lídrem v oblasti bezpečnosti motoristického sportu. V roce 2020 jsme měli v klubovém domě Autoklubu ČR velmi dobře hodnocený seminář FIA rally s účastí delegátů z celého světa. Právě zde jsme projednávali novou generaci bezpečnostních pravidel.

I z těchto poznatků a zkušeností vychází manuál, který máte v rukou.

Moc děkuji všem pořadatelům, kteří ani v této době nevzdávají pořádání svých podniků a přispívají k dobrému jménu celého českého motoristického sportu. Přeji všem pevné zdraví, hodně úspěchů a spoustu krásných sportovních zážitků.

Srdečně vás zdravím

JUDr. Jan Šťovíček, Ph.D.
Prezident Autoklubu ČR

Poděkování

Poděkování za vznik této publikace patří členům Komise závodů automobilů do vrchu 2021 a také tvůrcům prvního vydání Bezpečnostního manuálu závodů automobilů do vrchu vydaného v roce 2018, jenž se stal jedním ze základních kamenů tohoto soupisu bezpečnostních doporučení.

Obsah

1/ TEORETICKÁ ČÁST
- 1.1 Možná nebezpečná místa na trati
- 1.2 Možná nebezpečná místa mimo trať
- 1.3 Bezpečnost veřejnosti a diváků
- 1.4 Hradicí pásky a páskování
- 1.5 Informace a komunikace s diváky
- 1.6 Bezpečnostní desatero

2/ BEZPEČNOSTNÍ PLÁN
- 2.1 Povinnosti pořadatele závodu
- 2.2 Povinná osnova

3/ LICENCE TRATI

4/ ČINOVNÍCI, PRAVOMOCI A POVINNOSTI
- 4.1 Sbor sportovních komisařů
- 4.2 Ředitel závodu
- 4.3 Bezpečnostní činovník
- 4.4 Race director
- 4.5 Hlavní lékař
- 4.6 Bezpečnostní delegát AS AČR
- 4.7 Mediální delegát AS AČR
- 4.8 Bezpečnostní briefing

5/ POŽADAVKY NA POŘADATELE
- 5.1 Traťoví komisaři
- 5.2 Pořadatelé – pořadatelská služba
- 5.3 Systém školení

6/ SANITNÍ VOZY A ZÁCHRANNÝ SYSTÉM ASR
- 6.1 Sanitní vozy
- 6.2 Záchranný systém Autoklub Sport Rescue - ASR
- 6.3 Ostatní sanitní vozy
- 6.4 Vrtulník letecké záchranné služby

7/ BEZPEČNOSTNÍ, KONTROLNÍ, TECHNICKÁ A DALŠÍ VOZIDLA, POVINNOSTI POSÁDEK
- 7.1 Vozidlo uzavírající a otevírající trať
- 7.2 Technická vozidla
- 7.3 Inspekční vozidla
- 7.4 Vozidlo pro úklid komunikace
- 7.5 Svozová vozidla
- 7.6 Odtahová služba
- 7.7 Jeřáb
- 7.8 VIP a komerční vozidla sponzorů
- 7.9 Označení, vybavení a činnost vozidel

8/ VLAJKY A SIGNALIZACE
- 8.1 Druhy vlajek
- 8.2 Vlajková signalizace

9/ RÁDIOVÁ A OSTATNÍ KOMUNIKACE
- 9.1 Rádiové spojení
- 9.2 Mobilní spojení
- 9.3 Schéma spojení

10/ BEZPEČNOST JEZDCŮ
- 10.1 Rozprava s jezdci
- 10.2 Magnetická tabule
- 10.3 Zajištění pevných překážek
- 10.4 Nerovnosti na trati
- 10.5 Retardéry
- 10.6 Svodidla a jejich úprava

11/ SERVISNÍ A DALŠÍ PROSTORY
- 11.1 Servisní parkoviště
- 11.2 Tankování paliva
- 11.3 Předstartovní prostor
- 11.4 Seřadiště v cílovém prostoru

12/ MIMOŘÁDNÁ UDÁLOST
- 12.1 Postup při mimořádné události
- 12.2 Heliport
- 12.3 Zajištění údajů o nehodě

13/ MÉDIA
- 13.1 Pracovníci TV štábů, fotografové
- 13.2 Vrtulníky a drony

14/ OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA
- 15.1 Praktické příklady ve fotografii
- 15.2 Vzory inform. a zákazových cedulí
- 15.3 Vzor bezpečnostního plánu

Úvod

Závody automobilů do vrchu vystavují jezdce a jejich stroje nejtěžším zkouškám v souboji s časem. Jedná se o individuální sport, v němž soutěží jezdci a celé týmy mechaniků pracujících ve velkém nasazení, aby automobily připravili na soutěžní jízdy. Je to sport, který láká mnoho nadšených diváků.

Závody automobilů do vrchu (ZAV) je druh automobilového sportu, při kterém je cílem závodního jezdce zdolat trať v co nejkratším čase. Trať musí svým charakterem odpovídat specifikům závodu do vrchu.

Závod je charakteristický tím, že každý automobil startuje individuálně a jede určenou trasu až na cílovou čáru. Ta je umístěna ve vyšší nadmořské výšce, než je čára startovní. Čas dosažený projetím mezi startovní a cílovou čárou je rozhodujícím faktorem pro určení pořadí v závodu.

Závody automobilů do vrchu jsou jednou z nejstarších forem automobilového sportu. První známý závod automobilů do vrchu se konal již 31. ledna 1897 ve francouzské La Turbie, blízko Nice. Závody automobilů do vrchu Shelsley Walsh Speed Hill Climb ve Worcestershire v Anglii jsou nejstarším nepřerušovaným závodem automobilů do vrchu na světě. Na nezměněné trati se konají již od roku 1905.

V českých zemích má řada závodů tradici sahající až do období počátku rozvoje motorismu. Nejstaršími dosud konanými závody jsou šternberské Ecce Homo (první zmínka o závodu je z roku 1905, kdy trať Ecce Homo byla součástí distanční soutěže spolehlivosti Vídeň - Vratislav - Vídeň, první závod do vrchu v dnešním pojetí se zde jel v roce 1921, první závod FIA Mistrovství Evropy o 60 let později, v roce 1981).

Mistrovství Evropy v závodech do vrchu je nejstarším šampionátem Mezinárodní automobilové federace FIA - vznikl v roce 1930.

Příliš mnoho diváků bohužel nevnímá možná nebezpečí a neuvědomuje si rychlost, které závodní vozy dosahují.

Vyhledávají nebezpečná místa, přehnaně důvěřují umu jezdců a spolehlivosti automobilů a velmi často projevují neznalost a nepochopení zcela základních zásad bezpečnosti.

Je povinností každého z nás zajistit, aby všichni diváci sledovali závod na vhodných místech a byli si vědomi nebezpečí, jež může znamenat neovladatelný závodní vůz. Bezpečnost musí být nedílnou součástí každého závodu automobilů do vrchu.

Tento dokument může být pravidelně upravován na základě ohlasů ze strany pořadatelů závodů a činovníků podniků ZAV tak, aby odrážel a popisoval osvědčené postupy, zkušenosti a ponaučení z našeho sportu a přispíval tak k neustálému zlepšování a zdokonalování všech bezpečnostních opatření.

Úvodní ustanovení

Pro automobilový sport v České republice platí Mezinárodní sportovní řády FIA (MSŘ) včetně změn doplnění publikovaných v Bulletinech FIA, Národních sportovních řádech a Standardních propozicích vytištěných a publikovaných na internetové adrese www.autoklub.cz.

Bezpečnostní manuál pro závody automobilů do vrchu je přílohou výše zmíněných řádů a předpisů.

Více informací týkajících se bezpečnosti při závodech automobilů do vrchu včetně bezpečnostního manuálu a jednotlivých formulářů ke stažení naleznete na stránce www.autoklub.cz.

Zajištění bezpečnosti diváků, přihlížejících a jezdců je jedna ze základních povinností každého pořadatele závodu automobilů do vrchu. Jako návod pro správné zajištění tratí lze použít mimo jiné i tento Bezpečnostní manuál.

FIA
INDRA
PZK

1/ TEORETICKÁ ČÁST

1.1 Možná nebezpečná místa na trati

1.2 Možná nebezpečná místa mimo trať

1.3 Bezpečnost veřejnosti a diváků

1.4 Hradicí pásky a páskování

1.5 Informace a komunikace s diváky

1.6 Bezpečnostní desatero

1/ TEORETICKÁ ČÁST

1.1 MOŽNÁ NEBEZPEČNÁ MÍSTA NA TRATI

Vzhledem k charakteru a délce trati závodu automobilů do vrchu je nutno zabezpečit celou délku tratě. Za nebezpečná místa lze považovat především prostory v těsné blízkosti trati, pokud se tyto nenacházejí na dostatečně vyvýšeném místě.

Dále jsou to místa po obou stranách zatáček, za horizonty, místa, kde závodní vozy dosahují vysokých rychlostí nebo opačně místa ve kterých prudce zpomalují.

Vysoké riziko hrozí na těchto místech:

- Prudké změny směru
- Ostré zatáčky
- Zatáčky za rychlými úseky

Pořadatel musí vynaložit maximální úsilí, aby zmenšil kinetickou energii závodního vozu před jeho možným nárazem do pevné překážky, jako jsou např. stromy, zdi, stavby atd.

1.2 MOŽNÁ NEBEZPEČNÁ MÍSTA MIMO TRAŤ

Pořadatel závodu je povinen zabezpečit také všechna ostatní místa s pohybem závodních vozidel, tedy v parkovišti závodních strojů, předstartovním prostoru, přípravném prostoru, seřadišti a cílovém prostoru, uzavřeném parkovišti a na případných komunikacích spojující tato místa. Zabezpečením se rozumí zejména pořadatelská služba se směrováním diváků a dostatečná protipožární opatření, případně prvky zajišťující omezení rychlosti v problematickém úseku (dopravní značení, zúžení profilu vozovky, retardér atd.).

1.3 BEZPEČNOST VEŘEJNOSTI A DIVÁKŮ

Základním úkolem pořadatele závodu pro zajištění divácké bezpečnosti je vyhrazení dostatečných prostor pro diváky (diváckých prostor) a zamezení pohybu diváků mimo tato místa. Jednotlivá stanoviště pořadatelů musí být zvolena s ohledem na příchozí trasy a vyznačená zakázaná místa. Divácké prostory umisťujeme tak, abychom maximálně eliminovali rizika spojená s možnou nenadálou událostí na závodní trati. Vyhrazená místa pro diváky splňují tyto podmínky:

- Diváci nesmí stát v těsné blízkosti tratě, pod její úrovní či před pevnými překážkami.
- Diváci jsou dostatečně daleko nebo na místech dostatečně vyvýšených nad tratí či za hradbou stromů.
- Divácká místa musí být jasně vyznačena, např. páskou, zábranou apod.
- Při definici diváckých míst se vychází z místní situace, např. svodidla, svah apod.
- Každé divácké místo musí být detailně zakresleno v bezpečnostním plánu spolu s příchodem, přechodem atd.
- Divácké místo musí být zajištěno dostatečným počtem pořadatelů, a to včetně přístupových komunikací.
- **Místa, která jsou pro diváky nebezpečná, musí být dostatečně vytýčena a viditelně označena předepsanými cedulkami „ZAKÁZANÝ PROSTOR“, umístěným směrem k příchozím divákům.**
- Pro diváky nebezpečná místa musí být v místech, kde může být divákům umožněno přejít přes trať, a v místech s organizovaným příchodem diváků musí být pořadatelé vybaveni píšťalkami a vysílačkou. **V případě nepříznivého počasí nesmí tento přechod způsobit znečištění tratě!**

1.4 HRADICÍ PÁSKY A PÁSKOVÁNÍ

V místech, kde je pravděpodobný větší počet diváků, je doporučeno použití síťových bariér nebo pevných zábran, aby bylo zabráněno divákům v natlačení pásky do potenciálně nebezpečného prostoru.

Po vytyčení všech prostor je povinné konečné uspořádání vyfotografovat nebo pořídit videozáznam, aby měl pořadatel závodu doklad o původním uspořádání.

Vše výše uvedené se odvíjí od očekávaného počtu diváků. Nezbytným předpokladem je být na místě před prvními diváky. Pořadatelé musí být na místě včas a zajistit, že diváci budou sledovat průběh podniku pouze z diváckých prostor.

Druhy (barvy) pásek:

Je vhodné používat na různá místa různé barvy pásek dle jejich funkce. Pro vytyčení zákazu vstupu, zakázaných prostor, únikových zón a všude tam, kde má páska plnit výstražnou funkci, je vhodné použít pásku červenobílé barvy, popř. s nápisem zákaz vstupu.

Opačně na vytyčení prostor pro diváky a dalších prostor je vhodné použít pásky jiné barvy (komerční, Autoklubu ČR, jiné).

1.5 INFORMACE A KOMUNIKACE S DIVÁKY

Pořadatel ZAV musí zajistit, aby diváci měli přístup k informacím o závodu, a současně je důležité, aby je dobře informovali o možných rizicích. Dobrá komunikace s diváky je důležitá pro všechny. Publicita před podnikem je zcela zásadní pro zajištění obecného povědomí o konání akce a pro informování veřejnosti, že kolem trati budou vymezeny vhodné prostory pro diváky.

Průvodce diváka, oficiální program:

Divákům je nutno sdělit základní informace o průběhu závodu jako je základní souhrn bezpečného chování, mapa trati, pozice diváckých míst, časový sled závodu a další důležité pokyny. K tomuto účelu je vydáván průvodce diváka, jenž by měl být ve formě letáku velikosti min. A5 zdarma distribuován na všech příchodech k trati a vstupech do diváckých míst. Průvodce diváka může být přílohou oficiálního programu.

Obsáhlejší variantou je oficiální program závodu. Program dále obsahuje startovní listiny, historii závodu, rozhovory s jezdci a případná komerční sdělení.

Info vozidlo:

Pokud pořadatel závodu není schopen zajistit ozvučení trati, může před, ale i v průběhu závodu (v pauzách mezi starty tréninkových nebo závodních jízd) použít k informování diváků tzv. Info vozidlo. Vozidlo se pohybuje přiměřenou rychlostí po trati, je vybaveno rozhlasovým zařízením a divákům sděluje důležité bezpečnostní a další informace (další program, průběžné pořadí atd.).

Sociální sítě a weby:

Dalším informačním kanálem pro sdělení potřebných informací jsou odborné nebo oficiální webové stránky pořadatele a sociální sítě (Facebook, Twitter a další).

