

INTERPRETACJA PRZEPISÓW
DOTYCZĄCYCH
PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA
PODCZAS WYPADKU NA ODCINKU SPECJALNYM



Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
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 umożliwi 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 osiągnięcia jak najbardziej skutecznej akcji ratowniczej. Działanie załóg zgodne z procedurą wypadkową umożliwia dotarcie fachowej pomocy do poszkodowanych w wybitnie krótkim czasie. Nie bez znaczenia jest to, że działania załóg według procedury wypadkowej 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 powoduje, że zarówno Kierownik Zabezpieczenia OS-u jak i Centrum Kierowania Rajdem (CKR) wie dokładnie, kiedy nastąpi moment, w którym może wysłać pojazdy ratownicze na trasę OS-u - nawet „pod prąd” - aby nie narazić ich oraz innych uczestników zawodów na ryzyko kolizji z uczestnikami rajdu.

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 o żółtej fladze.

Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) każdego rajdu ma prawo (na podstawie art. 19.16. PO 2007) nadać takiej załodze czas przejazdu, który uzna za najbardziej sprawiedliwy.

Należy jednak pamiętać, że działanie ZSS 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 ZSS.

2. Każda książka drogowa musi zawierać znaki:

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

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, który próbuje interweniować.

Czerwony trójkąt odblaskowy musi być wystawiony. Ta czynność dotyczy 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 kolejnej kraksy) 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. ZSS zrekompensuje te działania stosując art. 19.16. PO.

6. Załoga, która jako pierwsza nadjedzie na miejsce 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, kraksa z udziałem następnej załogi itp.) Wykonuje lub zleca wykonanie niezbędnych czynności zabezpieczających
- podejmuje próbę kontaktu telefonicznego z CKR poprzez numer alarmowy **+48 601 100 777**, 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 :

- zatrzymuje kolejną nadjeżdżającą załogę, przekazuje jej wszystkie informacje o wypadku i wysyła ją do najbliższego punktu SOS lub radiowego
- ustawia czerwony trójkąt odblaskowy
- zatrzymuje wszystkie kolejne załogi

6.3 Dowodzący („koordynatorzy”) zapewni 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 Dowodzący może użyć do realizacji w/wym. czynności wszystkich członków nadjeżdżających załóg. Osoby te winny wykonywać jego polecenia.

6.5 W momencie przybycia Kierownika Zabezpieczenia OS-u bądź profesjonalnych ratowników, Dowodzący („Koordynatorzy”) przekazuje 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 tym punktem jest meta OS-u.

8. Wobec każdej załogi, która mogła przestrzegać przepis art. 19.19. PO, ale go naruszyła – 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, zielony znak „OK” musi być pokazany wszystkim nadjeżdżającym samochodom i helikopterowi, który próbuje interweniować.

10. Załoga opuszczająca pojazd i miejsce wypadku jest osobiście odpowiedzialna za umieszczenie zielonego znaku „OK” w sposób trwały i doskonale widoczny z trasy OS-u. W konsekwencji niedopełnienia powyższego, załoga ta jest odpowiedzialna w przypadku nieuzasadnionego zatrzymania Odcinka Specjalnego i uruchomienia akcji ratunkowej.

10.1 Zobowiązuje się załogę, której samochód zdefektował na OS, do jego usunięcia po ukończeniu przejazdów danego OS-u (o ile jest to tylko możliwe)

10.2 W przypadku, gdy zdefektowane auto zostanie przy trasie na następne przejazdy tego OS-u, kierownik zabezpieczenia 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 (str. xx, poz. yy).

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, nie tylko związanego z procedurą bezpieczeństwa, ale np. wymiany koła, naprawy samochodu itp.

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, automatycznie otrzyma czas tego OS-u „z urzędu” tj. zgodnie z art. 19.16 PO.

12.2 W związku z pokazaniem żółtej flagi, załoga musi zdecydowanie zmniejszyć prędkość i zachować bezpieczny sposób jazdy. 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 niezwiązane

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.

Opracowanie GKSS.

Warszawa 08.01.2008.