

# FIA NEMZETKÖZI SPORTKÓDEX H FÜGGELÉK

Javaslatok a pálya felügyeletére és a sürgősségi beavatkozásokra  
2003



A kiadvány az FIA 2002. évre kiadott Szabálykönyve alapján készült.

Utolsó frissítés: Dobránszky Tamás 2003-03-11

Lektorálta: Faluvégi Péter

Szerkesztette: Tarlós István

Kiadja: az MNASZ Titkárság

## TARTALOMJEGYZÉK

1. FEJEZET – TÁRGY	2
1. Cikkely – Szervezésre vonatkozó általánosságok	2
2. FEJEZET - A VERSENYPÁLYA ELLENŐRZÉSE	2
2. Cikkely - Versenyirányítás	2
3. Cikkely - Pályaellenőri posztok	3
4. Cikkely - Jelzésadás	4
5. Cikkely - Biztonsági autó	6
3. FEJEZET – Mentési szolgáltatások	7
6. Cikkely - Beavatkozás a pályán	7
7. Cikkely - Beavatkozó járművek	8
8. Cikkely - Tűzoltó szolgálat (körpályás, hegyi, és dragster versenyek)	8
9. Cikkely - Orvosi szolgálat (körpályás, hegyi, rallye, terep-rallye, és dragster versenyek)	9
10. Cikkely - Gyorsbeavatkozó szolgálat	15
11. Cikkely - Egyéb szolgáltatások	16
4. FEJEZET - KIEGÉSZÍTŐ ELŐÍRÁSOK	16
12. Cikkely - Ajánlás az éjszakai versenyekhez	16
13. Cikkely - Autocross és Rallycross	17
14. Cikkely - Ajánlás Rallye versenyekre	18
15. Cikkely - Ajánlás gyorsulási (dragster) versenyekre	21
16. Cikkely - Ajánlások a versenypályán való magántesztelésre	21
17. Cikkely - Előírások verseny közbeni tankolás esetére	22
18. Cikkely - Bokszutca biztonsága: sebességkorlátozás és személyzet	22
Az orvosi szolgálat megszervezése körpályán rendezett eseményeken	23
Az orvosi szolgálat megszervezése rallye-, hegyi-, és gyorsulási versenyeken	24

## 1. FEJEZET - TÁRGY

Habár az ezen függelékben szereplő követelmények és ajánlások főként a pályaversenyekre vonatkoznak, azonban a többi szakágat(rallye, hegyi verseny, dragster) is tartalmazzák. Ezen függelék meghatározza a pálya ellenőrzésére és a sürgősségi beavatkozásokra vonatkozó célokat és rendezési feladatokat, továbbá megállapítja az ezek eléréséhez figyelembe veendő szabályokat.

A pálya ellenőrzésének célja, hogy a biztonságos feltételeket a verseny egésze alatt fenntartsa. A sürgősségi beavatkozás feladata, hogy szükség esetén speciális segítséget nyújtson. Mindezen folyamatok mindenkor alapvetően a Versenyigazgató irányítása alatt kell, hogy álljanak. Azoknak a személyeknek, akik a pálya mentén dolgoznak (pl. bírók, orvosok, ápolók, bokszbírók, tűzoltók stb.) - feladatuk szerint - könnyen azonosíthatóknak kell lenniük, valamint az azonosítás módját minden verseny szabályzatában közölni kell.

A pálya ellenőrzésére és a baleset esetén történő sürgősségi beavatkozást végző személyek számára vonatkozó ajánlást a verseny egésze alatt be kell tartani. Ha ez nem lehetséges bizonyos napokon (pl. munkanapokon), a verseny programját úgy kell kialakítani, hogy a biztonságos lebonyolításhoz szükséges létszám rendelkezésre álljon.

### 1 – A SZERVEZÉSRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOSÁGOK

A Versenyigazgatónak egy asszisztentst kell kineveznie, aki a pályaellenőrzési és a mentési szolgálatok megszervezéséért és irányításáért felelős. Ez a személy a Biztonsági Felelős nevet viseli, és jelentéseit közvetlenül a Versenyigazgatónak teszi meg; a Versenyigazgató-helyettes is elláthatja ezt a tevékenységet.

Minden versenynek rendelkeznie kell a jelen szabályok előírásain alapuló, átfogó tervvel. Ezt a tervet jóvá kell hagynia a Versenyigazgatónak és ebben kell szabályozni a következőkben leírt valamennyi műveletet. A Versenyigazgató vagy helyettese irányítja ezek végrehajtását a verseny alatt.

A tervnek az alábbiakat kell tartalmaznia:

- versenyirányítás (lásd 2.cikkely.)
- pályaellenőri posztok (lásd 3.cikkely.)
- orvosi és tűzoltó szolgálat és a szükséges beavatkozó járművek (lásd 7,8,9,10.cikkely)
- egyéb beavatkozások és a szükséges járművek (lásd 11.cikkely.)
- a közönség biztonsága és egyéb biztonsági intézkedések;

és mindezen szolgálatvezető neve, akik közvetlenül a Versenyigazgatónak vagy helyettesének tartoznak felelősséggel.

Továbbá, ki kell dolgozni egy katasztrófa tervet arra az esetre, ha az előre látható eseményeken kívül nagy tragédia történne.

## 2. FEJEZET - A VERSENYPÁLYA ELLENŐRZÉSE

Ezen feladatok 3 területet foglalnak magukba: megfigyelés, jelzésadás, beavatkozás, melyek sok esetben átfedik egymást (lásd egyes fejezeteket a jeladások, beavatkozó járművek stb. részleteire vonatkozóan).

### 2 - VERSENYIRÁNYÍTÁS

A versenyirányítás a verseny irányításának és ellenőrzésének központja. A Versenyigazgató és munkatársai számára meg kell adni minden szükséges eszközt annak érdekében, hogy feladataikat megfelelő körülmények között végezhessék. A versenyirányítást olyan helyiségben kell elhelyezni, amely megfelelő zajcsillapítással rendelkezik, és ahol csak a kijelölt személyzet tartózkodhat. A Versenyigazgatónak, vagy az általa kijelölt személynek a versenyirányítási helyen kell tartózkodnia mindaddig, amíg a versenypályán bármilyen esemény zajlik.

#### 2.1 Elhelyezés:

A versenyirányítást általában a rajtvonalhoz lehető legközelebb lévő épületben kell elhelyezni, az első emelettől nem magasabb szinten, valamint önálló kijáráttal kell rendelkeznie a pályára vagy a boksztucára.

Annak érdekében, hogy a pálya és a boksztuca maximálisan belátható legyen, a helyiségnek ki kell emelkednie a bokszok vonalából. Ezeknek a követelményeknek általában úgy lehet eleget tenni, ha a versenyirányítást a bokszépület egyik végében helyezik el.

#### 2.2 Berendezések:

A versenyirányítási helyiséget el kell látni:

- a) egy telefonos vagy elektronikus kommunikációs rendszerrel, amely összeköttetést biztosít a pályaellenőri posztokkal, a fő mentési posztokkal, és az általános szolgáltatási hálózattal;
- b) egy városi hálózathoz csatlakozó telefon és fax készülékkel;
- c) egy belső kommunikációs rendszerrel, amely kapcsolatban áll a pályán lévő hivatalos személyekkel;
- d) egy rádió adó-vevővel, amely a járművekkel, vagy az így felszerelt posztokkal tart kapcsolatot;
- e) egy mikrofonnal a bokszok, a depó, valamint a közönség felé;
- f) TV monitorral és egy, azt kapcsoló rendszerrel, ha a pályát zárt láncú TV rendszerrel szerelték fel (ami kötelező a világbajnoki, és az F3000 eseményekre);
- g) a körpálya nagy méretű tervrajzával, amely jelöli valamennyi biztonsági szolgálat helyét.

MEGJEGYZÉS: Az esemény során használt valamennyi kommunikációs rendszer központját ebben a helyiségben kell elhelyezni.

#### 2.3 Működés:

A verseny bármely fázisának megkezdése előtt, vagy ha a pályát újra megnyitották, a Versenyigazgató, vagy az általa kijelölt személy feladata a pálya lezárása, biztosítva ezzel, hogy:

- a) a pálya mentes minden akadálytól;
- b) minden ellenőr, bíró és mentési szolgálat valamint felszerelésük a megfelelő helyen van;
- c) a pályára minden be- és kivezető út le van zárva.

Ennek biztosítása érdekében a piros zászlóval, vagy piros jelzőfényvel ellátott záró autó megtesz egy utolsó ellenőrző kört.