1.6 BEZPEČNOSTNÍ DESATERO

Nebezpečná místa, v nichž nesmí být diváci:

- V průběhu tréninkových nebo závodních jízd nikdy nesmí vstupovat na trať
- V označených zakázaných místech a před hradicí páskou nebo zábranou
- V únikových zónách a uvnitř vykřižování hradicí páskou
- V blízkosti trati (před příkopem, před vyvýšením, před srázem apod.)
- Pod úrovní vozovky (až do dostatečné vzdálenosti od trati)
- Před pevnou překážkou (plot, stěna, strom, svodidlo, vozidlo apod.)
- V místech proti přijíždějícím vozidlům a na vnějším i vnitřním obvodu zatáček
- V místech intenzivního brzdění nebo akcelerace po obou stranách trati
- Po obou stranách trati před a za horizonty
- Sedící u hradicí pásky, na nízkých zídkách a na svodidlech

Diváci mohou být pouze ve vyznačených diváckých místech, nejlépe nad úrovní tratě. Ostatní místa jsou pro diváky zakázaná.

Je potřeba si uvědomit, že vozidlo, nad kterým jezdec ztratí kontrolu, může ujet ještě velkou vzdálenost.

2/ BEZPEČNOSTNÍ PLÁN

2.1 Povinnosti pořadatele závodu

2.2 Povinná osnova

3/ LICENCE TRATĚ

2/ BEZPEČNOSTNÍ PLÁN

Dobrý bezpečnostní plán vyžaduje optimální přípravu, aby byl srozumitelný pro všechny, kdo s ním budou pracovat. Je to dokument, který potvrzuje, že pořadatel závodu vyhodnotil hrozící rizika a naplánoval, jak je minimalizovat a jak zajistit bezpečný průběh podniku.

Bezpečnostní plán primárně řeší problematiku následujících oblastí:

- Bezpečnost diváků a veřejnosti
- Bezpečnost posádek
- Bezpečnost činovníků závodu

2.1 POVINNOSTI POŘADATELE ZÁVODU

Bezpečnostní plán musí být pořadatelem zpracován pro každý závod automobilů do vrchu a je povinnou přílohou ke schválení / homologaci tratě ASN. Všechna popsaná bezpečnostní, organizační a technická opatření uvedená v bezpečnostním plánu musí být splněna a na trati ZAV realizována. Bezpečnostní plán musí být odevzdán nejpozději 41 dnů před podnikem na Komisi ZAV – zav@autoklub.cz.

Dojde-li z důvodu zásahu vyšší moci k nutnosti změny v provedení navrhovaného zabezpečení, musí tyto změny před začátkem tréninkových jízd odsouhlasit sbor sportovních komisařů. Ředitel musí zajistit zakreslení změn a tyto úpravy prostřednictvím přílohy zanést do schváleného bezpečnostního plánu.

2.2 POVINNÁ OSNOVA

Bezpečnostní plán musí obsahovat:

- Schematický plán tratě (celkovou mapu) se zakreslením pozic traťových komisařů, zásahových, lékařských a technických vozidel
- Podrobný plán celé tratě (v detailech) se zakreslením pozic TK, pořadatelů, jednotlivých bezpečnostních prvků (balíky slámy, sloupce pneumatik, dodatečná svodidla, retardéry, jiné ochranné prvky apod.), diváckých míst, míst určených zástupcům akreditovaných médií, přesných pozic zásahových a technických vozidel
- Situační fotografie se zakreslením navržených bezpečnostních prvků
- Orientační plán závodu – trať, parkoviště závodních strojů, umístění ředitelství, tiskové středisko, uzavřené parkoviště – může být součástí schematického plánu tratě
- Základní charakteristiku tratě
- Seznam členů ředitelství včetně telefonních čísel
- Seznam traťových komisařů včetně telefonních čísel
- Pokyny pro školení pořadatelů
- Časový harmonogram
- Podrobný plán servisního parkoviště včetně zakreslení přidělených ploch jednotlivým soutěžícím (týmům) vč. dalších služeb (např. sociální zařízení, stanoviště lékaře atd.)
- Plán organizace parkování a přístupu diváků
- Evakuační trasy sanitních vozidel
- Heliport – pokud je organizován
- Nákresy všech prostor mimo tratě – servisní parkoviště, cílové seřadiště, časové kontroly

Body označené podtržením jsou povinnou přílohou pro schválení tratě.

3/ LICENCE TRATĚ

Licenci tratě může vydat pouze AS AČR. Osoby provádějící inspekci určí komise ZAV AS AČR. Systém provádění a přidělení licence tratě je následující. 1x za dva roky dojde k podrobné kontrole stavu trati a bezpečnostního plánu (BP). BP a všechny materiály musí obsahově odpovídat předpisu. Povrch trati musí být ve stavu vhodném pro uspořádání závodu. Pořadatel obdrží zápis o „licenční" kontrole spolu se seznamem eventuálních nedostatků či doporučení, které je povinen do určeného termínu odstranit. Pokud uvedené nedostatky v uvedené lhůtě neodstraní nebo nedeklaruje jejich plánovanou nápravu, vystavuje se možnému neudělení licence trati na další období.

4/ ČINOVNÍCI, PRAVOMOCI A POVINNOSTI

4.1 Sbor sportovních komisařů

4.2 Ředitel závodu

4.3 Bezpečnostní činovník

4.4 Race director

4.5 Hlavní lékař

4.6 Bezpečnostní delegát AS AČR

4.7 Mediální delegát AS AČR

4.8 Bezpečnostní briefing

4/ ČINOVNÍCI, PRAVOMOCI A POVINNOSTI

4.1 SBOR SPORTOVNÍCH KOMISAŘŮ

Hlavní sportovní komisař je vedoucím představitelem tříčlenné komise sportovních komisařů. Sportovní komisaři neodpovídají za organizaci závodu a v souvislosti s jeho organizací nemají žádné výkonné pravomoci. Při výkonu svých povinností jsou odpovědni výhradně organizacím AČR a FIA, na základě jejichž předpisů a pravidel vykonávají svou činnost.

Sportovní komisaři mají pravomoc penalizovat soutěžící, upravovat zvláštní ustanovení, udělovat diskvalifikace a odkládat starty v případě tzv. události vyšší moci nebo ze závažných bezpečnostních důvodů. Mohou také rozhodnout o dočasném pozastavení nebo ukončení závodu.

Sportovní komisaři jsou nejvyšší autoritou dohlížející na závod a odpovídají za dodržování MSŘ FIA, NSŘ, národních předpisů, zvláštních ustanovení a oficiálních programů.

Komisi sportovních komisařů tvoří vždy tři členové. Předsedu a jednoho člena jmenuje FIA, přičemž tito členové nesmějí být národnosti pořádající země, třetího člena jmenuje AS AČR (platí jen pro ME). Pro MČR jmenuje celý sbor sportovních komisařů AS AČR (resp. národní orgán motoristického sportu země, která ZAV pořádá).

Mezi sportovními komisaři a ředitelem závodu musí existovat stálé komunikační spojení. V průběhu závodu se musí vždy alespoň jeden sportovní komisař nacházet v blízkosti startu závodu a jeden komisař za cílem závodu.

Minimálně jeden ze sportovních komisařů spolu s technickým komisařem musí být přítomni v prostoru závodiště jednu hodinu před začátkem administrativní přejímky.

Sbor sportovních komisařů může v případě vyšší moci nebo závažných bezpečnostních nedostatků závod odložit. Po ukončení závodu musí HSK zpracovat hodnotící zprávu, kterou odešle na: zav@autoklub.cz do 48 hod. Pokud se v rámci závodu nestane žádná mimořádná událost, může být součástí této zprávy i zpráva hlavního lékaře.

4.2 ŘEDITEL ZÁVODU

Je vrcholným článkem řídící struktury závodu a jako takový vede organizační tým a odpovídá za bezpečný průběh závodu a za to, že závod proběhne v souladu s předpisy.

Je zodpovědný za aplikaci a dodržování všech bezpečnostních opatření uvedených v bezpečnostním plánu na trati a ostatních prostorech závodiště. Řídí rozhodování během příprav a při vlastním závodě až do okamžiku, kdy jsou výsledky označeny za konečné. Část pravomocí týkajících se řízení závodu může přenést na race directora.

Je zodpovědný za řízení sportovního podniku v souladu s oficiálním programem. Musí být od začátku závodu, tzn. od zahájení administrativní přejímky, až do konce, tzn. až do oficiálního předání cen nebo minimálně do vypršení lhůty pro podání protestů přítomen v prostoru závodiště. Mezi ředitelem závodu a sportovními komisaři musí být neustálé komunikační spojení.

Zúčastní-li se závodu v závodním voze zdravotně postižený jezdec, musí o tom informovat hlavního lékaře popř. race directora a traťové komisaře, aby mohli při případné nehodě adekvátně postupovat. Povinností jezdce, jenž je držitelem licence pro hendikepované jezdce, je označit vozidlo invalidním znakem v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích.

4.3 BEZPEČNOSTNÍ ČINOVNÍK

Podílí se na přípravě bezpečnostního plánu a zodpovídá za jeho správné a včasné vypracování. Spolu s ředitelem závodu je zodpovědný za používání, plnění, aplikaci a dodržování všech bezpečnostních opatření uvedených v bezpečnostním plánu na trati a ostatních prostorech závodiště. Koordinuje práce související s přípravou zabezpečení trati (trať a její okolí musí být připravena k závodu dostatečně dlouho před tím, než přijdou diváci. Není možné připravovat trať a její okolí poté, co diváci již obsadili některá místa.). Zajišťuje distribuci bezpečnostního plánu případně jeho příslušných částí osobám, které jej musejí znát.

V den závodu odpovídá za rozmístění traťových komisařů a pořadatelů v souladu s bezpečnostním plánem a za poučení traťových komisařů a pořadatelů o jejich povinnostech.

V čase 20 min před startem tréninkových nebo závodních jízd provede v uzavíracím vozidle (06) uzavření trati. Od této chvíle se na trati závodu nesmějí pohybovat žádná vozidla.

Současně s uzavřením trati provede bezpečnostní inspekci připravenosti trati dle bezpečnostního plánu. Tuto kontrolu může dle potřeby vykonat mezi tréninkovými nebo závodními jízdami vícekrát.

V průběhu závodu je v trvalém spojení s ředitelem, race directorem a hlavním lékařem. Po skončení závodu s pomocí palubních záznamů soutěžích i záznamů diváků z internetu prověří, jak navrhované bezpečnostní opatření fungovala, a co by bylo možné v budoucnu zlepšit.

4.4 RACE DIRECTOR

V pravomoci AS AČR je nominovat v případě potřeby race directora. Ten řídí průběh celého závodu z prostoru startu. Je ve stálém radiovém spojení se všemi traťovými komisaři na trati závodu a záchrannými složkami a časoměřiči. V případě havárie zastavuje závod a koordinuje další činnosti spojené se zásahem.

Po ukončení závodu vypracuje hodnotící zprávu, kterou odešle na: zav@autoklub.cz.

4.5 HLAVNÍ LÉKAŘ

Hlavní lékař je odpovědný za zajištění veškerého potřebného materiálu a vybavení vozidel RLP a dále za průběh lékařských zákroků v místě nehody a případný převoz raněných k dalšímu ošetření. **Nese konečnou odpovědnost za rozhodování v lékařských záležitostech.** Proto je mu veškerý lékařský a ostatní zdravotnický personál, včetně osob přímo nebo nepřímo určených AS AČR podřízen. Pořadatel závodu je povinen mu poskytnout veškerý materiál a administrativní prostředky pro výkon jeho povinností. Je-li závod zajišťován pouze jedním lékařem, zastává automaticky rovněž funkci hlavního lékaře. O této skutečnosti a povinnostech z ní vyplývajících musí být pořadatelem informován. Podrobnosti viz příloha 7 NSŘ.

Před závodem je hlavní lékař odpovědný za vypracování zdravotnické části nebo přílohy bezpečnostního plánu dle platných předpisů. Musí provést kontrolu kvality a použitelnosti vybavení všech složek zdravotního zabezpečení, včetně výbavy a stavu všech sanitních vozidel a expirace léčiv. Je zodpovědný za výběr vhodných nemocnic a traumacenter, odpovídajících kapacitou a rozsahem poskytované péče. Zodpovídá, že dovednosti jím vybraných lékařů odpovídají typům zranění, s nimiž se pravděpodobně mohou setkat.

Zúčastní-li se závodu v závodním voze zdravotně postižený jezdec, musí o tom hlavní lékař informovat zdravotnický personál, aby mohli při případné nehodě adekvátně postupovat.

Během závodu musí osobně vyšetřit všechny jezdce, kteří měli nehodu (i bez zranění) a chtějí další den pokračovat v závodu a rozhodnout, zda jsou zdravotně způsobilí v závodě pokračovat.

Během závodu podléhá rozhodnutím ředitele, zůstává na startu nebo v prostoru závodiště.

Komunikuje a je v přímém spojení s ředitelem a race directorem závodu. Informuje ředitele závodu o závažnosti nahlášené mimořádné události nebo zranění a rozhoduje o způsobu odvozu zraněných z trati a jejich transportu do zdravotnického zařízení (sanitkou nebo vrtulníkem).

Po ukončení závodu vypracuje zprávu o všech provedených zákrocích bez ohledu na to, zda byla pomoc poskytnuta posádce, pořadateli, novináři, divákovi nebo osobě z řad veřejnosti. V případě nezávažných zranění ji může předat HSK, jenž obsažené informace uvede ve své zprávě.

V případě mimořádné události nebo vážných zranění (výše jmenovaných) musí hlavní lékař podrobnou zprávu zaslat do 48 hod. na AS AČR k rukám předsedy lékařské komise. Tato zpráva musí vysvětlit okolnosti události nebo nehody, časový sled zásahu, počáteční zdravotní stav, lékařské ošetření a další léčbu.

4.6 BEZPEČNOSTNÍ DELEGÁT AS AČR

AS AČR může jmenovat bezpečnostního delegáta, jehož hlavním úkolem je sledování bezpečnosti diváků a veřejnosti.

Bezpečnostním delegátem je zkušená osoba s dostatečnou znalostí a zkušeností v oblasti bezpečnosti. Pomáhá pořadatelům závodů a poskytuje jim rady pro zajištění bezpečného průběhu a organizace závodu.

Pořadatel závodu je povinen zajistit BD pro případnou kontrolu zabezpečení tratě odpovídající vozidlo s označením vybavené majákem s rozhlasovým zařízením. Uvedené vozidlo může ke kontrole využít i mediální delegát.

V případě výskytu události vyšší moci nebo z bezpečnostních důvodů je oprávněn doporučit řediteli závodu odložení startu tréninkových nebo závodních jízd.

