

**INTERPRETACJA PRZEPISÓW  
DOTYCZĄCYCH  
PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA**

**w razie wypadku na Odcinku Specjalnym**



Polski Związek Motorowy  
Główna Komisja Sportu Samochodowego  
[www.pzm.pl](http://www.pzm.pl)

**Procedura Bezpieczeństwa** to wspaniałe narzędzie w rękach zawodników i Organizatora pozwalające na coraz bardziej skuteczną akcję ratowniczą. Chodzi o przysłowiowe 4 minuty i o to aby fachowa pomoc dotarła jak najszybciej do poszkodowanych. Procedura umożliwia bowiem uruchomienie akcji ratunkowej z każdego kierunku – także pod prąd Odcinka Specjalnego. Pojazdy ratownicze mogą ruszyć do akcji od strony mety, a także mogą wjechać na trasę OS-u drogami ewakuacyjnymi (pod warunkiem utrzymania ich przejezdności – co często zależy od zdyscyplinowania kibiców).

Procedura – zatrzymując rajd w miejscu wypadku – wybitnie skraca czas dotarcia pomocy dla poszkodowanych. I to jest najważniejszy i kluczowy element Procedury !!!!

**1.** Procedura Bezpieczeństwa w razie wypadku to obowiązkowy i precyzyjny sposób działania załóg, startujących w rajdzie, w celu **zrealizowania** jak najbardziej skutecznej akcji ratowniczej. **Postępowanie** załóg zgodnie z Procedurą **Bezpieczeństwa** umożliwia dotarcie fachowej pomocy do poszkodowanych w **najkrótszym** czasie. Działania załóg uzupełniają się i są zintegrowane z obowiązkami osób Organizatora odpowiedzialnych za bezpieczeństwo czynnych i biernych uczestników rajdów.

Dzięki Procedurze Bezpieczeństwa możliwe jest zatrzymanie rajdu w miejscu nieszczęśliwego zdarzenia, co przy dzisiejszych metodach śledzenia przejazdu samochodów na trasach OS-ów **przy pomocy systemu ASTO** powoduje, że zarówno Kierownik OS-u jak i Centrum Kierowania Rajdem (CKR) **widzą** dokładnie, kiedy **można** wysłać pojazdy ratownicze na trasę **Odcinka Specjalnego** - nawet „pod prąd”, aby nie narazić ich oraz innych uczestników zawodów na ryzyko kolizji.

GKSS przedstawia poniżej szczegółowe wyjaśnienia dotyczące zasad procedury i podkreśla, że tekst ten nie jest ostateczną receptą na sposób postępowania w razie wypadku. Nie są tu przewidziane wszystkie możliwe sytuacje związane z wypadkami na OS-ach.

Jednocześnie GKSS gwarantuje, że żadna załoga nie będzie pokrzywdzona z powodu uruchomienia Procedury Bezpieczeństwa i udzielenia pomocy, bądź podporządkowania się przepisom **wynikającym z faktu użycia żółtej flagi**.

Dyrektor Rajdu ma prawo (na podstawie art. 33 **Regulaminów Sportowych**) nadać takiej załodze czas przejazdu, który uzna za najbardziej sprawiedliwy.

Należy jednak pamiętać, że działanie takie nie zawsze podjęte jest automatycznie. Zatem załoga, która nie wykonała przejazdu danego OS-u w sposób sportowy z powodu uruchomienia lub uczestnictwa w Procedurze Bezpieczeństwa powinna o tym fakcie poinformować pisemnie Dyrektora **Rajdu**.

**2.** Każdy samochód musi być wyposażony w kartę formatu min. A3 ze znakami:

- **„SOS”** (czerwony)
- **„OK”** (zielony).

**Karta ta musi znajdować się w łatwo dostępnym miejscu w zasięgu rąk członków załogi.**

Znaki te mogą być również dołączone do książki drogowej.

Odpowiedni znak musi być pokazywany wszystkim nadjeżdżającym samochodom.

**2.1** Zielony znak **„OK”** pokazuje się gdy poszkodowani nie potrzebują pomocy.

**2.2** Czerwony znak **„SOS”** pokazuje się gdy poszkodowani potrzebują pomocy.

**3.** W razie wypadku wymagającego pilnej interwencji ratunkowej (nie tylko medycznej), czerwony znak **„SOS”** musi być w miarę możliwości natychmiast pokazany następnym nadjeżdżającym samochodom i każdemu helikopterowi, **jeżeli**

ten próbuje interweniować.

Musi być również wystawiony czerwony trójkąt odblaskowy.