Az alábbi óvintézkedéseket be kell tartani az utolsó ellenőrző körben:

- a pályát záró autó soha nem előzhet meg, vagy hagyhat maga mögött a pályán közlekedő más járművet, kivéve a Versenyigazgató közvetlen utasítására,

- a pályát záró autóban ülő hivatalos személynek személyesen jelentést kell tennie a pálya lezárásáról a Versenyigazgatónak,
- a verseny befejezése után, vagy hosszabb szünet esetén, a Versenyigazgató, vagy az általa kijelölt személy megnyithatja a pályát úgy, hogy a zöld zászlóval vagy zöld jelzőfényvel ellátott pályanyitó autóval körbemegy a pályán, jelezve, hogy a szolgálati autók és a bírók bemehetnek a pályára, hogy felvegyék a személyzetet és a felszereléseket, valamint eltávolítsák a meghibásodott autókat stb.

A Versenyigazgatónak ebben a függelékben foglalt további feladatai:

- ha szükséges, a pályabírók kérésére engedélyt ad bármilyen biztonsági szolgálat alkalmazására a szolgálat vezetőjével egyetértésben,
- azoknak a jelzéseknek a használata, melyeket kizárólag csak ő használhat;
- a pálya felügyelete szabad szemmel, vagy zárt rendszerű TV hálózaton keresztül;
- megbizonyosodni arról, hogy valamennyi megfigyelői beszámolót tartalmazó jegyzőkönyvet megfelelően vezetik-e, azért, hogy szükség esetén intézkedéseket lehessen hozni.

Továbbá, ő a felelős azért, hogy a versenyt a Sport Kódexben, a bajnokság általános szabályaiban és adott esetben a versenykiírásban foglaltakkal teljes összhangban bonyolítsák le.

#### **2.4 Rajtbírói állvány:**

Egy védő felületet kell felállítani a rajtbíró helye és a rajtoló autók között, amely a rajtnál fellépő baleset esetén védelmet nyújt.

### **3 - PÁLYAELENŐRI POSZTOK**

A pálya és közvetlen környékének felügyeletét a pályaellenőrzési posztok személyzete biztosítja. Ezeknek a pályához tartozó posztoknak, legegyszerűbb formájukban is rendelkezniük kell egy megfelelően rögzített felülettel, amely a pályán lévő autókkal szemben nyújt védelmet. Ezeknek a posztoknak védeniük kell a poszt személyzetét és felszerelését az időjárással szemben is.

#### **3.1 Számuk és helyük:**

Ezek minden pálya esetében külön kerülnek meghatározásra a pálya sajátosságainak megfelelően, a következők alapján:

- a pálya valamennyi pontjának ellenőrizhetőnek kell lennie;
- minden posztot látnia kell az előtte és utána levőt, ellenkező esetben további személyzetet alkalmazva kiegészítő, vagy összekötő posztokat kell létrehozni azért, hogy eleget tegyenek ennek a feltételnek;
- az egymást követő posztok (a kiegészítő posztokat figyelmen kívül hagyva) távolsága nem lehet több 500 méternél;
- minden - két főnél több személyből álló - posztot szóbeli kapcsolatot kell tudni létesítenie a versenyirányítással;
- minden posztot növekvő számozású táblával kell ellátni a rajtvonal utáni első poszttól kezdődően, és ezeknek jól láthatóknak kell lennie a pályáról (javasolt, hogy a számozási rendszer kapcsolódjon a kanyarok számához és a köztük lévő távolság tizedéhez pl. 1.5 fél úton található az 1. és 2. kanyar között).
- az FIA-t értesíteni kell minden olyan változásról, ami a posztok számozását és helyét érinti.

#### **3.2 Védelem:**

A posztokat úgy kell elhelyezni, hogy a személyzetnek, csak baleset esetén kelljen védelem nélkül dolgoznia.

Általában a posztoknak ugyanolyan védelmet kell nyújtani, mint a nézőket megillető védelemnek (lásd O függelék 8 paragrafusa).

#### **3.3 Felszerelés:**

Minden posztot el kell látni az alábbiakkal:

a) telefonnal (szabadtéri típus, ha szabadban használják), amely állandó, zárt rendszerű kapcsolatban áll a versenyirányítással. Szükség esetén rádió adó-vevőt is lehet használni, de ez nem lehet az egyedüli kommunikációs lehetőség.

b) Jelzőzászló készlettel, amely tartalmazza a következő zászlókat:

- 2 sárga;
- 1 sárga-piros csíkos;
- 1 kék;
- 1 fehér;
- 1 zöld;
- 1 piros.

Minden kiegészítő vagy összekötő posztot is el kell látni ilyen zászlókészlettel.

A Versenyigazgató kérésére bizonyos posztokat fel lehet szerelni fekete és fekete/narancssárga körös zászlóval is.

Ezen felül, minden posztot fel kell szerelni egy olyan, legalább 60x80 cm nagyságú, fehér alapú, 40 cm-es betűnagyságú fekete „SC” feliratú táblával, amelyet a biztonsági autó bevetésekor használnak.

c) egy 15 és két 4 literes konténerrel, feltöltve kalcium karbonáttal, vagy más, azonos mennyiségű olaj felszívó anyaggal,

d) két kemény seprűvel és lapátokkal,

e) három hordozható tűzoltó készülékkel, amelyek egyenkénti tűzoltó kapacitása legalább egyenértékű egy hordozható (10 kg) BCF tűzoltó készülékével, valamint a 8.3.1-ben meghatározott kiegészítő felszereléssel.

#### **3.4 Személyzet:**

Minden főposztért a poszt vezetője és helyettese felelős, akiket az ASN szervezésében megtartott speciális vizsgán alkalmasnak találtak tisztségük betöltésére. Rendelkezésükre kell állni legalább további 3 másik személynek, akik alapkiképzést kaptak a poszt feladatainak ellátására. A posztvezetőnek, vagy helyettesének telekommunikációs kapcsolatot kell fenntartani a versenyirányítással.

A személyzet közül legalább egynek alap elsősegély nyújtási képesítéssel kell rendelkeznie.

A verseny végén a személyzet nem hagyhatja el a posztot addig, amíg a pályanyitó autó el nem haladt előttük.

#### **3.5 Feladatok:**

Minden posztot:

- jeladással kell figyelmeztetnie a versenyzőket minden olyan veszélyre, vagy problémára, amelyet azok nem láthatnak előre (lásd 4.cikkely).
- azonnal jelentenie kell a versenyirányításnak minden olyan eseményt, amely a pályának az ő hatáskörébe tartozó szakaszán történt, és amennyiben szükséges, javaslatot kell tennie a mentési szolgálatok bevetésére.

- ellenőriznie kell, hogy a verseny a sport szempontjából szabályosan folyik, és jelentenie kell a versenyirányításnak minden sportszerűtlen vagy veszélyes magatartást, különös tekintettel az „L” függelék IV fejezetének „Versenyzői magatartás a versenypályán” részében foglaltakra.

- a pálya hozzátartozó szakaszát tisztán és akadálytól mentesen kell tartania, meg kell kísérelnie a kifolyt olaj eltávolítását abszorbens anyag segítségével, seprűvel vagy lapáttal, kivéve, ha ezt kifejezetten nem kéri (pl. a Formula1 Grand Prix események során).

- a pályán folyó esemény végén, a pálya hozzátartozó szakaszának ellenőrzését mindaddig végeznie kell, amíg a versenyirányítás tudatja, hogy minden versenyautó elhagyta a versenypályát.

### **3.6 Ruházat:**

A bírók nem viselhetnek a jelzőzászlókkal azonos színű ruhát, különösen kerülni kell a sárga és piros színű ruházatot.

## **4 - JELZÉSADÁS**

A pálya felügyelete során a Versenyigazgató (vagy helyettese) és az ellenőrző posztok főleg a következő jelzéseket használják, hogy elősegítsék a versenyzők biztonságát és a szabályok betartását.

A jelzéseket nappal különböző színű zászlókkal adják, amelyeket bizonyos esetekben fényjelzésekkel lehet kiegészíteni vagy helyettesíteni.

A zászlókkal megegyező méretű fekete és fehér jelzőtáblákat is lehet használni bizonyos jelzésekre, ezeket az adott verseny kiírásában világosan meg kell határozni.