Úkolem bezpečnostního delegáta je:

- Posoudit účinnost opatření zaměřených na zajištění bezpečnosti diváků, veřejnosti, pořadatelů a jezdců
- Kontrolovat přípravu bezpečnostního plánu a dalších souvisejících dokumentů (mediální plán atd.) a přispívat do nich svými doporučeními
- Projet během podniku trať závodu podle dohodnutého harmonogramu průjezdu a časově co nejblíže před jízdou prvního soutěžního vozidla
- Spolupracuje s bezpečnostním činovníkem, race directorem a ředitelem a je v radiovém spojení s bezpečnostními vozidly
- Může se účastnit zasedání sboru sportovních komisařů
- Po ukončení závodu vypracuje hodnotící zprávu bezpečnostního delegáta a do 48 hodin ji odešle na: zav@autoklub.cz

4.7 MEDIÁLNÍ DELEGÁT AS AČR

AS AČR může jmenovat mediálního delegáta, který má být pořadatelům závodů nápomocen při stanovení rozsahu potřebných opatření směřujících k bezproblémovému průběhu činnosti zástupců médií. Může se podílet na tvorbě Bezpečnostního plánu ve smyslu bezpečnosti pohybu akreditovaných médií, rozmístění media zón atd. Může se účastnit školení a případných přezkoušení pracovníků médií.

V průběhu závodu je pověřen kontrolou médií a je kompetentní případné porušení akreditačních podmínek okamžitě popřípadě dodatečně řešit.

Mediální delegát není zodpovědný za bezpečnost pracovníků akreditovaných médií, má výhradně kontrolní a inspekční funkci. Po ukončení rally vypracuje hodnotící zprávu a do 48 hodin ji odešle na: zav@autoklub.cz.

4.8 BEZPEČNOSTNÍ BRIEFING

Před začátkem závodu je ředitel podniku povinen svolat bezpečnostní briefing. Účelem této schůzky je projednání všech nepopsaných kompetencí, úkolů, postupů, odlišností, předávání informací atd.

Účastní se povinně:

- Ředitel
- Race director
- Bezpečnostní činovník
- Hlavní lékař
- Posádky Autoklub Sport Rescue (ASR)
- Hlavní sportovní komisař
- Bezpečnostní delegát AS AČR (pokud je jmenován)
- Mediální delegát AS AČR (pokud je jmenován)

5/ POŽADAVKY NA POŘADATELE

5.1 Traťoví komisaři

5.2 Pořadatelé – pořadatelská služba

5.3 Systém školení a rozpravy

5/ POŽADAVKY NA POŘADATELE

5.1 TRAŤOVÍ KOMISAŘI (TK)

Úkolem traťového komisaře (dále TK) je zajištění bezpečnosti účastníků závodu při jeho samotném průběhu pomocí vlajkové signalizace. Každý TK musí být starší 18 let a musí být registrován v seznamu traťových komisařů ZAV. TK je zodpovědný za svěřený traťový úsek. Při příchodu na určený post což je nejpozději 45 min před začátkem tréninkových nebo závodních jízd provede tzv. převzetí úseku, tedy zjistí stav vozovky, ověří personální obsazení svého postu podle BP (zdravotník, hasič, pořadatelská služba) a provede kontrolu dostupnosti a funkčnosti technického vybavení včetně ověření kvality radiového spojení.

Povinnosti traťového komisaře:

- Zajistit bezpečnost jezdců včasnou reakcí prostřednictvím vlajkové signalizace
- Neustále sledovat dění na trati závodu vč. shora navazujícího úseku
- Nenadálou událost řádně zapsat do protokolu událostí (nehoda, vlajková signalizace atd.)
- Neustále sledovat povrch závodní trati. Znečištění či změnu přilnavosti povrchu hlásit vedení závodu
- Být stále ve spojení vysílačkou a mobilním telefonem s vedením závodu
- Být řádně ustrojen a označen – nesmí být zaměnitelné s označením pořadatelů
- Dbát na vlastní bezpečnost
- Zdržovat se na určeném postu
- Nerozptylovat se jinými činnostmi (např. focení), soustředit se pouze na samotný závod
- Každou mimořádnou situaci ihned hlásit osobě řídící závod dle BP (race director nebo ředitel)
- Nepožívat alkoholické nápoje ani jiné omamné látky
- O situaci, kterou není schopen zvládnout sám, včas ihned informovat
- Během probíhajících jízd nesedět a neprovádět prudké pohyby, které by mohly rušit jezdce
- Na trať vstupovat jen v případě pokrytí vlajkovou signalizací

Stanoviště traťového komisaře musí být viditelně označeno. Z každého stanoviště musí být možný vizuální kontakt s předchozím a následujícím stanovištěm. Každé stanoviště musí mít spojení prostřednictvím radiové sítě, je-li podél tratě nedostatečný signál mobilních operátorů, musí být vyřešen záložní systém pro komunikaci v případě poruchy radiové sítě.

Vybavení stanoviště traťového komisaře:

- Nádoba o objemu min. 15l s uzávěrem (poklop) s látkou k pohlcování oleje
- Min. 2 tvrdá košťata a lopata
- 2 ks hasicích přístrojů, každý o objemu min. 6 kg s hasící látkou dle ASN
- Radiostanice vč. náhradního zdroje
- Výkaz TK a psací potřeby
- Sada vlajek (žlutá, žlutá s červenými pruhy, modrá, červená a bílá)
- Píšťalka
- PE pytel na použitý sorbent

Personální obsazení postů TK:

- Traťový komisař
- Pořadatelská služba (počet podle velikosti úseku a náročnosti)
- Hasič (důrazně doporučeno)
- Zdravotník (doporučeno)

Není-li hasič a zdravotník na každém postu TK, je vhodné, aby posty, kde se nachází, byly označeny vhodným symbolem.

5.2 POŘADATELÉ – POŘADATELSKÁ SLUŽBA

Všichni pořadatelé nebo členové týmu pořadatelské služby jsou povinni obsadit předem určené posty nejpozději 60 min (doporučeno 90 min) před začátkem tréninkových nebo závodních jízd.

Post pořadatele smí být obsazen osobou starší 18 let. Pořadatelská služba je řízena bezpečnostním činovníkem závodu, který je zodpovědný za dostatečné personální obsazení jednotlivých traťových úseků s ohledem na koncentraci diváků a zajištění všech přístupových míst přiléhajících k závodní dráze. Pořadatelé stojí na určených pozicích dle BP.

Úlohou pořadatelské služby při ZAV je zejména zajištění bezpečnosti diváků a zamezení třetím osobám vstupu do zakázaných prostor či na závodní dráhu.

Pořadatelská služba nezajišťuje přímé zabezpečení závodní dráhy ani nezasahuje v případě nenadálé nebo mimořádné události, není-li k tomu vyzvána traťovým komisařem, nebo vedením závodu. Pořadatelská služba vstupuje do závodní dráhy výhradně se svolením TK, svévolně zasahovat při nenadálé události bez pokrytí vlajkovou signalizací a pokynu TK je ZAKÁZÁNO. „Pořadatel při samotném zásahu dbá jen pokynů TK".

Pořadatelé směřují diváky do vyhrazených diváckých míst nebo na vyznačené trasy podél závodní tratě a vykazují diváky ze zakázaných míst. Každou diváckou nekázeň, kterou nejsou sami schopni vyřešit, ihned hlásí dohodnutým způsobem bezpečnostnímu činovníkovi, race directorovi nebo řediteli.

Po celou dobu průběhu závodu nesmí být pod vlivem alkoholu ani jiných omamných látek. Po dobu probíhající závodní nebo tréninkové jízdy pořadatelé nesedí. Během závodu se plně věnují dohledu a organizaci diváků, jakákoliv jiná činnost nesouvisející s tímto je ZAKÁZÁNA (fotografování, natáčení atd.).

Vybavení pořadatele:

- Reflexní vesta s nápisem "POŘADATEL", názvem pořádajícího klubu apod.
- Identifikační visačka prokazující příslušnost k danému závodu
- Plně nabitý mobilní telefon
- Nákres zabezpečení svěřeného úseku spolu se zakázanými prostory, diváckými místy včetně přístupu k nim
- Tel. číslo na bezpečnostního činovníka nebo na osobu pověřenou řízením pořadatelské služby spolu s tel. čísly na hlavní činovníky závodu
- Časový harmonogram celého závodu
- Píšťalka
- Pevná obuv
- Pláštěnka - doporučená
- Dostatečný pitný režim – doporučený

5.3 SYSTÉM ŠKOLENÍ A ROZPRAVY

Traťoví komisaři:

Každý TK musí být před závodem řádně proškolen. Před započetím sportovního programu každého dne musí proběhnout rozprava s traťovými komisaři, rozdělení na jednotlivé posty, upozornění na zvláštnosti tratě, příp. rozebrání situací z předchozího dne (u dvoudenních podniků). Rozpravu vždy vede ředitel nebo jím pověřený zástupce.

Pořadatelé – pořadatelská služba:

Každý pořadatel se musí před závodem zúčastnit školení pořadatelů. Před započetím sportovního programu každého dne musí proběhnout rozprava s pořadateli. Zde se řeší rozdělení na jednotlivé posty, upozornění na zvláštnosti, případný rozbor situací z předchozího dne (u dvoudenních závodů).

Osnova školení pořadatele ZAV:

- Divácká místa a zakázané prostory
- Přístupové cesty pro diváky podél tratě závodu
- Parkování pro diváky
- Vstupné a jeho výběr
- Časový harmonogram závodu, organizace svozů
- Odpovědní činovníci závodu
- Spojení
- Spolupráce s traťovými komisaři

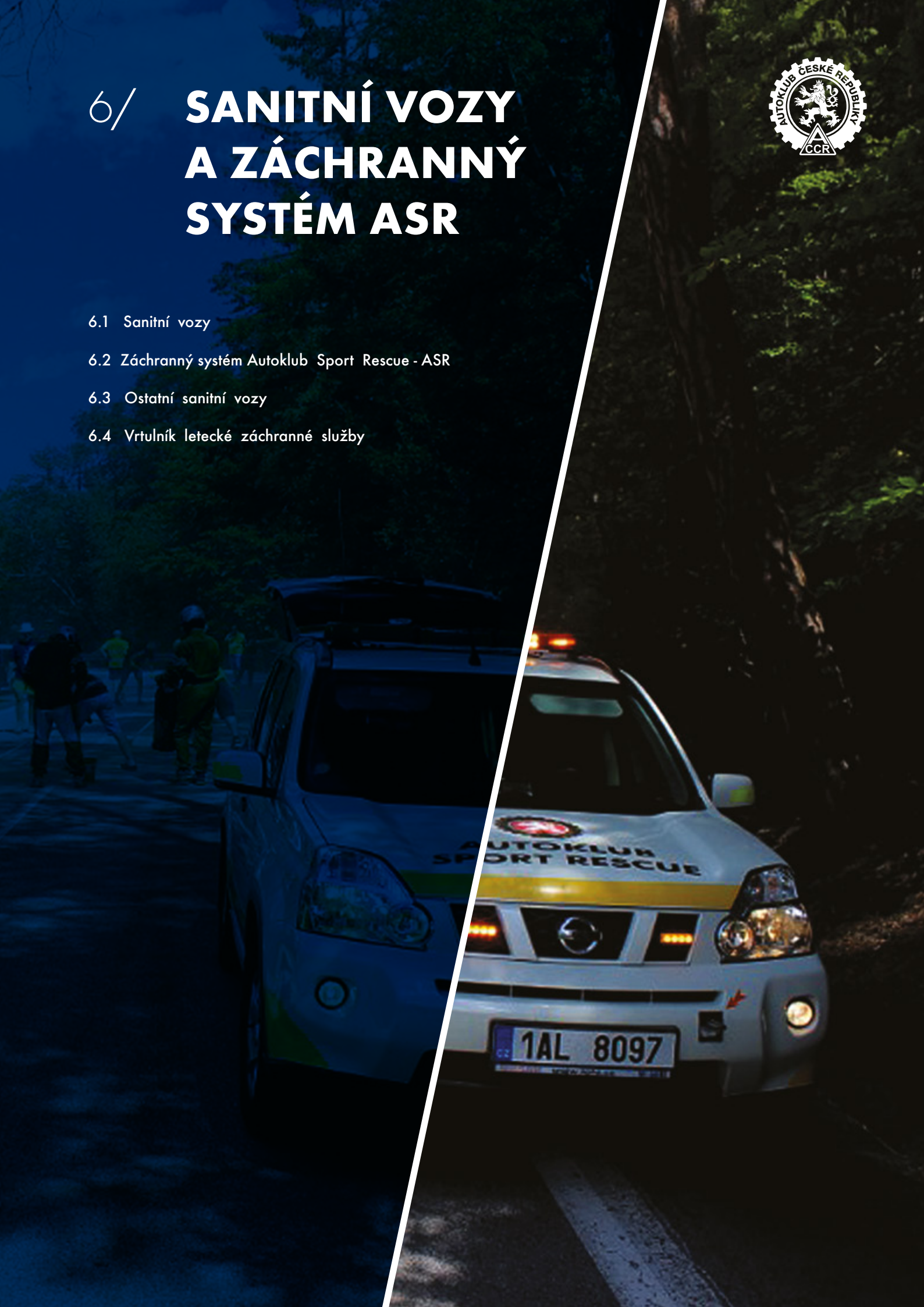
6/ SANITNÍ VOZY A ZÁCHRANNÝ SYSTÉM ASR

6.1 Sanitní vozy

6.2 Záchranný systém Autoklub Sport Rescue - ASR

6.3 Ostatní sanitní vozy

6.4 Vrtulník letecké záchranné služby



6/ SANITNÍ VOZY ZÁCHRANNÝ SYSTÉM ASR

Zdravotnická služba je podřízena hlavnímu lékaři. Je doporučeno, aby stanoviště záchranných složek byla na startu, a dále jsou volena tak, aby jedno vozidlo primárně obsluhovalo úsek o délce max. 3,5 km. První vozidlo je zpravidla umístěno v prostoru startu, ze kterého musí být možný okamžitý výjezd. U závodů delších než 3,5 km by měla být další stanoviště (bezpečnostní body) umístěna tak, aby byla pokryta celá trať rovnoměrně. Na každém takovém stanovišti musí být vždy přítomno sanitní vozidlo i vozidlo ASR.

Všechna vozidla musí být umístěna tak, aby měla možnost přímého vjezdu na trať bez jakýchkoliv překážek před sebou (např. jiné vozidlo, páskování, zábrana, traťový komisař), v pořadí Autoklub Sport Rescue (ASR), sanita (RLP), technické zásahové vozidlo (TZV).

Závod nesmí pokračovat, pokud není toto vozidlo po zásahu opět připraveno na svém stanovišti.

Je důrazně doporučeno, aby byla na trati přítomna minimálně jedna hasičská cisterna.