**Czynności te dotyczą także wypadków, w których poszkodowani są widzowie (publiczność).**

4. Każda załoga :

- której pokazano czerwony znak „**SOS**” lub
- gdy widzi samochód który doznał wypadku i nie jest wystawiony znak „**OK**” lub,
- która widzi poszkodowane osoby trzecie (publiczność, osoby funkcyjne rajdu)

**Musi natychmiast zatrzymać się w celu udzielenia pomocy ! ! !**

5. Parkowanie musi być wykonane w sposób bezpieczny tj. zapewniający swobodny przejazd po trasie OS-u (aby nie spowodować kolejnego incydentu) i jednocześnie zapewniający swobodny dojazd służbom ratowniczym na miejsce zdarzenia.

Dotyczy to także sytuacji nie przewidzianych w punkcie 4.

Jeżeli jest potrzeba niesienia pomocy, bezwzględnie należy podjąć wszelkie możliwe działania nie bacząc na wynik sportowy. Dyrektor Rajdu zrekompensuje te działania stosując art. 33 Regulaminów Sportowych.

6. Załoga, która jako pierwsza **znajdzie się w miejscu** wypadku, po zatrzymaniu się obejmuje koordynowanie akcją ratunkową w następujący sposób:

6.1 Pierwszy z jej członków, „Koordynator 1”:

- ocenia stan poszkodowanych osób – pod względem konieczności akcji podtrzymującej życie i innej pomocy przed medycznej. Jeśli jest więcej osób wymagających pomocy– włącza do akcji osoby postronne (o ile są)
- ocenia stan bezpieczeństwa auta – pod względem możliwości pogłębienia się skutków wypadku (np. zapalenie, obsunięcie lub zawalenie, utonięcie załogi, **incydent** z udziałem następnej załogi itp.) Wykonuje lub zleca wykonanie niezbędnych czynności zabezpieczających,
- **jeżeli posiada telefon** podejmuje próbę kontaktu z CKR poprzez numer alarmowy (**+48 609 905 555**) i **relacjonuje przebieg wydarzeń** tj: potwierdza zatrzymanie rajdu w miejscu wypadku, podaje numer startowy poszkodowanych, określa zakres niezbędnej pomocy, jak najbardziej precyzyjnie określa miejsce wypadku (odległość od startu, pozycja z książki drogowej, charakterystyczne cechy terenu, znaki i tablice drogowe, inne),

6.2 Drugi z jej członków, „Koordynator 2”, dokładnie w tym samym czasie :

- **przyciska migający na czerwono przycisk „SOS” na konsoli ASTO** i zatrzymuje kolejną nadjeżdżającą załogę. **W przypadku braku systemu ASTO** przekazuje jej wszystkie informacje o wypadku i wysyła ją do najbliższego punktu radiowego,
- ustawia czerwony trójkąt odblaskowy,
- zatrzymuje wszystkie kolejne załogi

6.3 **Koordynatorzy akcji zapewniają** dojazd do miejsca wypadku (z obu kierunków) pojazdom ratowniczym poprzez:

- odpowiednie parkowanie dojeżdżających kolejnych aut rajdowych
- rozpoznanie, wytyczenie i przygotowanie drogi dostępu do miejsca wypadku dla służb ratowniczych.

6.4 **Koordynatorzy mogą** użyć do realizacji wyżej wymienionych czynności wszystkich członków nadjeżdżających załóg. Osoby te winny wykonywać jego polecenia.

**6.5** W momencie przybycia Kierownika Zabezpieczenia OS-u bądź profesjonalnych ratowników, **Koordynatorzy przekazują** kierowanie akcją ratowniczą, podporządkowując się ich poleceniom.

**7.** Załoga która udała się do najbliższego punktu łączności radiowej, przekazuje meldunek osobie funkcyjnej i podaje szczegóły lokalizacji wypadku. Następnie, aż do odwołania akcji ratunkowej pozostaje w tym punkcie z wyjątkiem przypadku, gdy punktem tym jest meta OS-u.

**8.** Wobec każdej załogi, która nie zastosowała się do przepisów art. 34 Regulaminów Sportowych– ZSS może zastosować karę zgodną z przepisami MKS. Może to być kara do wykluczenia z zawodów włącznie oraz wnioskowanie do GKSS o zawieszenie bądź cofnięcie licencji kierowcy i pilota.

**9.** W przypadku, gdy poszkodowani nie wymagają natychmiastowej pomocy **załoga, która zatrzymała się przyciska migający na zielono przycisk „OK” na konsoli ASTO. Nie zależnie od tego zielony znak „OK” musi być pokazany wszystkim nadjeżdżającym samochodom i helikopterowi, jeżeli ten próbuje interweniować.**

**10.** Załoga opuszczająca pojazd i miejsce wypadku jest osobiście odpowiedzialna za umieszczenie zielonego znaku **„OK”** w sposób trwały i **dobrze** widoczny z trasy OS-u. **Niedopełnienie powyższego powoduje, że załoga ta staje się odpowiedzialną za nieuzasadnione zatrzymanie** Odcinka Specjalnego i uruchomienia akcji ratunkowej **jeśli taka została podjęta.**