Éjszaka a zászlók fényjelzésekkel és fényvisszaverő táblákkal helyettesíthetők, de erről minden versenyzőt előzetesen tájékoztatni kell a versenyzői eligazítás során. Éjszakai versenyeken minden poszton kötelező a sárga fény (lásd 4.2 paragrafus és 12.cikkely).

### **4.1 Zászlók:**

Méret: A zászlók minimális mérete 60x80 cm; a piros és a kockás zászlóé 80x100 cm kell legyen.

Szín: A zászlók színeinek az alábbi Pantone rendszerű színekkel kell megegyezni:

Piros:	186C
Sárga	SárgaC
Világoskék	298C
Zöld	348C
Fekete	FeketeC
Narancssárga	151C

4.1.1) A Versenyigazgató vagy helyettese által a rajtvonalnál használt zászlójelzések:

a) Nemzeti zászló:

Általában a verseny indítására használják. A rajtjelet a zászló leengedésével kell megadni, amely állórajttal történő versenyek esetében nem emelhető fej fölé addig, amíg minden autó mozdulatlanul nem áll, és semmilyen körülmények között sem tartható ott 10 másodpercnél tovább.

Ha bármilyen okból kifolyólag a nemzeti zászlót nem használják, a helyettesítő zászló színét - amely a jelen fejezetben meghatározott egyik zászló esetében sem adhat okot összetévesztésre - a versenykiírásban kell meghatározni.

b) Piros zászló:

Ezt a zászlót a rajtvonalnál lengetve kell használni, ha úgy határoznak, hogy leállítják a versenyt vagy az edzést. Ezzel egy időben a pályán lévő összes megfigyelői poszton is lengetni kell a piros zászlót.

A piros zászlót a Versenyigazgató vagy az általa kijelölt személy pályazáráskor is használhatja (lásd 2.3.c pont).

c) Fekete-fehér kockás zászló:

Ezt a zászlót lengetve kell bemutatni, és az edzés vagy a verseny végét jelzi.

d) Fekete zászló:

Ez a zászló informálja az érintett versenyzőt, hogy meg kell állnia a bokszánál vagy a versenykiírásban, illetve a bajnokság szabályaiban meghatározott helyen, amikor legközelebb megközelíti a bokszutca bejáratát. Ha a versenyző bármilyen okból nem tesz eleget ennek az előírásnak, ezt a zászlót akkor sem szabad 4-nél több, egymást követő körben bemutatni.

Ezt a zászlót kizárólag a sportfelügyelők döntése alapján mutatják be, és az érintett csapatot a döntésről azonnal értesíteni kell.

e) Fekete zászló 40 cm átmérőjű narancssárga koronggal: Ez a zászló informálja az érintett versenyzőt, hogy autója műszaki hibás, ami veszélyezteti őt magát és másokat is és azt jelenti, hogy a versenyzőnek a következő körben a bokszánál meg kell állnia. Ha a műszaki hibát a gépátvevők vezetőjének megítélése szerint helyreállították, akkor az autó visszaállhat a versenybe.

f) Fekete-fehér diagonálisan osztott zászló: Ezt a zászlót csak egyszer kell bemutatni, és ez figyelmezteti az érintett versenyzőt, hogy sportszerűtlen viselkedését jelentették.

Az utóbbi 3 zászlót (a d), e), f) pontok) mozdulatlanul kell bemutatni, kiegészítve egy fekete alapon fehér számot ábrázoló táblával, amelyet annak az autónak a vezetőjének kell bemutatni, amely a táblán lévő számot viseli.

Amennyiben a Versenyigazgató szükségesnek ítéli, ezeket a zászlókat a rajtvonaltól eltérő helyen is be lehet bemutatni.

A két utolsó zászló (az e), f) pontok) bemutatásáról általában a Versenyigazgató dönt, de dönthetnek a sportfelügyelők is erről feltéve, hogy ezt a versenykiírásban vagy a bajnokság szabályaiban meghatározták. Az érintett csapatot azonnal értesíteni kell a döntésről.

4.1.2) A pályaellenőri posztokon használt zászlójelzések:

a) Piros zászló: Ezt a zászlót lengetve kell bemutatni kizárólag a Versenyigazgató utasítására, ha szükségessé válik az edzés vagy a verseny megállítása. Az összes versenyzőnek azonnal lassítania kell és a bokszutcába (vagy a kiírásba előre meghatározott helyre) kell hajtania, és fel kell készülnie szükség esetén a megállásra. Az előzés tilos.

b) Sárga zászló:

A veszély jelzésére szolgál és a következők szerint, kétféleképpen mutatják be a versenyzőknek:

- Egy zászlót lengetve: Lassíts, előzni tilos és készülj fel irányváltotásra! A pálya mellett, vagy részben a pályán akadály van.

- Megkettőzve lengetve: Lassíts, előzni tilos és készülj fel irányváltoztatásra, vagy megállásra! A pálya részben vagy teljesen el van torlaszolva.

A sárga zászlót általában csak az akadályt közvetlenül megelőző bírói poszton kell bemutatni.

Bizonyos esetekben a Versenyigazgató elrendelheti a zászlók használatát az esetet megelőző több mint egy poszton.

Előzni tilos az első sárga zászló és az esetet követően bemutatott zöld zászló között.

A sárga zászlót a boksztucában nem kell használni, hacsak olyan rendkívüli esemény nem történik, amit a versenyzőkkel tudatni kell.

c) Sárga zászló piros csíkokkal:

Ennek a zászlónak a mozdulatlan bemutatása arról tájékoztatja a versenyzőt, hogy a pályára került olaj, vagy víz miatt a tapadási feltételek lecsökkentek a zászlót követő területen.

Ezt a zászlót (a körülményektől függően) legalább 4 körön keresztül kell bemutatni, hacsak a felület ismét normálissá nem válik. A zászlót követő szektor végén nem szükséges általában a zöld zászlót bemutatni.

d) Világoskék zászló:

Általában lengetve kell bemutatni, jelezve egy versenyzőnek, hogy előzni kívánják. Az edzés és a verseny alatt különböző jelentése van.

Minden esetben:

Mozdulatlan kék zászlót kell bemutatni a boksztucát elhagyó versenyzőnek, akkor, ha a pályán járművek közelednek.

Edzés alatt:

Adjon utat a gyorsabb autónak az előzésre.

Verseny alatt:

Általában egy lekörözött autónak mutatják be, jelezve, hogy a bemutatást követő első adandó alkalommal az öt követő autót el kell engednie.

e) Fehér zászló:

Ezt a zászlót lengetve kell bemutatni, és a használata jelzi a versenyzőnek, hogy egy sokkal lassabb jármű van a pályának a jelzést követő szektorában.

f) Zöld zászló:

Ezzel a zászlóval kell jelezni, hogy a pálya tiszta. Az egy, vagy két sárga zászló bemutatását előidéző eseményt közvetlenül követő bírói poszton lengetve kell bemutatni.

A Versenyigazgató utasítására használható a bemelegítő kör vagy az edzés kezdetének jelzésére is.

## **4.2 Fényjelzések:**

A fényjelzések kiegészíthetők, vagy helyettesíthetők a lengetett piros, sárga, zöld, kék és fehér zászlójelzéseket. Ha egy eseményen fényjelzéseket használnak, azt a versenykiírásban szerepeltetni kell, továbbá az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

### **4.2.1) A lámpák tulajdonságai**

A lámpák lehetnek hagyományos izzólámpák vagy ennek megfelelő formátumba kirakott LED-diódák, vagy elegendően fényes más rendszer, melyet az FIA jóváhagyott.

- a fényjelzéseknek elegendő teljesítményűnek és/vagy megfelelő méretűnek kell lenniük ahhoz, hogy félreérthetetlenül érzékelhetőek legyenek 250 m távolságból erős napfény esetén is

- a fényeknek 3-4 Hz-en kell villogniuk;

- a használt lámpáknak képesnek kell lennie az azonnali fény kibocsátásra, rövid felfutó idővel, vagy anélkül;

- minden lámpának legalább 70°-os megvilágítási szögben kell sugároznia;

- 360°-os körsugárzó fény nem használható;

- a maximális színkontraszt elérése érdekében, minden lámpát matt, fekete háttéren kell elhelyezni;

- a lámpákat egy jelismétlő rendszerrel kell felszerelni, amely a következő bírói posztot informálja a lámpák használatáról;

- a lámpáknál egyértelmű színeket kell használni, hogy bármely környezeti fényviszony mellett se lehessen összetéveszteni őket más színnel.