6.1 SANITNÍ VOZY

Sanitní vozy rychlé lékařské pomoci - RLP musí být v souladu Přílohou 7 NSŘ, tj. vozidlo musí být vybavené v souladu s vyhláškou 296/2012 Sb. To je vybavené pro zajištění základních životních funkcí - neurologických, dýchacích a oběhových. Posádku tvoří řidič, lékař se specializovanou způsobilostí v některém ze základních oborů, nejlépe chirurgických oborů, ARO nebo UM, ideálně se zkušenostmi ze ZZS, zdravotnický záchranář s registrací pro práci bez odborného dohledu a řidič ZZS, ideálně řidič/záchranář. Podrobné informace, podmínky a předpisy pro lékařské zabezpečení jsou každoročně aktualizovány a zveřejněny v příloze 7, Ročenky AS AČR.

6.2 AUTOKLUB SPORT RESCUE - ASR

Při závodech automobilů do vrchu zapsaných v kalendáři AS AČR bude vždy použit záchranný systém Autoklub Sport Rescue (ASR). Povinností pořadatele ZAV je zaslat na email **rescue@autoklub.cz** nejpozději 41 dní před konáním podniku objednávku na požadovaný počet vozidel ASR a před začátkem sportovního podniku posádkám předat bezpečnostní plán.

Základní povinností záchranného systému je likvidace požáru a vyproštění jezdce z havarovaného vozidla. Při ZAV záchranný systém případně pomáhá také zajišťovat odtažení nepojízdných vozidel (mají-li čtyři volně se otáčející kola a funkční brzdy), a odstraňování následků úniku provozních kapalin (ve spolupráci s traťovými komisaři), a asistují při nakládání nepojízdných vozidel, případně provádí další činnosti, jež jsou třeba (např. svoz vozidel ze seřadiště v cílovém prostoru na start apod.).

V případě většího úniku provozních kapalin, je pořadatel povinen mít k dispozici dostatečné množství sorbentu na minerální bázi (např. Absodan plus), pro likvidaci nebo případné doplnění vozidel ASR. **Používání cementu nebo jiných podobných prostředků je zakázáno.**

V průběhu tréninkové nebo závodní jízdy musí být posádka ASR připravena k okamžitému zásahu a zdržuje se proto výhradně ve voze. Vozidlo ASR může být doplněno o lékaře nebo záchranáře/sestru s ARIP, včetně záchranářského batohu/kufru.

Podrobné informace, podmínky a předpisy pro ASR, jsou každoročně aktualizovány a zveřejněny v příloze 12 Ročenky AS AČR.

6.3 OSTATNÍ SANITNÍ VOZY

Hlavní lékař může po dohodě s ředitelem navíc rozšířit záchranné prostředky o vozidla určená pro transport.

6.4 VRTULNÍK LETECKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

V případě, že je k nehodě přivolán vrtulník z důvodu urgentní zdravotnické péče, je nezbytné, aby mohl přistát co nejrychleji a nejblíže trati.

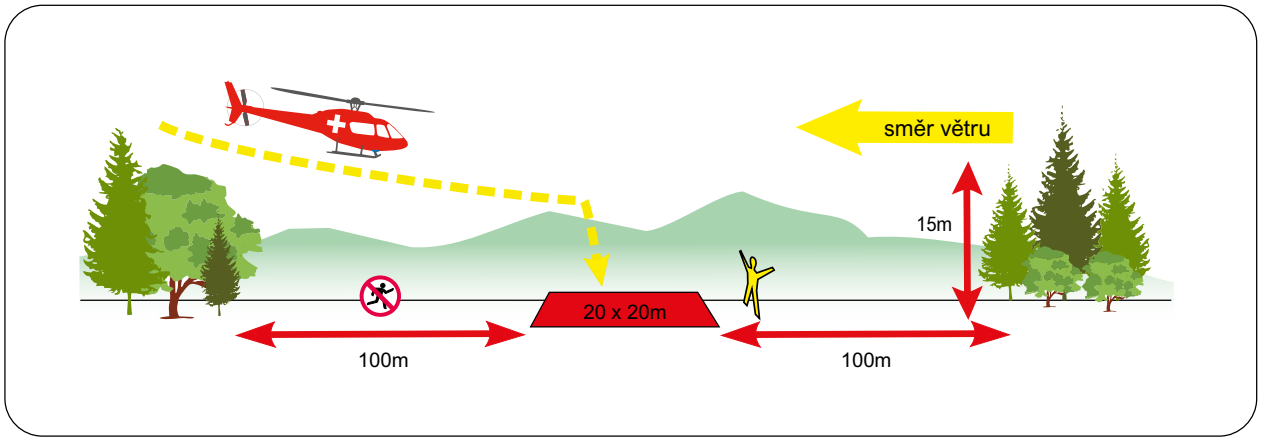
Z tohoto důvodu je potřeba předem vybrat vhodné místo (rovná, dostatečně prostorná plocha bez drátů vysokého napětí a jiných překážek s možností příjezdu sanity). Tento prostor, zakreslený do mapy tratě s GPS souřadnicí je nutno spolu s oznámením o konání podniku v dostatečném předstihu předat příslušné letecké záchranné službě cestou krajského operačního střediska záchranné služby (KOS ZZS = „dispečink" ZZS).

Celý prostor je pod dohledem pořadatele, který nedovolí nikomu, aby se k vrtulníku přibližoval zezadu! Ocasní vrtule není při otáčení vidět a hrozí nebezpečí smrtelného poranění.

Je potřeba brát v potaz, že povětrnostní nebo jiné podmínky v předem vybraném místě může pilot vyhodnotit jako nevyhovující. V tomto případě provede přistání na jiném vhodném místě poblíž místa nehody tak, aby bylo možno co nejsnadněji naložit zraněnou osobu.

SIGNALIZACE POSÁDCE VRTULNÍKU

JSTE NA MÍSTĚ, MŮŽETE PŘISTÁT



7/ BEZPEČNOSTNÍ, KONTROLNÍ, TECHNICKÁ A DALŠÍ VOZIDLA, POVINNOSTI POSÁDEK

7.1 Vozidlo uzavírající a otevírající trať

7.2 Technická vozidla

7.3 Inspekční vozidla

7.4 Vozidlo pro úklid komunikace

7.5 Svozová vozidla

7.6 Odtahová služba

7.7 Jeřáb

7.8 VIP a komerční vozidla sponzorů

7.9 Označení, vybavení a činnost vozidel

7/ BEZPEČNOSTNÍ, KONTROLNÍ, TECHNICKÁ A DALŠÍ VOZIDLA, POVINNOSTI POSÁDEK

Bezpečnostní a kontrolní vozidla nesmějí být využívána k propagačním a komerčním účelům (sponzor nebo jiná osobnost v posádce kvůli zvýšení popularity). Je nutné mít na paměti jejich důležitou úlohu a umožnit jejich posádkám, aby řádně splnily své povinnosti. Nevztahuje se na grafickou úpravu vozidel.

Všechny posádky záchranných složek i technických vozidel pořadatele vyjíždí na trať teprve na pokyn řízení závodu (race directora). Pokyn musí být dohodnut předem, musí být jasný, srozumitelný a posádka každého vozidla jej před výjezdem potvrdí.

7.1 VOZIDLO UZAVÍRAJÍCÍ A OTEVÍRAJÍCÍ TRAŤ

Uzavření trati:

Vozidlo v čase 20 min před startem tréninkových nebo závodních jízd provádí uzavření trati.

Vozidlo vjíždí na trať závodu na pokyn ředitele nebo race directora a uzavírá trať pro veškerý provoz. Od této chvíle se na trati závodu nesmějí pohybovat žádná vozidla.

Ve vozidle je přítomen bezpečnostní činovník, který současně s uzavřením trati provádí bezpečnostní inspekci připravenosti všech opatření a zabezpečení trati dle bezpečnostního plánu. Tuto kontrolu může dle potřeby vykonat mezi tréninkovými nebo závodními jízdami vícekrát. Je ve spojení s ředitelem závodu. Vozidlo je vybaveno majákem se sirénou, doporučeno je rozhlasové zařízení.

Uzavření trati je signalizováno majákem oranžové barvy, a červeným praporem o minimální velikosti 70x50 cm.

Otevření trati:

Vozidlo vjíždí na trať závodu na pokyn ředitele. Vozidlo otevírá trať pro veškerý civilní provoz. Ve vozidle je přítomen bezpečnostní činovník, který ověří, že stav komunikace je způsobilý pro civilní provoz (znečištění komunikace, odstranění zábran, retardérů a ostatních opatření bránících civilnímu provozu). Monitoruje, případně dokumentuje vzniklé škody.

Otevření trati je signalizováno majákem oranžové barvy, a černobílým praporem s motivem šachovnice o minimální velikosti 70x50 cm.

7.2 TECHNICKÁ VOZIDLA

Vozidla pro rychlý přesun a dopravu materiálu při řešení následků větších událostí, zejména havárií, jež nejsou schopny zvládnout jednotlivé posty TK.

Jejich počet a umístění jsou volitelné, vždy musí být ale k dispozici alespoň jedno odtahové vozidlo. Stanoviště těchto vozidel se volí s ohledem na profil tratě a prostorové možnosti, nemusí stát vždy na startu. Jejich posty jsou zaneseny do bezpečnostního plánu.

Doporučená výbava: dostatečná zásoba sorbentu, košťata, lopaty, úplná náhradní sada vlajek, náhradní vysílačka, náhradní baterie do vysílaček, hradicí páska, cedulky „Zakázaný prostor", komín z pneumatik a další materiál související s přípravou nebo úpravou trati.

7.3 INSPEKČNÍ VOZIDLA

Jsou vozidla kontrolního charakteru, určená primárně ke kontrole připravenosti a zabezpečení trati dle všech opatření uvedených v bezpečnostním plánu.

- Vozidlo ředitele
- Vozidlo bezpečnostního delegáta (stejné vozidlo může použít i mediální delegát)
- Vozidlo sportovních komisařů

7.4 VOZIDLO PRO ÚKLID KOMUNIKACE

Je doporučeno mít připraven vhodný čistící vůz pro úklid komunikace při vzniku velkého znečištění, např. dlouhé stopy ošetřené sorbenty apod.

7.5 SVOZOVÁ VOZIDLA

Zaváděcí vozidla určené pro svoz závodních vozů z prostoru seřadiště zpět do servisního parkoviště. K tomuto účelu může být použito vozidlo ASR. Svoz vozidel probíhá bez zbytečného odkladu po projetí posledního závodního vozu cílem na pokyn ředitele nebo race directora.

7.6 ODTAHOVÁ SLUŽBA

Vozidlo odtahové služby musí být schopno vyzvednout z tratě poškozený nepojízdný závodní vůz, musí být vybaveno hydraulickým výsuvným ramenem s dostatečnou nosností pro nejtěžší vozidlo ve startovním poli při potřebném vysunutí ramene.

Obsluha se řídí pokyny ředitele. Musí být seznámena s tratí a místem, kde je možno dočasně umístit odtažené závodní vozy.

7.7 JEŘÁB

V případě, že odtahová služba nedisponuje hydraulickým ramenem, musí být použit jeřáb s dostatečnou nosností.

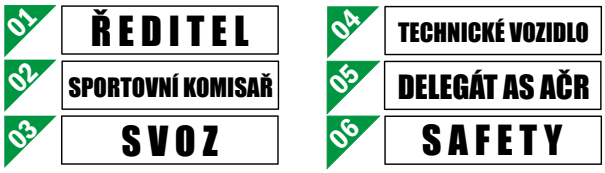
7.8 VIP A KOMERČNÍ VOZIDLA SPONZORŮ

Pořadatel závodu může vpustit před a mezi tréninkovými nebo závodními jízdami dle předem stanoveného harmonogramu vozidla hostů a sponzorů.

Vozidla jedou po trati závodu (od startu do cíle a zpět) přiměřenou rychlostí vždy v koloně. Předjíždění je zakázáno. Počet osob ve vozidle nesmí překročit počet uvedený v OTP. Posádka je vždy připoutána bezpečnostními pásy. Vozidla musí být havarijně pojištěna. Pojištění pořadatele závodu se na škody způsobené těmito vozy nevztahuje. V případě porušení uvedených podmínek nebo jiného nevhodného chování může race director další jízdu zakázat. Design vozů nesmí být urážející nebo pohoršující, nesmí mít politický nebo náboženský charakter. Nesmí posádce bránit ve výhledu z oken.

7.9 OZNAČENÍ, ČINNOST A VYBAVENÍ

- Zelený trojúhelník s bílou číslicí v pravém horním rohu čelního okna
- Bílý panel s černým textem na obou předních dveřích



Činnost a vybavení vozidel:

01 ŘEDITEL ve voze je ředitel nebo pověřený činovník. Na trať vjíždí ke komplexní kontrole připravenosti trati event. k mimořádným událostem, jež vyžadují přítomnost ředitele. Vozidlo je vybaveno majákem oranžové barvy se sirénou.

02 SPORTOVNÍ KOMISAŘ ve voze je sportovní komisař dále pozorovatel, pokud je delegován. Na trať vjíždí ke komplexní kontrole připravenosti trati, event. k mimořádným událostem, jež vyžadují jeho přítomnost. Vozidlo je vybaveno majákem oranžové barvy se sirénou.

03 SVOZ VOZIDEL ve vozech jsou pověření činovníci. Vozidla sváží v koloně (jedno vozidlo před a druhé na konci kolony) celé startovní pole závodních vozidel ze záchytného seřadiště zpět do servisního parkoviště. K tomuto účelu může být použito i vozidlo ASR. Vozidla jsou vybavena majákem oranžové barvy se sirénou a **hasicím přístrojem**.

04 TECHNICKÉ VOZIDLO posádku tvoří pověření činovníci. Na trať vjíždí za účelem rozvozu materiálu a případného úklidu trati. Vozidlo je vybaveno majákem oranžové barvy.

05 DELEGÁT AS AČR ve voze je bezpečnostní delegát AS AČR nebo pozorovatel AS AČR spolu s mediálním delegátem AS AČR pokud jsou delegováni. Na trať závodu vjíždí ke kontrole diváků a bezpečnostních opatření uvedených v bezpečnostním plánu. Vozidlo je vybaveno majákem oranžové barvy se sirénou a rozhlasovým zařízením.

06 SAFETY ve voze je **bezpečnostní činovník** spolu s pověřeným činovníkem. Na trať vjíždí na pokyn ředitele nebo race directora za účelem uzavření a otevření trati a současně provádí kontrolní činnost připravenosti trati. Vozidlo je vybaveno majákem oranžové barvy se sirénou a rozhlasovým zařízením, praporem červené barvy a praporem černobílé barvy s motivem šachovnice.