**10.1** Zobowiązuje się załogę, której samochód **został uszkodzony lub** zdefektował na **trasie OS-u i który w jakikolwiek sposób może zagrażać bezpieczeństwu innych uczestników rajdu do bezzwłocznego jego usunięcia w bezpieczne miejsce** (o ile jest to tylko możliwe **z zachowaniem szczególnej ostrożności**)

**10.2** W przypadku, gdy **uszkodzone lub** zdefektowane auto zostanie przy trasie **OS-u, a jego usunięcie w bezpieczne miejsce było niemożliwe, Kierownik Zabezpieczenia** na następne przejazdy tego OS-u, oznakuje je w sposób widoczny np. taśmą ostrzegawczą, a załogi będą informowane o tym fakcie przed startem do Odcinka Specjalnego, ze wskazaniem tego miejsca w książce drogowej.

**10.3** **Usunięcie przez zespół techniczny zawodnika, uszkodzonego lub zdefektowanego auta, które znajduje się poza drogą podczas trwania Odcinka Specjalnego i/lub tzw. „Gotowości OS-u” jest możliwe wyłącznie za zgodą Kierownika OS-u, który musi otrzymać akceptację CKR. Samodzielne działanie załogi bez zgody Kierownika OS-u, które może narazić innych uczestników rajdu na niebezpieczeństwo zostanie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.**

**11.** W przypadku zatrzymania samochodu na trasie OS, czerwony trójkąt odblaskowy musi być ustawiony w dobrze widocznym miejscu w odległości, co najmniej 50 m za samochodem. Dotyczy to każdego przypadku zatrzymania się na OS-ie, nie tylko związanego z Procedurą Bezpieczeństwa, ale np. wymiany koła, naprawy samochodu itp.

**Jeżeli zatrzymanie się nie wymaga wezwania pomocy, obligatoryjnie musi być aktywowany migający na zielono przycisk „OK” na konsoli ASTO.**

**11.1** Trójkąt musi być wystawiony nawet wtedy, gdy zatrzymany samochód znajduje się poza drogą.

**12.** Zobowiązuje się załogi do baczego obserwowania punktów łączności radiowej, których lokalizacja jest określona w książce drogowej. Na trasie OS taki punkt oznakowany jest tablicą z czarnym symbolem punktu łączności na niebieskim tle, poprzedzoną w odległości 100 m tablicą z czarnym symbolem punktu łączności na żółtym tle.

**W tym punkcie (i wyłącznie tu) może być pokazywana żółta flaga.  
O konieczności użycia żółtych flag decyduje Dyrektor Rajdu.**

Flaga ta będzie pokazywana przez sędziego ubranego w żółtą kamizelkę z narysowanym symbolem punktu łączności. Sędzia będzie prowadził „protokół użycia żółtej flagi”. Ze względu na swoje bezpieczeństwo sędzia ów może stać poza drogą – będzie wtedy utrudnione zaobserwowanie pokazania żółtej flagi. Dlatego zaleca się pilotom wprowadzenie do opisów OS-ów oznaczeń punktów łączności radiowej i baczne ich obserwowanie.

**12.1** Gdy załodze zostanie pokazana żółta flaga, to załoga ta, **po zastosowaniu się do wynikającej z tego faktu procedury**, automatycznie otrzyma czas OS-u „z urzędu” tj. zgodnie z art. 33 Regulaminów Sportowych.

**12.2** W związku z pokazaniem żółtej flagi, załoga musi natychmiast zwolnić, zachować ograniczoną prędkość do końca Odcinka Specjalnego i stosować się do poleceń sędziego drogi lub kierowców samochodów interwencyjnych, które napotka. Flagi są pokazywane we wszystkich punktach łączności radiowej poprzedzających wypadek. Można spodziewać się przeszkód na trasie OS (np. kibice podążający w stronę wypadku). Może wystąpić blokada związana z Procedurą Bezpieczeństwa (np. może być na trasie karetka jadąca do chorego kibica lub mieszkańca pobliskich zabudowań, demonstracja blokująca drogę lub inne wydarzenia nie związane z rajdem). Należy kontrolować lusterka wsteczne upewniając się czy pojazdy ratownicze nie chcą nas wyprzedzić. Należy przygotować się do udzielenia pomocy w likwidowaniu skutków wypadku. Należy też pamiętać o podporządkowaniu się poleceniom kierujących akcją ratowniczą.

**13.** W każdej książce drogowej każdego rajdu znajduje się strona opisująca Procedurę Bezpieczeństwa stosowaną w razie wypadku.

**14.** W każdym Regulaminie Uzupełniającym każdego rajdu gdzie zastosowany będzie system ASTO znajdują się strony opisujące obsługę tego urządzenia.

Z wyłączeniem opisów dotyczących zachowań z użyciem systemu ASTO powyższe zapisy są obligatoryjne w rajdach każdego poziomu na terenie kraju.

Zatwierdzono przez GKSS 10 stycznia 2012 r.