### **4.2.2 A fények elhelyezése**

- a felszerelésnek tartalmaznia kell minden használt színből két lámpát;

- A lámpákat úgy kell elhelyezni, hogy eltérő útemben villogó párt alkossanak, nem szabad egybeolvadniuk.

- a sárga és piros fényeket nem lehet egymásmellé helyezni

- a lámpákat úgy kell beállítani, hogy fénytengelyük a versenyvonalától 30°-nál többel nem térhet el,

- a lámpáknak olyan szöget kell alkotniuk, hogy a legnagyobb látható felületük a leghosszabb ideig legyen látható;

- a lámpákat el kell látni valamilyen árnyékoló eszközzel, azért, hogy az alacsony szögben érkező napfény ne okozzon nehézséget;

- a lámpákat fekete háttéren kell elhelyezni.

### **4.2.3) A lámpák működése:**

- minden zászlót egy pár lámpának kell reprezentálnia, melyek felváltva villognak, vagy váltakozva gyulladnak ki, a kék boksztucájati fénynek egy villogó kék lámpából kell állnia,

- amennyiben kettős lengetett sárga zászlós jelzésre van szükség, azt is be kell tudni mutatni,

- a piros lámpa csak a versenyirányító helyiségből működtethető;

- minden más lámpa működtethető a bírók által, vagy a versenyirányító helyiségből;

- amennyiben a lámpák helyi működtetésűek, mindegyik vezérlő dobozt úgy kell kialakítani, hogy megakadályozzák a téves működtetés lehetőségét. A vezérlő doboznak magába kell foglalnia egy jelzés ismétlő rendszert is;

- minden esetben lennie kell egy biztonsági áramforrásnak.

### **4.2.4 Egyéb fényjelzések**

A jelzőpanelnek alkalmasnak kell lennie a sárga-piros csíkos zászló jelzésének megjelenítésére továbbá a Safety Car és egyéb jelzések adására is, melyeket a versenykiírás rögzít.

### 4.3 Rajtlámpák (kivéve a FIA bajnokságok külön szabályait):

Ha a körpályán rendezett, állórajtjal történő versenyek indítására lámpákat szerelnek fel, az alábbi feltételeket kell figyelembe venni:

#### 4.3.1) Rajtlámpák beépítésére vonatkozó előírások:

Minden a verseny rajtjánál használt lámpát úgy kell elhelyezni, hogy azokat minden versenyző jól láthassa a rajtrácson, az autóban normális vezetői helyzetben ülve.

A lámpákat a rajtvonaltól 10-25m-re elhelyezett állványzatra kell szerelni. A lámpák alsó része és a pálya közti távolság nem lehet 4 m-nél kevesebb.

A lámpákat úgy kell elhelyezni, hogy azok az egész rajtrácson a legjobban láthatóak legyenek.

Ajánlott a lámpák elhelyezésénél a FIA honlapján, a Technikai és Sportszabályok menüpont alatt megtalálható „Ajánlott fényjelzések körpályás versenyek állórajtjánál” rendelkezéseit figyelembe venni.

Minden esetben a piros lámpákat közvetlenül a zöld lámpák fölé kell helyezni; a villogó sárga lámpákat a piros/zöld lámpák fölé kell helyezni.

A lámpáknak olyan nagyoknak és fényesnek kell lenniük, amennyire lehetséges, és legalább olyan nagyságúnak és fényerősségűnek, mint a közutakon használt lámpák. Minden lámpából kettőnek kell lennie, ha az egyik égője meghibásodik, a másik működőképes legyen.

Az állvány hátsó oldalán ismétlődő lámpákat kell elhelyezni.

A kapcsoló áramkörnek az alábbi kombinációk bármelyikét lehetővé kell tennie:

- minden lámpa ki van kapcsolva,
- csak a piros lámpák égnek,
- a piros lámpákat a zöldek váltják fel (egy kapcsolással),
- csak a sárga villogó lámpák égnek,
- piros lámpák és sárga villogó lámpák együtt égnek (külön kapcsolókkal).

#### 4.3.2) A Rajtlámpa működtetése

Ajánlott a „Verseny-hévtvégék fényjelzési rendszere” rendelkezéseit alkalmazni minden álló-rajttal indított eseményen, ahol a rajtlámpa beszerelése ezt lehetővé teszi, amennyiben ez nem lehetséges, az alkalmazott eljárás nem lehet azzal ellentétes (pl.: ugyanazon lámpakombináció használata ellenkező jelentéssel). Minden esetben a rajt eljárásnak a versenykiírásban egyértelműen leírva szerepelnie kell.

Legegyszerűbb formájukban a lámpák jelentése a következő:

PIROS lámpák világítanak: Maradj mozdulatlan és készülj a verseny megkezdésére.

PIROS lámpák kialszanak: kezdj versenyezni.

ZÖLD lámpák világítanak: A verseny megkezdődött.

(csak repülő rajtnál)

SÁRGA villogó lámpák világítanak: Maradj mozdulatlan és állítsd le a motort (ha a piros lámpa után gyulladnak ki, akkor a piros lámpáknak is égve kell maradniuk).

Általában a piros lámpák meggyújtása és kioltása között 0.2-3 másodperc telik el. A rajtnál levő sárga lámpákat a verseny alatt semmilyen más esetben nem lehet használni.

## 5 - BIZTONSÁGI AUTÓ

a) Az autó oldalain és hátulján fel kell tüntetni a „SAFETY CAR” feliratot a rajtszámokkal azonos nagyságú betűkkel. A tetején 3 forgófényű sárga lámpának kell lennie, mindegyik külön áramkörtől működtetve. Az autót tapasztalt pályaversenyzőnek kell vezetnie. Magával kell vinnie egy FIA által jóváhagyott megfigyelőt, aki képes felismerni mindegyik versenyautót, és aki állandó rádió összeköttetésben áll a versenyirányítással.

b) A verseny rajtja előtt maximum 30 perccel a biztonsági autónak elfoglalja helyét a rajtrács előtt, és ott marad egészen az 5 perces jel megadásáig. Ekkor (kivéve az alábbi o) pontban foglaltak szerinti esetet) a pályán megtesz egy teljes kört, majd bemeleg a boksztucába. Ha a bajnokság vagy a verseny szabályai 15 perces szabadedzést tesznek lehetővé, a biztonsági autónak fel kell állnia a rajtrács elé azonnal azután, hogy a 15 perces edzés befejeződött.

c) A biztonsági autó akkor mehet be a pályára, amikor a Versenyigazgató a verseny felfüggesztéséről dönt. Csak akkor küldhető be a pályára, ha a versenyzők, vagy a hivatalos személyek közvetlen fizikai veszélyben állnak, de a körülmények nem teszik indokolttá a verseny leállítását.

d) Amikor a verseny során utasítást adnak a biztonsági autó bevetésére, minden pályaellenőri poszton a beavatkozás végéig sárga zászlót kell lengetni és az „SC” feliratú táblát bemutatni.

e) A verseny alatt, a biztonsági autó bekapcsolt forgófényű sárga lámpákkal indul a boksztucából és megy fel a pályára, függetlenül attól, hogy a versenyben élen álló versenyző hol van.

f) Minden, versenyben lévő autó felsorakozik a biztonsági autó mögött kevesebb mint 5 autóhossz távolságra. Minden előzés tilos (kivéve az alábbi „o” pontot), kivéve, hogy a biztonsági autóból utasítják valamely autót.

g) Amikor a Versenyigazgató elrendeli, a biztonsági autónak ülő megfigyelő bekapcsolja a zöld lámpát, jelezvén ezzel, a közte és a versenyben élen álló autó között lévő autóknak, hogy elhaladhatnak mellette. Ezek az autók csökkentett sebességgel tovább haladhatnak előzés nélkül addig, amíg utol nem érik a biztonsági autó mögött haladó autók sorát.

h) A biztonsági autót legalább addig kell használni, amíg a versenyben élen haladó autó közvetlenül a biztonsági autó mögé nem kerül és az összes többi autó fel nem sorakozott e mögött egy sorban (vagy, ha egynél több biztonsági autó van, minden autó az adott biztonsági autó szektorában). Amikor a versenyben vezető (vagy az adott szektorban vezető) autó a biztonsági autó mögé ér, 5 autóhossznál kisebb távolságot tartva kell mögötte haladnia (kivéve az alábbi „j” pontot), és az összes többi autónak a lehető leghamarábban tartania kell a formációt.