Vozidla vjíždí do tratě na pokyn race directora. **Dokud se vozidlo z inspekční kontroly tratě nevrátí zpět na start, nemůže být na trať vpuštěno žádné další. Vyjma mimořádných událostí se žádná inspekční vozidla ani jiná vozidla pořadatele nemohou ve stejném čase pohybovat po trati proti sobě. Použití sirény se doporučuje pouze v nezbytných případech.**

8/ VLAJKY A SIGNALIZACE

8.1 Druhy vlajek

8.2 Vlajková signalizace

8/ VLAJKY A SIGNALIZACE

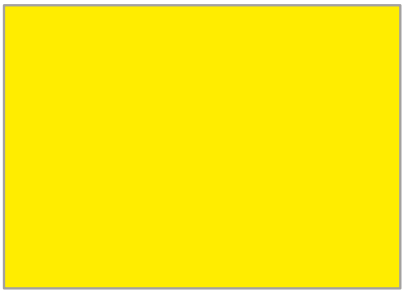
Celá trať závodu musí být pokryta stanovišti traťových komisařů řádně vybavených pro signalizaci a zásah.

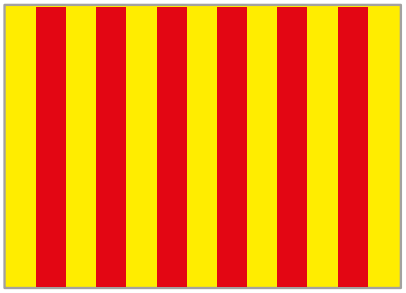
Traťoví komisaři z jednotlivých stanovišť na sebe musí vzájemně vidět a musejí mít trvalé rádiové nebo telefonní spojení s race directorem a ředitelem závodu.

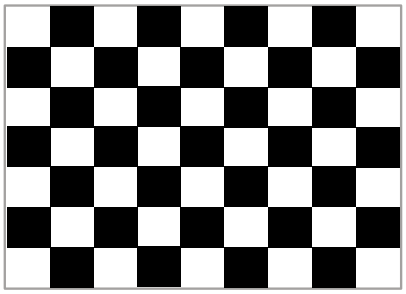
Vlajková signalizace je při závodech automobilů do vrchu jedinou možností jak sdělit jezdci důležitou informaci i situaci na trati. Každá z následujících vlajek má jezdci během tréninkových nebo závodních jízd sdělit určitou situaci, která se odehrává na trati v úseku před nebo za ním. Jezdec je povinen na signalizovanou situaci okamžitě reagovat popsaným způsobem. Všechny vlajky používané v průběhu tréninkových nebo závodních jízd mají rozměr 70x50 cm.

8.1 DRUHY VLAJEK

- Bílá vlajka
- Červená vlajka
- Žlutá vlajka
- Žlutá vlajka se svislými červenými pruhy
- Zelená vlajka
- Modrá vlajka
- Černobílá vlajka s motivem šachovnice







8.2 VLAJKOVÁ SIGNALIZACE

Bílá vlajka

Signalizuje se máváním ve stanovišti, ke kterému přísluší ta část trati, ve které se pohybuje mnohem pomalejší vozidlo (sanitní vozidlo), jež vyjelo z bezpečnostního bodu nebo závodní vozidlo s technickou závadou.

Červená vlajka

Používá se výhradně na příkaz ředitele závodu k zastavení tréninkových nebo závodních jízd. Signalizuje se vyvěšením a jezdci dává příkaz k okamžitému a trvalému zastavení. Jezdec musí zastavit vozidlo v místě, kde se nacházejí, a vyčkat pokynů TK. Červená vlajka se vyvěšuje na všech stanovištích předcházejících místu nehody.

Žlutá vlajka

Signalizuje se máváním a informuje jezdce o vážném nebezpečí. Trať může být částečně nebo zcela neprůjezdná. Jezdec musí okamžitě snížit rychlost a být připraven změnit směr nebo zastavit.

Žlutá vlajka se může používat jen na stanovištích traťových komisařů bezprostředně před nebezpečným místem. V některých případech ale může ředitel závodu nařídit, aby byly použity na více než jednom stanovišti TK před nehodou.

Žlutá vlajka se svislými červenými pruhy

Signalizuje se vyvěšením a jezdci dává informaci o kluzkém povrchu nebo změně přilnavosti pneumatik.

Zelená vlajka

Signalizuje se máváním a jezdci dává informaci o tom, že trať je opět volná. Vlajkou musí signalizovat nejbližší další TK za incidentem, jenž vyžadoval signalizaci žlutou vlajkou.

Modrá

Signalizuje se máváním a jezdci dává informaci o tom, že se ho bude pokoušet nebo pokouší předjet další závodní vůz.

Černo bílá vlajka s motivem šachovnice

Signalizuje se máváním na cílové čáře a jezdci dává informaci o tom, že dosáhl cíle a jeho jízda končí.

9/ RÁDIOVÁ A OSTATNÍ KOMUNIKACE

9.1 Rádiové spojení

9.2 Mobilní spojení

9.3 Schéma spojení

9/ RÁDIOVÁ A OSTATNÍ KOMUNIKACE

9.1 RÁDIOVÉ SPOJENÍ

Základní spojení při závodě je vždy realizováno prostřednictvím rádiové sítě - vysílaček.

Vysílačku u sebe v průběhu závodu vždy musí mít:

- Ředitel závodu
- Race director
- Činovník pro bezpečnost
- Sbor sportovních komisařů (jeden kus)
- Traťoví komisaři
- Zásahová vozidla ASR
- Sanitní vozidla
- Hasiči (doporučeno)
- Všechna technická vozidla pořadatele (doporučeno)
- Bezpečnostní delegát AS AČR (je-li delegován)
- Pozorovatel AS AČR, (je-li delegován doporučeno)
- Hlasatel (doporučeno)
- Osoba organizující pořadatelskou službu (doporučeno)

Spojení může být rozděleno na více kanálů (např. oddělně pro organizaci tratě, parkoviště závodních vozidel apod.), v takovém případě ale musí být na startu zajištěna komunikace a odposlech všech zvolených kanálů. Řízení závodu včetně komunikace s traťovými komisaři a zásahovými vozidly však musí být vždy na společném kanále. Ve zpracovaném plánu spojení musí být vždy jasně označeny názvy a kanály jednotlivých stanic.

Není-li z technických důvodů možné zajistit slyšitelnost všech stanic traťových komisařů a startu, musí být instalován vykrývací vysílač.

Při vyvolání spojení hlásí TK jen číslo svého stanoviště a vyčká navázání spojení se startem / řízením závodu. Informaci o případném incidentu předá až po navázání komunikace. Komunikace musí být stručná a výstižná, ostatní stanice do komunikace nevstupují.

Příklad:

„Stanoviště 1 volá start."

„Start na příjmu pro stanoviště 1."

„Stanoviště 1, startovní číslo 52, nehoda do svodidel, bez zranění, vozidlo odstaveno mimo dráhu."

KDE... – KDO... – CO...

Základem komunikace je rychlost, přesnost a srozumitelnost. Je důležité si uvědomit, že při každém nesrozumitelném hlášení zastavuje race director start dalších vozidel. Pozor na („klíčování") spojovací dobu radiostanic min. 2 sekundy.

9.2 MOBILNÍ SPOJENÍ

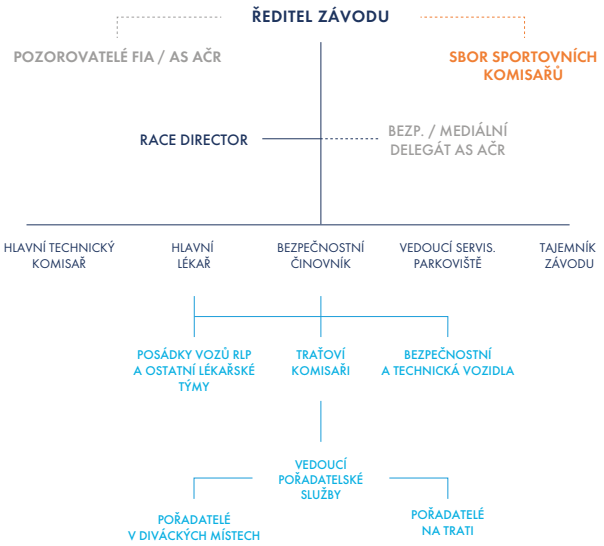
Při poruše nebo výpadku signálu na trati závodu může být dočasně (do odstranění problému) rádiové spojení nahrazeno mobilním. Postižené stanoviště musí závadu nebo problém se spojením bezodkladně nahlásit osobě, jež je povinna podávat hlášení (ředitel, race director).

V případě poruchy nebo výpadku spojení pro TK musí být tato situace okamžitě hlášena race directorovi a ten rozhodne o dalším postupu.

Z tohoto důvodu je nezbytné mít vždy připravený nabitý mobilní telefon a seznam důležitých telefonních čísel.

Z důvodu nepřetěžování rádiové sítě může být mobilní spojení použito také u stanovišť, pořadatelů nebo funkcí kde přenos informací nemá zásadní důležitost (např. parkoviště diváků, výběr vstupného apod.).

9.3 SCHÉMA SPOJENÍ



138
138

10/ BEZPEČNOST JEZDCŮ

10.1 Rozprava s jezdci

10.2 Magnetická tabule

10.3 Zajištění pevných překážek

10.4 Nerovnosti na trati

10.5 Retardéry

10.6 Svodidla a jejich úprava

10/ BEZPEČNOST JEZDCŮ

Při tvorbě bezpečnostních opatření na každé trati ZAV je potřeba brát v potaz specifická bezpečnostní rizika závodních automobilů různých kategorií (např. formulové vozy). Všechna bezpečnostní opatření musí být konkrétně popsána v bezpečnostním plánu, musí být součástí schválení tratě a pořadatel závodu je povinen je bezezbytku splnit.

Pořadatel závodu je povinen zajistit, aby všichni jezdci (včetně jezdců vložených závodů jedoucích na stejné trati) dodržovali ustanovení článku 16.2.4 Standardních propozic ZAV AČR, povinné použití přileb (u otevřených vozů) a bezpečnostních pásů při svozu vozidel a zákaz brát do vozidel jakékoli další osoby.

10.1 ROZPRAVA S JEZDCI

Rozprava s jezdci je povinný briefing, který musí proběhnout před startem první tréninkové jízdy. Jezdcům je vysvětlena organizace závodu, systém svozů a případně další specifika daného závodu. Rozpravu s jezdci vždy vede ředitel závodu.

10.2 MAGNETICKÁ TABULE

Magnetická tabule (minimálních rozměrů: 100cm x 150cm) se schematickým znázorněním tratě závodu je povinný komunikační prostředek s jezdci. Musí být umístěna na startu (nebo v přípravném prostoru před startem) v zorném poli jezdce, aby mu mohly být sděleny informace o pozůstatcích po případném úklidu tratě, odstavených vozidlech apod. Je vhodné mít připravený dostatečný počet magnetek s různými symboly, označujícími jednotlivé druhy případů.

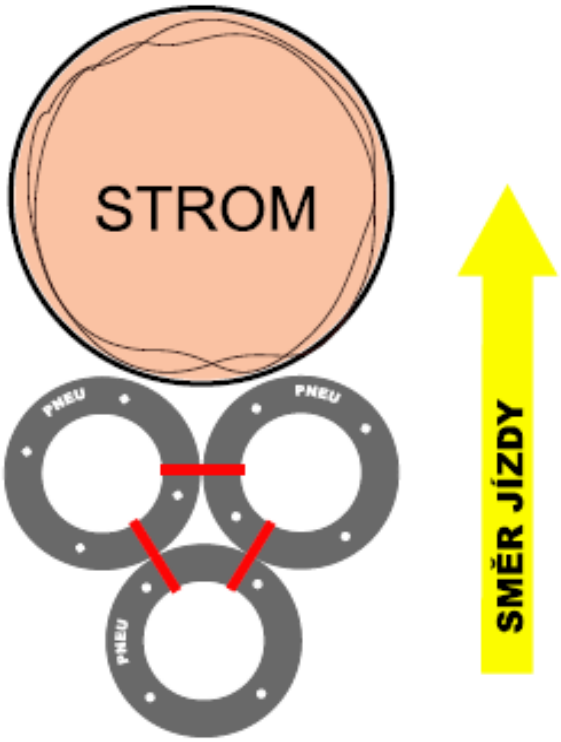
10.3 ZAJIŠTĚNÍ PEVNÝCH PŘEKÁŽEK

Základním smyslem zabezpečení pevných překážek je minimalizace rizika kontaktu závodního vozidla a takové překážky při vyjetí mimo trať. Nejvíce nebezpečné jsou jednotlivé překážky s malou plochou, např. sloupy, stromy, rohy budov a dále pak případy, kdy by mohla část překážky proniknout do závodního vozu, např. zábradlí apod.

Ideální způsob zajištění závodní dráhy je pomocí svodidel, vytvoření tzv. „plechového koryta".

V případě, že dráha není osazena svodidly, musí pořadatel závodu zajistit umístění tlumících prvků před všechny pevné překážky, jako jsou stromy, sloupy veřejného osvětlení, budovy, zábradlí mostků, autobusové zastávky, vyvýšené ostrůvky atd., ale taky místa jinak nebezpečná, např. nechráněné kanalizační propusti.

Jako tlumící, nebo usměrňující prvek se používají balíky slámy, vaky s vhodným materiálem, případně sloupce pneumatik. Pneumatiky v každém sloupci musí být spojeny pevným materiálem (šrouby). Jednotlivé sloupce umístěné před překážkou musí být také pevně spojeny navzájem a zabezpečené proti pohybu (přichyceny k překážce). Doporučené rozmístění prvků ze sloupců pneumatik je do trojúhelníku.



10.4 NEROVNOSTI NA TRATI

Není-li v silách pořadatele závodu odstranit zjištěnou nerovnost na vozovce, je nutné ji označit tak, aby byla zcela jasně viditelná pro jezdce všech kategorií.

10.5 RETARDÉRY

Zpomalovací retardér se umisťuje především na dlouhé rychlé úseky za účelem snížení rychlosti vozidel před nebezpečným místem, vyžaduje-li to profil tratě. Zpomalovací retardér se doporučuje použít jen, pokud je to opravdu nezbytně nutné.

Obsluha zpomalovacího retardéru vyžaduje zvláštní režim, tudíž i vyšší pořadatelské zajištění.

- Každý retardér je potřeba obsadit minimálně dvěma pořadateli, z nichž jeden je traťový komisař.
- Všechny retardéry vč. podrobného nákresu musí být zaneseny do bezpečnostního plánu.
- Přesnou pozici jednotlivých prvků retardéru je nutno vyznačit na trať barvou pro případ opravy postavení po posunutí.
- Doporučuje se jmenovat rozhodčího faktu.
- Nájezd do retardéru je nutno označit směrovou šipkou.