i) Mialatt a biztonsági autó a pályán van, a versenyben lévő autók megállhatnak boksztucánál, de csak akkor mehetnek ismét a pályára, ha a boksztuca kijáratánál lévő zöld lámpa világít. Ez mindig világít, kivéve, amikor a biztonsági autó és az öt követő autók sora elhalad, vagy hamarosan el fog haladni a boksztuca kijáratát előtt. A pályára visszatérő autónak csökkentett sebességgel kell haladnia mindaddig, amíg el nem éri a biztonsági autó mögött haladó autósor végét.

j) Amikor a Versenyigazgató visszahívja a biztonsági autót, annak ki kell kapcsolnia az összes forgófényű lámpáját. Ez jelzi a versenyzők számára, hogy a biztonsági autó a kör végén a boksztucába hajt. Ekkor a biztonsági autó mögött felsorakozott autósorban első helyen álló autó vezeti a mezőnyt, és szükség esetén a biztonsági autót több mint 5 autóhossz távolságról

követheti. Amikor a biztonsági autó közeledik a boksztutca bejáratához, a bírói posztokon a sárga zászlókat és a „SC” feliratú táblákat be kell vonni, és egy körön keresztül a zöld zászlókat kell lengetve bemutatni.

k) Amikor a biztonsági autó elhagyta a pályát, és az autók közelednek a rajtvonalhoz, kigyullad a zöld lámpa. Az előzés továbbra is szigorúan tilos, amíg az autók el nem haladnak a rajtvonalnál lévő zöld lámpa előtt, kivéve, ha valamely autónak súlyos meghibásodás miatt lassítania kell.

l) Mialatt a biztonsági autó a pályán van, minden megtett kör teljes verseny-körnek számít.

m) Ha a versenyt leállítják az „FIA Bajnokságok versenyekre vonatkozó általános előírások” 18 B cikkely C esetének megfelelően, akkor a biztonsági autóból fogják a kockás zászlót bemutatni, és minden autónak követnie kell a boksztutca és a parc fermébe.

n) Amennyiben a verseny befejeződik, mialatt a biztonsági autó a pályán tartózkodik, a biztonsági autónak az utolsó kör végén a boxba kell hajtania, a versenyautók előzés nélkül haladnak, mikor a kockás zászlóval leintik őket.

o) Kivételes körülmények esetén a verseny a biztonsági autó mögül is indítható. Ebben az esetben a forgófényű sárga lámpákat az 1 perces jelzést megelőzően bármikor bekapcsolhatják. Ez jelzi a versenyzőknek, hogy a verseny a biztonsági autó mögül rajtol. Amikor a zöld lámpa kigyullad, a biztonsági autó elhagyja a rajtrácsot az azt nem több mint 5 autóhossz távolságban, a rajtsorrend szerint követő autókkal együtt. Nincs felvezető kör, és a verseny akkor kezdődik, amikor az élen álló autó először halad át a rajtvonalon.

Előzés az első körben csak akkor engedélyezett, ha egy autó késlekedve hagyja el a rajthelyét és akadályozza a mögötte lévő autókat. Ebben az esetben a versenyzők csak annak érdekében előzhetnek, hogy újra az eredeti rajtsorrend helyreálljon.

Az a versenyző, aki késve hagyja el a rajtrácsot és mozdulatlan helyzetben volt, miután a többi autó áthaladt a rajtvonalon, nem előzhet meg más mozgó járművet, és fel kell zárkóznia a biztonsági autó mögött haladó autósor végéhez. Ha egynél több versenyző érintett ebben, akkor olyan sorrendben kell fel-zárkózniuk, amilyen sorrendben elhagyták a rajtrácsot.

Időbüntetés szabható ki arra a versenyzőre, aki a felügyelők véleménye szerint szükségtelenül előz meg egy másik autót az első körben.

p) Egyszerre csak egy biztonsági autót lehet alkalmazni, kivéve, ha a pálya hossza meghaladja a 7 km-t. Ezen pályák esetében az FIA több biztonsági autó használatát is engedélyezheti. Ez esetben a biztonsági autók egyenlő távolságra helyezkednek el a pályán. Ha egynél több autót engedélyeznek, akkor a p) pontot kell alkalmazni a következő feltételekkel:

- Minden versenyzővel ismertetni kell a biztonsági autók indulási pontját.

- Ha a biztonsági autók elhagyják a pályát, akkor minden érintett indulási ponton fel kell gyűjtani a zöld lámpát. Minden pályaellenőri poszton be kell mutatni egy zöld zászlót. Előzni szigorúan tilos, amíg a versenyautók el nem hagyják a zöld lámpát a következő biztonsági autó indulási pontjánál. A zöld zászlókat egy kör után bevonják.

q) A fent említett szabályokon kívül, külön szabályok is alkalmazhatók tartóssági versenyek esetében (időtartamuk több mint 3 1/2 óra, vagy versenytávjuk legalább 900 km):

- A biztonsági autó (vagy autók) tetején 3 forgófényű sárga és 2 forgófényű zöld lámpát kell elhelyezni.

- A biztonsági autó(k) bekapcsolt forgófényű sárga lámpákkal indul(nak) el (kijelölt indulási pontról), függetlenül attól, hogy a versenyben vezető autó hol van.

- Amikor a Versenyigazgató visszahívja a biztonsági autó(ka)t, az(azok) megtesz(nek) egy teljes kört a pályán bekapcsolt forgófényű zöld lámpával, amely jelzi a pályaellenőri posztoknak a zászlók és a táblák visszavonását, mielőtt a biztonsági autó(k) mögötti sorból az utolsó autó(k) is elhagyta / el-hagyták annak/azok szektorát.

- Amint a biztonsági autó(k) elhagyta/elhagyták a pályát, a zöld lámpát bekapcsolják a rajtvonalnál, és minden más poszton, ahol biztonsági autó áll.

- Minden más eljárás megegyezik az a) - p) pontig leírtakkal, kivéve a g) pontban foglaltakat.

### 3. FEJEZET – MENTÉSI SZOLGÁLTATÁSOK

#### 6 - BEAVATKOZÁS A PÁLYÁN

A pályabírók feladata az első beavatkozás a versenyen történt baleset esetén, mindig a posztvezető vagy helyettese irányítása alatt, akinek minden szükséges intézkedést meg kell hoznia emberei testi biztonsága érdekében egy közeledő autó esetén előre megbeszélte jelekkel és sárga zászlóval.

##### 6.1 Ha egy autó megáll:

Ha egy autó megáll a pályán, vagy elhagyja a pályát, az abban a szektorban lévő bírók első feladata, hogy azt biztonságos helyre távolítsák el.

Egyetlen versenyző sem tilthatja meg, hogy az autóját eltávolítsák a pályáról. Minden tőle telhetőt meg kell tennie, hogy megkönnyítse az eljárást, és engedelmessé kell a bírók utasításainak. Ha az autó már biztonságos helyen van, a versenyző dolgozhat rajta - ha a rendezvényre vonatkozó szabályok ezt engedik - annak érdekében, hogy újra be tudja indítani. Ilyen esetekben ez azt jelenti, hogy szállító járműveket, darukat nem lehet addig igénybe venni, amíg a versenyző világosan nem jelzi, hogy nem folytatja a versenyt. Kívánatos, hogy a versenyző a járműve mellett maradjon a verseny végéig, vagy legalábbis elmondja a posztvezetőnek, hogyan lehet az autóját felemelni, vagy a boksztba visszavontatni.

##### 6.2 Baleset esetén:

###### 6.2.1) Első beavatkozás:

Ha baleset történik, a pályaellenőri poszt azonnal értesíti a versenyirányítást a tűzoltási és orvosi tervben rögzített eljárások végrehajtása érdekében. Azonnal, legalább két beavatkozó személynek tűzoltó készülékkel a helyszínen kell lennie azért, hogy:

- segítsen a tűzoltásban (lásd a tűzoltást a 8.cikkelyben);

- lehetőség szerint segítsen a versenyzőnek, nem feledkezve meg arról, hogy az első orvosi beavatkozást az orvosi szolgálatnak kell megtennie, és a versenyzőt sérülés esetén nem szabad megmozdítani;

- megtisztítsa a pályát a roncsoktól, olajtól stb.;

- jelentse a posztvezetőnek, ha szükség van egyéb mentési szolgáltatásra (lásd 8.2., tűzoltás; 9.4., orvosi; 10 gyorsbeavatkozás);

- ha egy versenyző látszólag sértetlen, vagy csak könnyebb sérülése van, és orvost nem hívtak, a posztvezetőnek ezt is jelentenie kell a versenyirányításnak, hogy a szükséges utasításokat kiadhassák.