Materiál vhodný pro stavbu retardérů:

- Balíky slámy (min. 250 kg)
- Stěny ze spojených pneumatik
- Betonové bariéry s chráněnými exponovanými hranami

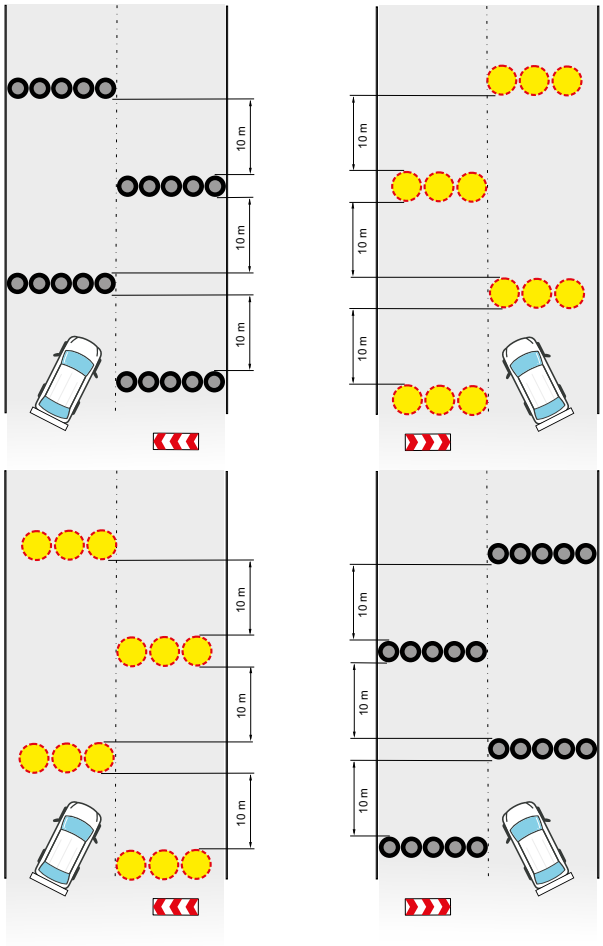
VARIANTY A ROZMĚRY RETARDÉRU:

Materiál:

- balíky slámy
- sloupce z pneumatik

Nájezd:

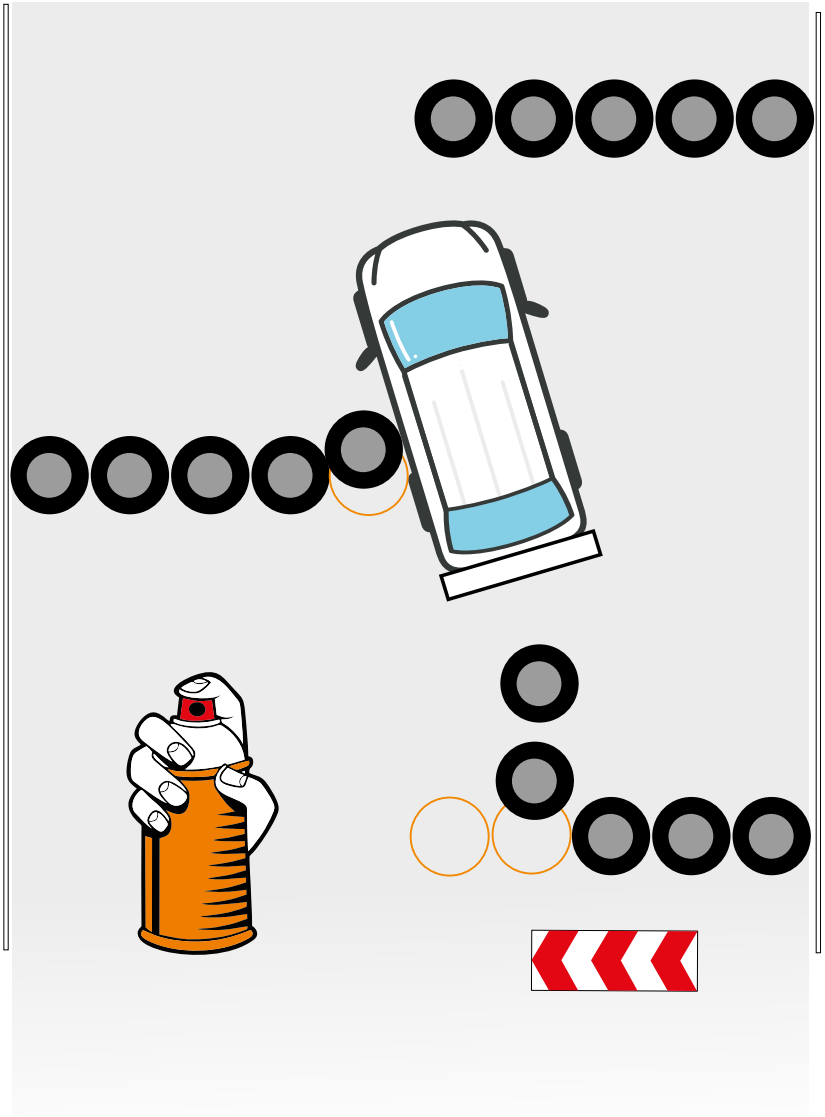
- zprava
- zleva



Základny jednotlivých prvků retardéru je vhodné označit na asfalt barvou.

Při posunutí jednoho či více prvků retardéru mohou TK díky označení přesné polohy prvku retardér opět rychle postavit a zachovat tak objektivní podmínky závodu.

K tomuto účelu je vhodný značkovací, vodou omyvatelný sprej.



10.6 SVODIDLA A JEJICH ÚPRAVA

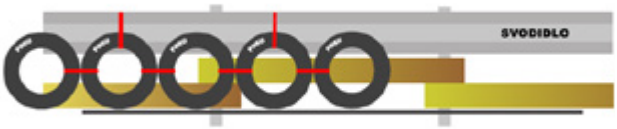
Úprava svodidel

Standardně montovaná svodidla pro silniční provoz nejsou vhodná pro formulové vozy. Důvodem je riziko podjetí svodidel při kontaktu z důvodu výšky umístění pásnice svodidla.

Nejméně v místech možného čelního kontaktu formulového vozu a svodidel, což je vnější strana zatáček s nájezdem ve vysoké rychlosti, musí být svodidla doplněna o další pásnici, případně ochranu pro motorkáře, nebo musí být zvoleno jiné řešení. Jsou-li k tomuto účelu použity dřevěné prvky, musí být dostatečně dimenzované včetně způsobu uchycení. Tam, kde správce komunikace neumožní rozšíření svodidel o další pásnici, je možným řešením použití plastových svodidel nebo balíků slámy.

Dodatečná svodidla (mobilní)

V nebezpečných místech, která nejdou zabezpečit jinak (např. vozovka vyvýšená nad okolním terénem), je nutno pro závod postavit dočasná svodidla. Tato musí být schopna zadržet závodní automobil přijíždějící ze směru tratě. Doporučená jsou velká těžká betonová svodidla.



Pokud jsou svodidla jednoduchá, je možné je upravit (vyplněním spodní mezery) na dvojitá:

- Doplněním druhé pásnice i bez tlumícího členu
- Upevněním ocelové pásnice pod horní svodidlo ze stejného materiálu a profilu
- Upevnění dřevěné kulatiny (min. průměr 15 cm) nebo dostatečně pevných desek

Další možná úprava je za využití:

- Bariéry z pneumatik nebo kombinací obojího viz. nákres
- Bariéry z betonových prefa dílců schválených pro silniční dopravu
- Bariéry z balíků slámy (v případě použití balíků slámy by měla stébla být kolmo ke směru předpokládané trajektorie nárazu, protože tak pohltí 4x více kinetické energie).

SUPERMISS
MOTUL
VAVŘIN
PR

11/ SERVISNÍ A DALŠÍ PROSTORY

11.1 Servisní parkoviště

11.2 Tankování paliva

11.3 Předstartovní prostor

11.4 Seřadiště v cílovém prostoru

11/ SERVISNÍ PROSTOR

11.1 SERVISNÍ PARKOVIŠTĚ

Pořadatel závodu musí zajistit dostatečný prostor pro zázemí všech účastníků závodu. Pro závody automobilů do vrchu je doporučena velikost prostoru pro každého jezdce cca 60m2.

Případné vyšší nároky na servisní prostor musí být zahrnuty do přihlášky k závodu. Umístění každého soutěžícího (jezdce) v servisním parkovišti musí být oznámeno buď v potvrzení přihlášky, nebo v samostatném schématu umístění jezdců v parkovišti závodních strojů /PZS/.

Pořadateli závodu je doporučeno zajistit jezdcům rozvod elektřiny, zejména z důvodu omezení hlučnosti při nepoužívání benzínových agregátů. O náklady na tento rozvod může být zvýšen předepsaný vklad do závodu po oznámení jeho výše.

Pořadatel závodu může nařídit časové období, kdy nesmí být startovány motory a činěn jakýkoliv hluk i mimo období nočního klidu mezi 22:00 a 6:00 hodin.

V ZU závodu je vždy uveden čas, od kdy je možno do parkoviště najíždět. Toto bude pořadatelem závodu organizováno a kontrolováno. Plochy určené pro jezdce musí být zřetelně označeny a s majiteli projednáno jejich využití.

Parkoviště závodních strojů se vždy nachází na komunikaci ve zvláštním užívání, vjezd musí být kontrolován pořadatelem a osazen příslušnými dopravními značkami. Pokud při parkování podél komunikace nevzniká volný pruh alespoň 5 metrů široký, musí být po každých 200m délky parkoviště vyznačen a vynechán prostor o délce 20m pro vyhýbání vozidel a zajištění průjezdu vozidel záchranného systému.

Povinnosti soutěžících:

- Soutěžící jsou povinni používat ochranné neprodyšné plachty, které položí na zem před zahájením prací na vozidlech.
- Dočasné stavby, jako jsou stany a přístřešky, musejí být vybudované bezpečně a musejí být dostatečně zatížené, aby dokázaly vzdorovat větru. Veškeré stavby, které pořadatel závodu označí za nebezpečné, musí být demontovány a odstraněny.
- Soutěžící musí mít ve svém servisním prostoru připraven alespoň jeden kus ručního práškového hasicího přístroje o hmotnosti 6 kg na každé závodní vozidlo.
- Soutěžící jsou povinni odvézt ze servisního parkoviště veškerý odpad (nádoby, obalový materiál, pneumatiky atd.). Odpad musí být zlikvidován v souladu s místními předpisy pro oblast ochrany životního prostředí.

Do nádob na běžný odpad rozmístěných v areálu servisního parkoviště se nesmějí odkládat nebezpečné látky nebo materiály kontaminované nebezpečnými látkami. Nebezpečné látky je třeba separovat a zlikvidovat v souladu s místními předpisy o odpadu.

V areálu servisního parkoviště je omezena rychlost na 20 km/h, kromě zasahujících vozidel záchranných služeb.

V areálu servisního parkoviště se pohybují chodci. Je proto třeba dbát zvýšené opatrnosti, aby se předešlo střetům, a pokud je to možné, pořadatel závodu by měl vyznačit oddělené cesty pro pěší.

Technické zabezpečení servisního parkoviště:

- Dostatečný počet hasicích přístrojů (dle počtu startujících)
- Sorbent
- Smetáky a lopaty
- Dostatečný počet odpadkových košů, příp. sběrné místo komunálního odpadu
- Sociální zařízení (mobilní toalety)
- Zdravotník s možností ošetření úrazů (doporučeno)

11.2 TANKOVÁNÍ PALIVA

Tankování paliva do závodních vozidel probíhá výhradně a pouze v servisním parkovišti a to v přiděleném servisním prostoru. Osoby (mechanici) provádějící tankování musí dbát bezpečnostních zásad platných pro manipulaci s hořlavými látkami.

Při probíhajícím doplňování paliva je nezbytné neprovádět žádné další servisní úkony, jež by mohly způsobit požár (svařování, rozbrušování kovových materiálů atd.). Soutěžící musí disponovat 1 kusem ručního práškového hasicího přístroje o hmotnosti 6 kg na každé závodní vozidlo.

11.3 PŘEDSTARTOVNÍ PROSTOR

Oblast před startem – předstartovní prostor je pod stálým dohledem pořadatelů. V tomto prostoru a prostoru startu se nesmí zdržovat žádní diváci, zástupci týmů a mechanici. Jediná povolená činnost v tomto prostoru je čištění pneumatik a nastartování automobilů. Žádné jiné činnosti jako např. zahřívání pneumatik nebo brzdových systémů nejsou povoleny.

11.4 SEŘADIŠTĚ V CÍLOVÉM PROSTORU

Prostor cíle včetně seřadiště závodních vozidel po jejich dojezdu do cíle je součástí závodní dráhy a i zde platí režim samotného závodu. Pořadatel závodu musí zajistit dostatečný počet pořadatelů, kteří zajistí bezpečný pohyb účastníků i diváků v tomto prostoru. Pořadatelská služba by měla mít radiové spojení s vedením závodu.

Technické vybavení:

- Dostatečný počet hasicích přístrojů (dle počtu vozů v jednotlivých jízdách mezi svozy)
- Zakládací klíny pro potřeby účastníků
- Sorbent
- Smetáky a lopaty

ALLWELD
METAL
BVGIPS
GTS
Logex
Logistics
KOVO

12/ MIMOŘÁDNÁ UDÁLOST

12.1 Postup při mimořádné události

12.2 Heliport

12.3 Zajištění údajů o nehodě

12/ MIMOŘÁDNÁ UDÁLOST

I když si nikdo nemyslí, že by mohlo dojít k nehodě, která ohrozí veřejnost, diváky, činovníky nebo jezdce, je obezřetné se na takovou možnost dobře připravit. Tento plán může být součástí souhrnného bezpečnostního plánu, nebo může být samostatným dokumentem. Smyslem tohoto plánu je popsat, jaké kroky je třeba podniknout v případě, že se projeví identifikované riziko nebo dojde k neočekávané události.

12.1 POSTUP PŘI MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Za mimořádnou událost při ZAV považujeme vše, co vybočuje ze standardního průběhu závodu. Za standardní průběh je považováno, když odstartované soutěžní vozidlo dojede v pořádku bez problémů do seřadiště v cílovém prostoru. Mezi mimořádné události tedy patří zejména kontakty závodních vozidel s ochrannými prvky na trati, havárie, technické závady, požáry, nekázeň diváků, náhlá místní změna počasí (lokální déšť) apod.

Při havárii nebo jiném omezení průjezdnosti tratě spolupracují TK z dotčeného úseku s TK ze stanoviště před tímto úsekem. TK před úsekem s mimořádnou událostí svůj úsek nejprve pokryje vlajkovou signalizací. Během této činnosti předává TK z dotčeného úseku informaci o vážnosti události na start závodu race directorovi nebo řediteli, kde celou situaci vyhodnotí a rozhodnou o řešení.

V případě nutnosti zásahu zdravotníků, záchranářů či hasičů signalizuje TK na pokyn race directora nebo ředitele červenou vlajkou tak, aby zajistil bezpečí zasahujícím složkám v místě samotném. Při signalizaci červenou vlajkou každý TK na předchozím postu (vždy z kopce dolů proti směru závodu) rovněž okamžitě vyvěsí červenou vlajku. Červenou vlajku nelze vyvěsit bez svolení vedení závodu.

TK vstupuje na závodní trať až v okamžiku, kdy je jištěn vlajkovou signalizací TK na předcházejícím stanovišti. V okamžiku, kdy vstoupí TK na závodní trať, dává tím nepřímo pokyn k vstupu i ostatnímu personálu úseku. I při takové situaci pořadatelé zamezí vstupu divákům. TK nikdy neprovádí záchranné či vyprošťovací práce, není-li dostatečně jištěn vlajkovou signalizací předchozím stanovištěm!

TK má za povinnost v součinnosti s pořadatelskou službou provést úklid závodní tratě. Pořadatelé smějí vstoupit na závodní trať pouze, je-li závod zastaven a na výslovný pokyn TK. Je vhodný např. Absodan Plus. Nikdy nepoužíváme cement a to hlavně v případě mokré vozovky.

V průběhu vyprošťování či nakládání poškozeného vozidla TK neasistuje tomuto nakládání, ale koordinuje úklid dráhy a ověřuje zpětné obsazení všech postů daného úseku. Toto platí i pro TK z dalších postů, kteří se podílejí na řešení mimořádné události.

12.2 HELIPORT

Viz článek 6.4

12.3 ZAJIŠTĚNÍ ÚDAJŮ O NEHODĚ

V případě, že se jedná o mimořádnou událost s těžkým zraněním nebo smrtí jezdce, diváka nebo další osoby je velmi důležité shromáždit co nejdříve co nejvíce potřebných informací a dat k dalšímu šetření události.

Týká se to především:

- Zajištění veškerého bezpečnostního vybavení schváleného FIA z vozidla (provádí technický komisař)
- Zajištění všech datových a záznamových zařízení a další elektronická data, která jsou z vozidla k dispozici
- Zajistit kontakty na svědky události z důvodu následného vyslechnutí
- Provést fotodokumentaci místa nehody (provádí technický komisař)

V tomto případě hlavní sportovní komisař svolá vyšetřovací skupinu. Členové jsou hlavní sportovní komisař, hlavní lékař, hlavní technický komisař, bezpečnostní činovník. Veškeré činnosti musí směřovat ke splnění úkolů popsaných v tomto článku bez ohledu na úkony prováděné Policií.

ecce
homo
ŠTERNBERK
ŠKODA
Castrol

13/ MÉDIA

13.1 Pracovníci TV štábů, fotografové

13.2 Vrtulníky, drony

13/ MÉDIA

13.1 PRACOVNÍCI TV ŠTÁBŮ, FOTOGRAFOVÉ

Zástupce médií tvoří akreditovaní novináři, fotografové a kameramani. Akreditovaní novináři se mohou pohybovat ve všech prostorách vyhrazených pro diváky a dále mají vstup do tiskového střediska.

Akreditovaní fotografové a kameramani mají přístup i do míst pro diváky zakázaných. Tato místa a místa speciálně vytvořená pouze pro akreditovaná média (media zóny) musí být pořadatelem závodu předem určena, schválena a zanesena včetně všech opatření (zabezpečení, příchod, odchod atd.) do BP.

I pracovníci médií však musejí dodržovat obecná pravidla bezpečnosti, která by jim ale neměla zbytečně bránit v jejich práci. Tam, kde by byli při plnění svých povinností vystaveni nepřijatelné míře rizika, je třeba vždy upřednostnit bezpečnost.

Na příchod, odchod a chování zástupců médií v průběhu závodu dohlíží vždy pořadatel z daného úseku, v němž je prostor určený pro média zřízen.

V případě hrubého nebo opakovaného porušování bezpečnostních opatření či akreditačních podmínek může TK nebo pořadatel zástupce akreditovaných médií z tohoto prostoru vykázat. Incident oznámí řediteli závodu a vedoucímu tiskového střediska případně Mediálnímu delegátovi pro dořešení události.

Podmínkou pro umožnění pohybu v těchto místech je předepsaná akreditační vesta s jasným označením FOTO, PRESS, MEDIA atd., kterou pracovník médií obdrží spolu s visačkou, jež tvoří nedílnou součást označení pracovníka médií při akreditaci.

Každá osoba, které byla vydána rozlišovací vesta, je povinna nosit vestu viditelně a nezakrývat ji jinými součástmi oděvu.

Pouze zástupci médií označených předepsanou akreditační vestou a visačkou příslušného závodu mohou vstupovat do prostorů pro diváky zakázaných.

Všichni ostatní členové médií se musí řídit pravidly pro diváky s výjimkou oblastí rozhovorů, mediálních center, ceremoniálů atd.

Při závodech započítávaných do více šampionátů by se měl pořadatel závodu snažit přidělit médiím pouze jeden druh vesty. Není-li to možné, musí být traťoví komisaři i pořadatelé seznámeni se všemi typy vest vydanými pro daný závod.

I při volnějším režimu podél tratě fotografové a kameramani nesmí v žádném případě stát:

- Pod úrovní tratě
- Před pevnými překážkami
- V únikových zónách (jsou-li zřízeny)

13.2 VRTULNÍKY, DRONY

Vrtulníky

V případě, že hodlá některý z TV štábů, soutěžících závodních týmů nebo dodavatelů či jiný subjekt v průběhu závodu používat k promo účelům vrtulník, je povinen tuto skutečnost oznámit pořadateli závodu.

Ředitel nebo pověřený činovník zajistí, že zástupci subjektů (ideálně piloti) budou před konáním závodu podrobně informováni o povinných postupech, radiových frekvencích a dalších záležitostech souvisejících s letovým provozem v průběhu závodu.

Posádka vrtulníku se vždy musí řídit platnými předpisy letového provozu ÚCL a v případě mimořádné události a zásahu vrtulníku letecké záchranné služby vzdušný prostor uvolnit. Stejná pravidla platí i pro vrtulníky využívající média. Letová výška musí být taková, aby nebránila koncentraci jezdců a neodváděla pozornost diváků. Přistávací plochy musí být vzdáleny od závodní trati minimálně 500 metrů a musí být předem konzultovány s pořadatelem závodu.

Drony

31. 12. 2020 vstoupila v platnost nová pravidla pro létání s drony. Pro všechny drony s kamerou je nyní povinná registrace dronu a pilota na ÚCL.

Bezpilotní letadla neboli drony provozované komerčními subjekty mohou být v prostorách závodu použity pouze v souladu s předpisy pro civilní letectví a dalšími zákony země, kde se závod koná, a dle zásad a požadavků AČR, který za podnik odpovídá.

Obsluha dronu se záznamovým zařízením musí dodržovat platné předpisy ÚCL a chovat se vždy tak, aby se nikomu a ničemu nevznikla újma.

Používání rekreačních dronů (dron obsluhovaný divákem) je zakázáno.

Drony nesmějí v žádném případě létat přímo nad tratí závodu nebo veřejnými prostorami, vyjma případů, kdy je přímo ovládají osoby oprávněné pořadatelem závodu nebo jeho ředitelem.

HATECHNIK
NUTR

14/ OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

14/ OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Pořadatelé, činovníci, soutěžící vč. doprovodného personálu a jezdců jsou povinni dodržovat všechny obecně závazné právní předpisy v oblasti životního prostředí, zejména:

- Nakládat s odpady ropných produktů ve znění platných předpisů

- Pořadatel závodu je povinen zajistit vlastními prostředky (vlastníkem odpadu je pořadatel závodu) nebo prostřednictvím jiné oprávněné organizace (vlastníkem odpadu je tato organizace), sběr a následnou likvidaci odpadu, zejména ropných produktů a jejich obalů a jiných produktů, které mají vliv na životní prostředí.

- Pořadatel závodu je povinen řádně označit sběrové nádoby a o jejich umístění informovat soutěžící. (Při mezinárodních podnicích budou sběrové nádoby na odpad znečištěný ropnými produkty označeny nápisy v českém, anglickém a německém jazyce).

- Při administrativní přejímce pořadatel závodu předá soutěžícímu schéma rozmístění sběrových nádob na nebezpečný odpad v servisním parkovišti. Soutěžící dále obdrží písemné informace o ochraně ŽP a sáček na odpad.

- Pořadatel závodu, záchranné složky, ale také soutěžící jsou povinni mít k dispozici vhodné prostředky v přiměřeném množství pro eliminaci a likvidaci úniků ropných látek.

- Soutěžící je povinen opustit svůj servisní prostor čistý, uklizený a bez odpadu.

- Pořadatel závodu je povinen v prostorech označených jako divácká místa a v parkovištích pro diváky umístit sběrové nádoby na odpad.

- Pořadatel závodu zajistí úklid těchto diváckých míst a parkovišť vč. prostoru v blízkosti celé závodní tratě v nejkratší možné době po ukončení sportovní akce.

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

15.1 Praktické příklady

15.2 Vzor informačních a zákazových cedulí

15.3 Vzor bezpečnostního plánu

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

15.1 PRAKTICKÉ PŘÍKLADY

Během celého závodu je zapotřebí stabilní zdroj elektrické energie. Není-li možné použít připojení k veřejné síti, je potřeba zajistit dostatečně výkonný agregát a jeho zásobování pohonnými hmotami.

Výborným pomocníkem při komunikaci s jezdci na startu závodu, ale i pro vlastní přehled při řízení závodu, je magnetická tabule se zakreslením tratě, pozic TK, stanovišť záchranných vozidel atd. Doporučuje se mít připraveny magnetky s různými symboly pro zaznačení odstoupených vozidel, následků po haváriích, úklidu oleje atd. Minimální velikost je 100 x 150 cm.

Nejčastějším způsobem zabezpečení překážek je použití sloupců z pneumatik. Sloupce musí být tvořeny z pevně spojených (sešroubovaných) pneumatik stejné velikosti a navzájem pak spojeny mezi sebou i s překážkou. Doporučená výška sloupce je 1 metr. Sloupce jsou vždy složeny do tvaru trojúhelníku.

Nesprávně provedené zabezpečení svodidel. Drát není vhodný spojovací materiál.

Nesprávně provedené zabezpečení svodidel. Drát není vhodný spojovací materiál. Výdřeva nedostatečně spojená se svodidly.

Správně provedené zabezpečení svodidel. Pneu jsou sešroubované a pevně spojené se svodidly. Takto zdvojené sloupce pneu je vhodné aplikovat v ostrých zatáčkách, kde hrozí kolmý kontakt vozidla se svodidly.

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Nesprávně provedené zabezpečení sloupů. Nikdy by se neměly sloupce pneumatik používat pouze jednotlivě.

Nesprávně provedené zabezpečení značek. Toto „zabezpečení" nic neřeší, naopak může jezdci způsobit další zranění.

Nesprávně provedené zabezpečení pevné překážky.

Správně provedené nahrazení chybějících svodidel.

Je-li nutné z důvodu bezpečnosti umístit na sloupce pneumatik další řadu sloupců, je potřeba i v horní řadě zachovat rozložení spodní základny ve tvaru trojúhelníku.

Nikdy by se neměly použít sloupce pneumatik pouze jednotlivě a v žádném případě volně bez přichycení k překážce.

Alternativou zabezpečení sloupů se také někdy nesprávně používají pomůcky z jiných sportovních odvětví. Na obrázku uvedena zábrana určená pro ochranu lyžařů před střetem se sloupem lanovky nebo sněžného děla.

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Správně provedené zabezpečení svodidel. Pneu jsou sešroubované a pevně spojené se svodidly.

Zabezpečení konce zábradlí.

Příklad špatného provedení. Sloupce jsou nízké a netvoří před překážkou tvar trojúhelníku (tlumící funkci má pouze jeden sloupec).

Další možností, jak zabezpečit překážky a zmírnit následky možné kolize závodního vozu, jsou balíky slámy. Největší výhodou balíku slámy je velká hmotnost a schopnost absorpce energie.

Balíky se nemusí k překážkám upevňovat, při práci s nimi je však nutno počítat s mechanizací.

Podle dostupnosti lze zvolit balíky kulaté nebo hranaté, vždy by měly stát stabilně (ne na výšku).

Je-li nutno zabezpečit řadu pevných překážek za sebou, lze použít řadu balíků slámy. Balíky mohou být v řadě za sebou nebo s mezerami.

Dojde-li vlivem kolize k významnému poškození balíku, měl by být vyměněn za nový nebo alespoň otočen tak, aby byla proti přijíždějícím vozidlům otočena nepoškozená část.

Pozor také na znečištění tratě materiálem z rozpadajícího se balíku.

Balíky slámy je vhodné při umístění na jejich místo omotat ochrannou fólií. Snižuje se tak riziko znečištění tratě a při drobných kontaktech s vozy nedochází k jeho poškození.

Je-li to nutné, lze kombinovat sloupce z pneumatik a balíky slámy. Není-li pak možné takovéto sloupce pneumatik k překážce připevnit, měly by být alespoň dva vzájemně svázané, aby se při jejich převrácení zamezilo samovolnému pohybu po trati.

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Zejména do míst, která nejdou zabezpečit jinak, jsou vhodná betonová svodidla. Na rozdíl od předchozích uvedených způsobů jsou vhodná i do dlouhých pasáží, na místa, kde je trať vyvýšena nad okolním terénem apod.

Vzhledem k jejich hmotnosti není potřeba tato svodidla nijak upevňovat k terénu, je však vhodné je vzájemně spojit.

Každý začátek betonového svodidla je nutno považovat za další překážku. Proto musí být zabezpečen standardním způsobem (např. balíkem slámy nebo pneumatikami) nebo musí být jeho tvar upraven tak, aby nepředstavoval nebezpečí. Svodidlo musí plnit pouze ochrannou úlohu.

Silniční svodidla vybavená pouze jedním pásem bez spodního pásu na ochranu motorkářů musí být upravena nejméně ve všech místech, kde je riziko čelního kontaktu s formulovým vozem. Nejúčinnější úpravou je instalace druhého spodního pásu, který zamezí podjetí otevřených závodních vozů pod svodidlem.

Na tratích, kde správce komunikace neumožní instalaci spodního pásu, musí být provedena taková opatření, aby se předešlo možnému podjetí otevřených vozů. Optimální možností je použití plastových svodidel, balíků slámy nebo kombinace obojího.

V případě použití balíků slámy je nutno myslet na taková opatření, aby nedocházelo k znečištění závodní tratě.