#### 6.2.2) Második beavatkozás:

Amennyiben szükséges, a versenyirányításnak egy mobil tűzoltó egységet kell gyorsan a helyszínre irányítani.

Ha a baleset helyszínén megállapítják a személyi sérülést, akkor azonnal orvosi és/vagy gyorsbeavatkozó járműveket kell alkalmazni.

#### 6.3 Ruházat

Minden beavatkozó személynek olyan ruhát kell viselnie, amely védi az egész testét, beleértve a fejet, az arcot és a szemeket is, a tüztől.

### 7 - BEAVATKOZÓ JÁRMŰVEK

#### 7.1 Definíció:

A beavatkozó járművek lényeges részét képezik a pálya mentési rendszerének, személyzetüknek szakosodva kell lennie mind arra a beavatkozásra, amelyre a pályán, a bokszban vagy a depóban baleset esetén szükség lehet.

#### 7.2 Feladatok:

- Tűzoltási: mint második beavatkozás, a tüzet teljesen el kell oltani;
- Egészségügyi: képesnek kell lennie az újraélesztésre és a sérült versenyző állapotának stabilizálására
- Gyors-beavatkozási: felszerelésükkel a sérült autóból ki kell szabadítaniuk a versenyzőt.
- Kimentési: felszerelésükkel (bizonyos versenyeken kötelező – lásd 9.1 cikkely): képesnek kell lennie a sérült versenyzőt eltávolítani a járműből gerincsérülés esetén.

Az ASN, és a pálya felelősei határozza meg, hogy egy járműnek csak egyetlen feladata van, vagy pedig a fent említettek kombinációját látja el, feltételezve, hogy az adott járművek a pálya bármely pontját megfelelő időben elérhetik, és azokon megfelelő személyzet, illetve a következő pontokban meghatározott felszerelés megtalálható (lásd 8.3.1. tűzoltás, 9.4. orvosi és 10.2. beavatkozás pontjainak listáit).

Rendkívül lényeges, hogy egy orvosi járműnek kell követnie a mezőnyt bármely verseny első körében. Ezt megfelelően gyors tűzoltó/gyorsbeavatkozó járművek is megtehetik.

Ha a járművek sebessége, vagy a pálya hossza miatt nem kivitelezhető, hogy a beavatkozó járművek egy teljes kört tegyenek meg, akkor addig kell a mezőnyt követniük, amíg célszerű, majd el kell foglalniuk kijelölt helyüket.

### 8 - TŰZOLTÓ SZOLGÁLAT

#### 8.1 Definíció:

Ennek a szolgáltatnak az a feladata, hogy a pályán, a bokszban vagy a depóban váratlan esemény következtében keletkezett tüzet eloltsa. Az összes többi zónában, a rendezőknek a hatósági előírásoknak megfelelően kell biztosítaniuk egy attól független szolgálatot.

#### 8.2 Szervezés:

Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy bármilyen tűzoltási művelet meghatározó tényezője a személyzet, így a megfelelően kiképzett szakemberek fontosságát nem lehet eléggé hangsúlyozni.

A tűzoltásnál két alapvető követelményt kell teljesíteni:

- a tüzet eloltani, és bizonyos időn belül a versenyzőt kiszabadítani;
- megfelelő eszközökkel rendelkezni, amelyekkel teljesen el lehet oltani a tüzet.

A tapasztalatok és tesztek azt mutatják, hogy a beavatkozást leghatékonyabban, és legpraktikusabban két lépcsőben lehet megszervezni, s bár az egyes pályákon a módszerek és felszerelések különbözőek, az első és második beavatkozás kritériumainak eleget kell tenni:

Első beavatkozás: a pálya bármely pontján történt tüzet okozó baleset esetén, 15 másodpercen belül legalább két tűzoltónak kézi tűzoltó készülékkel a helyszínre kell érnie - függetlenül attól, hogy a baleset a pályán hol történt - és megfelelő készülékekkel be kell avatkozni úgy, hogy az utasteret kiszabadítsa a tűz fogságából. Ennek az első beavatkozásnak az a célja, hogy a versenyző kimentéséhez szükséges feltételeket megteremtse.

Második beavatkozás: a baleset után kb. 30 másodperccel egy mobil egységnek kell a helyszínre érnie, olyan felszereléssel, amely alkalmas a tűz teljes eloltására. Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy az első és második beavatkozást tökéletesen össze kell hangolni, mivel az első beavatkozásnál használt kézi tűzoltó készülékek nem elég hatásosak.

#### 8.3 Felszerelés:

##### 8.3.1) Pálya mentén elhelyezett felszerelések:

A pálya teljes hosszán, mindkét oldalon, 300 méterenként kézi tűzoltó készülékeket kell elhelyezni, mindegyik mellett szakképzett személyekkel. Ez a maximálisan elfogadható távolság. Ha nem lehetséges vagy nem célszerű a pálya mindkét oldalát használni, akkor mindet az egyik oldalon lehet elhelyezni. Ebben az esetben a kezelő személyek közötti maximális távolság 150 m lehet. Ajánlatos 50 m-ként kézi készülékeket elhelyezni (kezelő nélkül).

Valamennyi ilyen tűzoltó készülék helyét a versenyzők számára a pályáról látható módon jelezni kell egy minimum 25 x 25 cm-es narancssárga fényvisszaverő táblával kb 2 m magasságban, megfelelő szögbe állítva az első védelmi vonalon.

A bírói posztokat is el kell látni kiegészítő tűzoltó készülékekkel.

A pálya mentén gyors mobil készülékeket is el kell helyezni, készülékenként legalább két személlyel, azért, hogy a második beavatkozás biztosítható legyen. Ezeknek a személyeknek rendelkezniük kell 180 liternyi, elfolyt üzemanyagból származó tűz teljes eloltásához szükséges felszereléssel (ez folyamatos oltóanyag ellátást jelent, és nem csak oltani kell, hanem meg kell akadályozni az újragyulladást is).

Kiegészítő felszerelés: a bírói posztokat, valamint a tűzoltó autókat is az alábbi kiegészítő felszerelésekkel kell ellátni:

- felborult autó felállítására szolgáló szerszámok; kötelek, horgok, hosszú emelők;
- tűzálló takarók a tűz elfojtására (min. 180x180 cm);
- alumínium borítású tűzálló kesztyűk;
- fogók vagy hidraulikus szerszámok fémlap hajlítására és egyéb speciális szerszámok valamely személy sérült karosszériájú autóból való kimentésére.

##### 8.3.2) Az üzemanyagotöltővel ellátott bokszok felszerelése:

A kézi tűzoltó készülékeken kívül (bokszonként egy) legalább minden hatodik bokszban el kell helyezni legalább egy egységet, amely két 30 kg-os tartályból és egy tömlőből áll, amely a következő készülékig terjedő távolság kétharmadáig ér. A boksz terület központi részén el kell helyezni a 8.3.1) pontban meghatározott teljes felszerelés készletet.



MEGJEGYZÉS: A boksokban tilos üzemanyagot tárolni, kivéve ha az a rendezvényre vonatkozó szabályokban meghatározott feltételek mellett történik.

#### 8.3.3) A depó felszerelése:

A depót és környékét, melyet a versenyzői és a versenyhez kapcsolódó járművek használnak, el kell látni elegendő kézi tűzoltó készülékkel, és ezeket a területeket könnyen hozzáférhetővé kell tenni a mobil egységek számára.

#### 8.4 Hegyi versenyek tűzoltó szolgálata:

A bírói posztokat 3 db 10 literes kézi tűzoltó készülékkel, és egy tűzoltásra alkalmas takaróval kell ellátni. Ha a bírói posztok 400 méterre, vagy ennél nagyobb távolságra vannak egymástól, 200 méterenként kell elhelyezni egy tűzoltó készüléket.

A rendezőnek rendelkeznie kell egy gyorsbeavatkozó járművel, az alábbiakkal felszerelve:

- tűzálló ruházat;
- tűzálló takaró;
- vontatóhorog;
- gépi vágó olló;
- autogén vágófelszerelés;
- 2 kézi tűzoltó készülék;
- minden egyéb felszerelés, amely szükséges lehet a gyors és hatékony mentéshez;
- a jármű fedélzetén kell üljön egy orvos, aki járatos az újraélesztésben.

További mentőfelszereléseket is el kell helyezni a pálya hossza szerint megválasztott mentési posztokon, legalább egyet 3km-ként, legalább 5 személlyel.