Stanoviště TK musí být viditelně označeno, zvoleno pokud možno bezpečně, musí být dostatečně velké a umožňovat přehledné rozložení veškerého potřebného vybavení včetně vlajek pro signalizaci.

V některých případech je nutno zázemí pro TK pro závod upravit nebo postavit. Vždy je potřeba dbát na bezpečnost, dostatečnou nosnost a stabilitu takových řešení.

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

TK při použití vlajkové signalizace dbají na dobrou viditelnost vlajek zejména u těch, kterými se jezdcům signalizuje máváním.

Dojde-li v průběhu závodu ke znečištění tratě, je úkolem TK toto bezprodleně nahlásit na start závodu race directorovi a po udělení pokynu následně trať očistit. K tomu musí být vybaven vhodnými prostředky.

Je-li znečištění většího rozsahu, vstupují na trať na pokyn TK i pořadatelé ze stejného úseku. V tomto případě musí být vždy zastaven závod.

Při větším znečištění, jejíž likvidace by zabrala více než několik minut, pomáhají s úklidem trati i traťoví komisaři a pořadatelé ze sousedních úseků. Toto ale probíhá jen na pokyn race directora nebo ředitele závodu.

V případě velmi rozsáhlého znečištění, jehož úklid by vyžadoval rozsáhlé přesuny TK a pořadatelů, může na trať vyjet technické vozidlo se zásobou sorbentu, košťat, lopat i osob k úklidu tratě.

U extrémních případů je potom možné takovéto vozidlo použít k rychlejšímu přesunu lidských zdrojů.

Podmínkou dobré práce TK a pořadatelů je jejich školení a následné rozdělení jednotlivých povinností v rámci konkrétních úseků závodní tratě.

TK se v průběhu závodu starají o bezpečnost jezdců a zejména vlajkovou signalizací, radiokomunikací se startem závodu, zásahem u nehod a odstraňováním jejich následků.

V žádném případě nesmí v průběhu probíhající tréninkové nebo závodní jízdy řešit jiné problémy, např. úpravy prostor pro diváky atd.

Pořadatelé jednotlivých závodů by měli vyvinout maximální úsilí, aby i jezdci dalších vložených závodů jedoucích po stejné trati dodržovali stejná bezpečnostní pravidla, a to zejména použití bezpečnostních pásů a přileb u otevřených vozů při svozu z prostoru seřadiště zpět do servisního parkoviště.

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Pořadatelé jednotlivých závodů by měli vyvinout maximální úsilí, aby i jezdci dalších vložených závodů jedoucích po stejné trati dodržovali stejná bezpečnostní pravidla, a to zejména použití bezpečnostních pásů a přileb u otevřených vozů při svozu z prostoru seřadiště zpět do servisního parkoviště.

Posádky záchranného systému ASR se podílí na všech úkonech pro zajištění bezpečné, sjízdné tratě. Po splnění svých základních povinností (hašení, vyprošťování, odtah) se na pokyn vedení závodu může zapojit i do dalších činností.

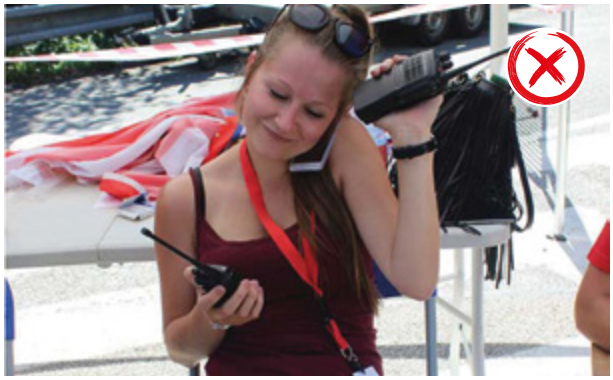
Je vhodné mít nasmlouvána technická vozidla pro případ silného znečištění tratě apod. Před startem závodu musí být dohodnut způsob komunikace včetně určení, kdo dává pokyn k výjezdu.

Posádky závodních vozidel, odtahového vozidla, jeřábu, a bezpečnostní činovník se musí dohodnout na způsobu spolupráce, asistenci při nakládání, možnostech jednotlivých prostředků apod.

Je vhodné mít vytipovaná místa pro odstavení nepojízdných vozidel, aby se závod co nejméně zdržoval častým odtahováním nepojízdných závodních vozidel po celé trati.

U spojení je nutné správně koordinovat jednotlivé komunikační kanály, aby nedocházelo k přetížení některého pořadatele a vzniku možné chyby.

Pro jednodušší řízení závodu je doporučeno oddělit komunikační kanály pro samotný závod (trať) a další organizační záležitosti (servisní parkoviště atd.).



Je nutné bezezbytku dodržovat hranice míst určených pro diváky. Ta jsou vždy vyznačena páskou, ploty nebo jiným vhodným hradicím materiálem. Je úkolem pořadatelů zajistit, aby diváci zdržovali, pouze v určených prostorech. V opačném případě musí být ihned informováno vedení závodu (ředitel nebo race director).

Je důležité se zaměřit na místa možného příchodu diváků do zakázaných prostor a pak na různé obydlené nebo průmyslové objekty.

V těchto místech je doporučeno komunikovat s majiteli/obyvateli dostatečně dopředu před konáním závodu, vysvětlit jim způsob zabezpečení a dohodnout se na konkrétních požadavcích (obchody atd.).

15/ OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

Všechny osoby pohybující se v těsné blízkosti trati závodu, pro které neplatí zóny pro diváky, musí být viditelně označeny. Platí to i pro posádky technických vozidel. Již při projednávání spolupráce je nutné zdůraznit zákaz pohybu rodinných příslušníků (včetně dětí) v blízkosti trati.

Pozor také na diváky zdržující se u svodidel nebo po stranách trati. Toto hrozí zejména v přípravné fázi, kdy do takových míst vedou přirozené stezky běžně využívané mimo závodní víkend.

Každý pořadatel závodu by měl před podnikem divákům prostřednictvím internetových stránek a dalších informačních kanálů vysvětlit, jak bude řešeno parkování jejich vozidel. Nejlepším způsobem řešení jsou vyznačené plochy k odstavení vozidel včetně značení příjezdu.

Všechny prostory podél závodní tratě, které nejsou vyznačeny jako divácké, považujeme za zakázaný prostor. Tento musí být označen zákazovou tabulkou (v dostatečné hustotě a vzdálenosti od trati) s piktogramem „zákaz vstupu" a doplňkový textem. Je-li použita tabulka ZP používaná pro rally, musí být odstraněno nebo přelepeno tel. číslo na dispečink rally.

Každý způsob zabezpečení musí být pro všechny jasný a zřetelný.

V místech, kde hrozí jízdou v krajnici znečištění trati, musí být takovéto jízdě zamezeno opatřením. Použity mohou být sloupce z pneu nebo jiné vhodné prvky. V případě posunu tohoto prvku musí TK vrátit prvek zpět na své místo. Proto je důležité polohu prvku označit barvou.

Vymezení trati. Optimální výška i barevné provedení.

15.2 VZOR INFORMAČNÍCH A ZÁKAZOVÝCH CEDULÍ

Informační cedule informující o plánovaném uzavření komunikace.

Aplikuje se cca 3 týdny před konáním závodu na přilehlých křižovatkách s tratí závodu. Formát A3, min. A4.

Zákazová cedule informující o konání závodu.

Používá se na přilehlých komunikacích ve směru příjezdu k trati závodu a informuje ostatní účastníky silničního provozu na uzavírku komunikace. Aplikuje se většinou na hradicí pásku. Vhodné doplnit informaci o délce uzavírky. Formát A4.

Zákazová cedule ZAKÁZANÝ PROSTOR.

Aplikuje se do míst pro diváky zakázaných. Varuje diváky a veřejnost před hrozícím nebezpečím. Doporučuje se oboustranná varianta s aplikací na kolík. Formát A4.

Zákazová cedule
ZAKÁZ VSTUPU NA SOUKROMÝ POZEMEK

Aplikuje se do míst, kde si vlastník pozemku výslovně nepřeje vstup diváků. Doporučuje se oboustranná varianta s aplikací na kolík. Formát A4.

Zákazová cedule
ZAKÁZANÝ PROSTOR I PRO FOTOGRAFY A KAMERAMANY

Fotografové a kameramani se podél trati pohybují na vlastní nebezpečí, což potvrzují podpisem akreditačních podmínek. U tratě jsou však místa extrémně nebezpečná (např. v zatáčkách proti přijíždějícím vozům, pod úrovní trati atd.), kam pořadatel závodu vstup fotografů a kameramanů z bezpečnostních důvodů zakázal. Existenci takových míst je vhodné fotografům a kameramanům při jejich akreditaci oznámit a označit touto tabulkou. Doporučuje se oboustranná varianta s aplikací na kolík. Formát A4.

15.3 VZOR BEZPEČNOSTNÍHO PLÁNU

ÚSTECKÁ 21

Symboly v mapě trati / Symbols in the map of the track

zakázaný prostor
forbidden area

zakázaný prostor vč. FOTO
forbidden area also for photo-graphers and cameramen

průchod zakázán
passage forbidden

zákaz vstupu zeměděl. kultur
do not enter agricultural areas

nevstupovat soukr.pozemek
do not enter - private area

zákaz vjezdu a vstupu
entry fobidden

oficiální divácké místo
official spectators area

příchod diváků
arrival of spectators

kužel/ cone

balík slámy
straw bale

sloupec pneu
tyre stack

extra vyvýšené místo (nepáskovat)
elevated place for spectators

prostor pro diváky
boundaries for spectators

doplněná svodidla
extra crash barrier

traťový komisař
track marshal

pořadatel
organizer

radista - spojař
marshal with radio

diváci / spectators

Auto Sport Rescue
rescue car

sanitní vozidlo RLP
ambulance - doctor

hasiči
fire brigade

bezpečnostní, inspekční vozidlo
fast intervention vehicle

jeřáb
crane

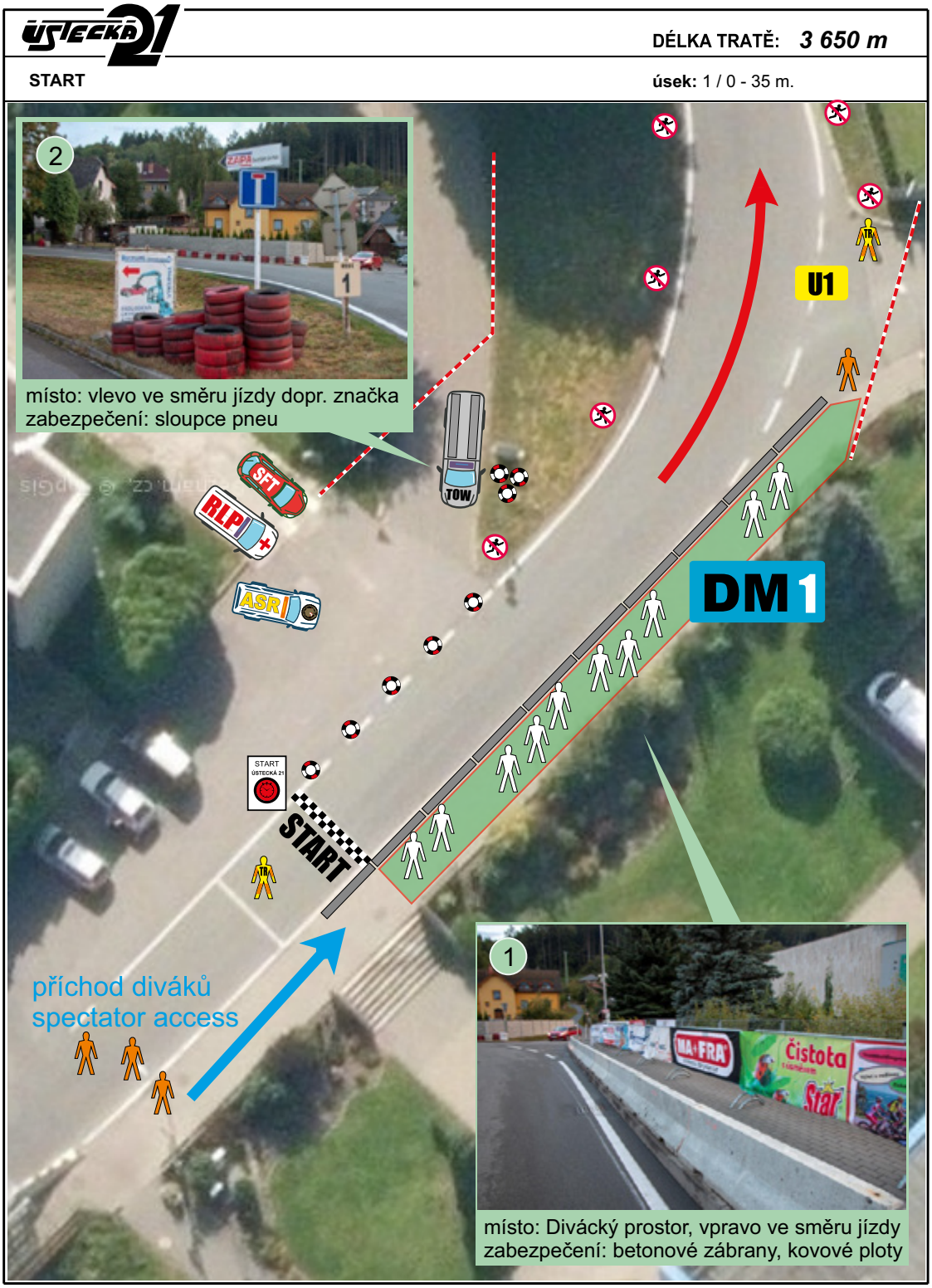
zametací vozidlo
sweeper

odtahové vozidlo
tow truck

zákaz stání diváků za svodidly!
nobody allowed behind barriers!

zakázaný prostor!
forbidden area!

Zakreslení všech bezpečnostních opatření a prvků ve správném měřítku



ÚSTECKÁ 21
DÉLKA TRATĚ: 3 650 m
úsek: 2 / 35 - 160 m.
6
místo: vpravo ve směru jízdy
zabezpečení: lampa veřejného osvětlení - sloupce pneu
U2
5
místo: vlevo a vpravo ve směru jízdy
zabezpečení: začátek svodidel
lampa veřejného osvětlení - sloupce pneu
4
místo: vpravo ve směru jízdy
zabezpečení: sloupy brány - sloupce pneu
ZAKŘÍŽOVAT
BRÁNY
3
místo: vpravo ve směru jízdy
zabezpečení: betonový plot - sloupce pneu

ÚSTECKÁ 21

DÉLKA TRATĚ: ***3 650 m***

úsek: 3 / 160 - 360 m.

POZNÁMKY

AUTOKLUB
ČESKÉ REPUBLIKY

www.autoklub.cz