#### 8.5 Gyorsulási (dragster) versenyek tűzoltó szolgáltatása:

A 8.1 - 8.3 cikkelyekben lefektetett tűzoltási elvárásoknak kell megfelelni, figyelembe véve a pálya rövid hosszát, ami megkönnyíti a beavatkozást. Legalább két olyan mobil egységnek kell lennie, mely képes átkelni a különálló pályaszakaszok közötti területen.

#### 8.6 Tűzoltó anyagok:

Az oltóanyag kiválasztásánál a következő tényezőket kell figyelembe venni: hatékonyság, gyorsaság, síkos maradéktermék nélküli, a láthatóságot a lehető legkisebb mértékben zavarja, mérgező hatás. Bármilyen, használatra kerülő anyagnak hasonlóan hatékonynak kell lennie, mint az alábbi halon terméknek.

Képlet	Forráspont	Folyadék sűrűség	Gőznyomás	Halmaz-állapot	Toxicitás	Keverhetőség (benzinnel)
CBrcIF (BCF)	-4	1,83	3	gáz	Elfogadott	kielégítő

## 9 - ORVOSI SZOLGÁLAT

Általában:

Az orvosi szolgáltatnak összhangban kell állnia az ebben a fejezetben foglaltakkal. Ezen kívül, meg kell felelniük minden érintett ország érvényben lévő követelményeinek. Ezek az előírások valamennyi nemzetközi eseményre vonatkoznak. Nem terjednek ki a magán tesztekre, melyekre külön szabályok vonatkoznak (lásd 9.3 cikkely).

FIA orvosi delegáltakat kell kinevezni minden FIA bajnokságra.

A orvosi-technikai információkat és az elengedhetetlen gyakorlati utasításokat a 9.4 cikkely és a fejezet végén lévő táblázat tartalmazza.

#### 9.1 Körpályán rendezett versenyek orvosi szolgáltatára vonatkozó alakvető tényezők

- Verseny főorvos: a Versenyigazgató irányítása alatt tevékenykedik, személyét minden esetben az illetékes ASN hagyja jóvá. Nevét fel kell tüntetni a versenykiírásában.

A Verseny főorvos feladata a mentő szolgálatok valamint az evakuációk vezetése, működtetése, irányítása. Ennek megfelelően minden medikus és paramedikus személyzet, beleértve a közvetlenül vagy közvetve a nemzeti ASN által kirendelt személyzetet, a főorvos utasításait kötelesek követni. Kivételes eseteket leszámítva, a verseny főorvos a verseny egésze valamint az azt megelőző edzések ideje alatt a Versenyirányításban tartózkodik. Időlegesen helyettesíthető egy asszisztens által, akinek a nevét fel kell tüntetni az adott verseny kiírásában. Minden esetben elérhetőnek kell maradnia. A rendezők kötelesek minden szükséges anyagot és adminisztrációs eszközt a főorvos rendelkezésére bocsátani, hogy az a feladatát megfelelően el tudja látni.

A Formula 1 Világbajnokság, F3000 Nemzetközi Bajnokság, GT bajnokság és Sportkocsi Bajnokság esetében, a verseny főorvos kinevezése minden évben a következők közös döntése alapján történik:

- az FIA állandó Orvosi Küldötte
- az FIA állandó Orvosi Felügyelője;
- az FIA Főtitkára.

Pályázatát minden esetben az érintett ASN képviselője véleményének csatolásával az FIA Orvosi Bizottságának nyújtja be.

Ha a fent említett bajnokságokra először pályázik, a pályázathoz csatolni kell:

- egy szakmai önéletrajzot,
- egy autósporttal kapcsolatos önéletrajzot, részletezve az általa betöltött funkciókat és az előzetes tapasztalatait ezen a téren.

Ezeknek tartalmazni kell, hogy egy FIA nemzetközi versenyen, mint verseny főorvos vagy egy FIA Formula 1 Világbajnokságon, mint verseny főorvos asszisztens töltött be szolgálatot.

A jelölést az érintett ASN nyújtja be a FIA Orvosi Bizottságában ülő képviselő véleményezésével párhuzamosan. Az első év próbaidőnek tekintendő. Minden esetben (kivéve a vis major eseteket) és az FIA orvosi szemináriumain való részvétel kötelező.

A PÁLYÁN:

- Orvosi gyorsbeavatkozó járműveket kell biztosítani minden esetben a terepviszonyoknak megfelelően (lásd 9.4 cikkely). Számukat a pálya hosszának és jellemzőinek megfelelően kell megállapítani. A járműveket keringető és lélegeztető készülékkel felszerelni

A járműveknek autocross és rallycross versenyek kivételével, alkalmasnak kell lennie a verseny első körének megtételére a mezőny mögött. Formula1 (adott esetben GT és F3000 eseményeken is) versenyeken biztosítani kell egy olyan FIA orvosi gyorsbeavatkozó járművet, amely alkalmas az első kör megtételére a mezőnyt követve. Ebben az esetben a járműnek 4 ajtósnak, és 3 személy szállítására alkalmasnak kell lennie. Biztonsági bukókeret és komplett biztonsági öv erősen javasolt. Az orvosi gyorsbeavatkozó jármű személyzete a következő:

- újraélesztésben jártas orvos;
- tapasztalt vezető
- adott esetben egészségügyi asszisztens.

- Az első kör megtételére kijelölt orvosi gyorsbeavatkozó járműben tartózkodó orvos: az adott ország előírásainak, vagy adott esetben referenciák előírásainak megfelelően újraélesztésre szakosodott orvos. Ezt a járművet csak kimondottan tapasztalt versenyző vezetheti. Az FIA orvosi beavatkozó járműben az FIA által kijelölt orvoson túl egy, az újraélesztésre szakosodott, a rendező országban orvosi tevékenység végzésére jogosult orvosnak is tartózkodnia kell. A járművet csak tapasztalt versenyző vezetheti.

- Kimentő csapatok (lásd 9.4 cikkely): feladatuk azon járműben rekedt versenyző kimentése, aki külső segítség nélkül erre nem képes. A csapatok száma függ a pálya hosszától és természetétől. Az FIA F1, F3000 és GT bajnokságok esetében minimum 2 csapatnak kell lennie (kivéve speciális eseteket), 3 csapat szükséges a 6 km-nél hosszabb pályák esetében. Ezek a csapatok megfelelő számú személyből állnak, közülük egy vagy kettő orvos. A csapat vezetését verseny során minden esetben újraélesztésben jártas orvosnak kell végeznie.

- Újraélesztő egység (lásd 9.4): minden esetben szükséges, el kell tudni látnia a kisebb sérüléseket és azokat a sérülteket is, akiknél intenzív beavatkozás szükséges.

Az egység lehet:

- ideiglenes felépítésű,
- vagy állandó orvosi központ.

Az FIA Formula 1 Világbajnokság, FIA Formula 3000 Nemzetközi Bajnokság, FIA GT Bajnokság és a FIA Sportkocsi Bajnokság versenyekre állandó orvosi központ kötelező, de erősen ajánlott minden állandó versenypályára is.

- FIA F1, F3000, GT vagy Sportkocsi bajnokságokra állandó orvosi központ építése vagy módosítása esetén az építést, vagy módosítást megelőzően a tervet minden esetben az FIA elé kell terjeszteni jóváhagyásra. A központ megnyitása előtt orvosi felülvizsgálat szükséges.

- az állandó, vagy ideiglenes orvosi központban, FIA F1, F3000, vagy GT bajnokságokon legalább két, az újraélesztésben jártas orvosnak, és két, a gerincsérülések ellátásában jártas traumatológusnak kell tartózkodnia. E négy specialista közül az egyiknek jártasnak kell lennie az égési sérülésekkor elsőként nyújtandó kezeléseknél.

Más esetekben, a központ jellegétől függetlenül (állandó vagy ideiglenes) az újraélesztésben jártas orvos jelenléte kötelező, és a csapat összeállítása a fent leírt módon ajánlott.

- Gyalogos orvos: a verseny főorvosa kijelölhet gyalogos orvosokat vagy egészségügyi személyeket a különböző bírói posztokra. A F1, F3000 és GT bajnokságokban a boksztucában is lenniük kell, minden csapatnak 1 orvostól és 1 paramedikusból kell állnia.

- Szabályos orvosi ruházat: az FIA F1, F3000 és GT bajnokságok esetében ezek az overallok kötelezőek minden pályán dolgozó orvosnak és egészségügyi személyzetnek (kivéve a mentőautó személyzetét). Egyéb versenyek ajánlott.

- A szállítás eszközei a pályán belül és kívül: minden esetben, a mentőautóknak meg kell felelniük az adott ország idevonatkozó szabályainak foglaltaknak, orvossal vagy orvos nélkül a járművön. Számukat (beleértve a tartalék járműveket is) a pálya hossza és sajátosságai alapján kell meghatározni. Az FIA F1, F3000 és GT bajnokságok esetében orvosi helikoptert is biztosítani kell. A helikopternek meg kell felelnie az adott ország repülési hatósága által meghatározott követelményeknek. A vis major eseteket, a rendező szándékától függetlenül kialakuló körülményeket leszámítva, a helikopternek az edzések és a verseny teljes ideje alatt, valamint azok előtt legalább 1 órával készen kell állnia. Amennyiben az edzést vagy a versenyt bármilyen okból kifolyólag leállítják, a helikopter megjelenéséig azt nem indíthatják újra. Ha az edzés vagy a verseny alatt a helikopternek szállítást kell végrehajtania, egy másik helikopternek GYORSAN helyettesítenie kell az elsőt, hogy az edzés vagy a verseny folytatódhasson.

Kivételes esetekben, a FIA Orvosi Bizottsága kivételt tehet egy pályával a helikopter kötelezőségét illetően.

Függetlenül attól, hogy a szállítás közúton vagy levegőben történik, minden olyan súlyos sérültet, akinek állapota intenzív beavatkozást igényel, az újraélesztésben jártas orvosnak kell elkísérnie a kórházba.

- Kommunikációs eszközök: minden, az orvosi szolgálat részét képező egységnek (beavatkozó és mentőautók, gyalogos orvosok, helikopter, orvosi központ) kommunikációs összeköttetésben kell lennie egymással egy olyan hálózaton keresztül, amely kizárólag az orvosi szolgálatnak van fenntartva.

- Adminisztratív formák: minden esetben kötelező az összeköttetés a helyi hatóságokkal, ha ez nem lehetséges, akkor egy magán szervezettel, azért, hogy fel lehessen állítani egy mentési tervet tömeges baleset eseté, illetve egy olyan tervet, amely számba veszi a helyszíni orvosi szolgálat lehetőségeit.

Az FIA F1, F3000 és GT bajnokságain:

a) Az orvosi kérdőívet az ASN felelősége mellett kell elküldeni az FIA-nak két hónappal a verseny időpontja előtt.

b) A mentési tervnek tartalmaznia kell a mentőszolgálatok helyét, a rendelkezésre álló mentési eszközöket, a balesetet követő instrukciókat, és a külső szállítási eljárásokat.

c) Kevesebb, mint két hónappal a verseny időpontja előtt, bármilyen, a fogadó kórházat illető változás büntetendő.

d) Legalább 15 nappal a verseny előtt a vezető orvosnak írásban értesítenie kell azokat a kórházakat, ahová a sérült személyeket szállítani kívánják. A kérdéses kórháznak írásban kell válaszolnia, úgy hogy megjelöli a következő személyeket traumatológus, sebész, érsebész.

Az összes többi esetben a b) és d) pontban foglaltak ajánlott.

- Biztonsági gyakorlat: Az FIA F1, F3000 és GT bajnokságok esetében kötelező, minden más esetben ajánlott. A gyakorlatba be kell vonni a gyors beavatkozó csapatokat is.

**A KÖZÖNSÉG ELLÁTÁSA:**

- Ez az orvosi szolgálat elkülönül az érintett ASN hatáskörébe tartozó, a pályán működő szervezettől, ugyanakkor kiegészíti azt. Ha a közönség számára szerveznek orvosi szolgálatot, és ez különbözik a pályától, ezt mindig a

versenyfőorvos hatásköre alá kell helyezni. A közönség orvosi biztosításának járműve nem mehet a pályára a versenyirányítás engedélye nélkül.

## **9.2 Rallye, terep-rallye, gyorsulási és hegyi versenyek orvosi szolgálata (lásd 4. fejezet, 13.,14., 15. cikkely):**

- Versenyfőorvos: a Versenyigazgató hatásköre alá tartozik, és az ASN hagyja jóvá. Nevét az érintett verseny kiírásában fel kell tüntetni.

A Rallye Világbajnokság esetében az FIA jóváhagyása szükséges, és ugyanaz az eljárás követendő, mint az FIA F1, F3000 és GT bajnokságok esetében (lásd 9.1). Az FIA bajnokságba számító rallye versenyek esetében, - a kivételes eseteket leszámítva - a Versenyigazgató közelében kell tartózkodnia, és távollétében gondoskodni kell a helyettesítéséről. E rendelkezés alkalmazása ajánlott minden, a 9.1) pontban meghatározott egyéb esetben.

A PÁLYÁRA:

- Beavatkozó csapat: szükséges a gyorsulási versenyeken, és ajánlott a hegyi versenyeken.

- Gyalogos orvosok vagy paramedikusok: a versenyfőorvos döntése alapján: ajánlott hegyi és gyorsulási versenyekre.

- Orvosi beavatkozó járművek: a talaj jellegéhez alkalmazkodó járműveket kell biztosítani minden esetben. A járművek számát a verseny távja és természete határozza meg.

- Hegyi verseny: 1 jármű

- Gyorsulási versenyek: 1 jármű

- Gyorsasági szakaszok az FIA Rallye bajnokságban: legalább 1 jármű a gyorsasági szakaszok minden 15km-nél; e rendelkezés alkalmazása a többi esetben is ajánlott.

- Terep-rallye versenyek: a járművek számát a szelektív szakaszok hossza, és az éjszaka megtett távolság határozza meg.

Minden esetben el kell látni a beavatkozó járműveket lélegeztető és keringető sürgősségi ellátó berendezésekkel (lásd 9.4 berendezések listája). A csapat legalább egy, az újraélesztésben jártas orvostól, egy gépjárművezetőből és egy paramedikusból áll (a vezető lehet az orvos vagy a paramedikus). Az FIA Rallye bajnokság gyorsasági szakaszain a rajtnál állomásozó beavatkozó járművet kivéve, az orvost helyettesítheti egy paramedikus is, aki keringetés, újraélesztés, és intubálás terén gyakorlatlalt rendelkezik, és erről az adott országban érvényes hivatalos diplomája van, feltéve, hogy a sérültet az újraélesztésben jártas orvos megvizsgálta a kórházba szállítás előtt.

- A Rallye Világbajnokság futamain, a mentőautókat, amennyiben kizárólag orvosi célokat szolgálnak minden posztnál a tűzoltó autók mellett kell elhelyezni, melyek valamelyikének rendelkeznie kell hordággal.

- Újraélesztési egység: minden esetben szükséges, el kell tudnia látni mind a kisebb mind a súlyosabb, intenzív kezelést igénylő sérülteket.

- Mint mobil egység (egy ilyen célra felszerelt mentőautó) (lásd 9.4): 1 a hegyi versenyekre, 1 a gyorsulási versenyekre, és 1 az FIA Rallye bajnokság minden gyorsasági szakaszára (minden más esetben ajánlott).

- Mint telepíthető egység a terep-rallye versenyek szakaszokénti táborhelyén (lásd 9.4).

Újraélesztésben jártas orvosnak minden egységénél lennie kell. A terep-rallye versenyek táborhelyein szükség van egy sebészre, egy traumatológusra, és két paramedikusra is (lásd 9.4).

A Rallye Világbajnokság futamain és minden szerviz parknál kötelezően lennie kell egy újraélesztő egységnek – ideiglenes vagy ambuláns formában (lásd 9.4); valamint kötelezően lennie kell 2 ágyynak; minden berendezésnek az újraélesztő egységre vonatkozó 9.4-es fejezetben meghatározott előírásokat kell teljesíteni.

- Szállítási eszközök: az adott ország szabályainak megfelelően, orvossal vagy anélkül. Számukat a versenytáv hossza és nehézsége határozza meg.

- Hegyi versenyekre:1 mentőautó

- Dragster versenyekre:1 mentőautó

- Az FIA Rallye bajnokság minden gyorsasági szakaszára (a többi esetben ajánlott): 1 mentőautó a rajtnál (kivéve, ha az újraélesztő egység itt állomásozik), és legalább 1 autó 15 km-ként.

- Terep-rallye versenyek esetében: a beavatkozó járműveket betegszállításra kell felszerelni.

- FIA Hegyi EB versenyeken: készenlétben egy helikopter.

- A Rallye Világbajnokság futamain 1 orvosi helikopter készenléte kötelező; a verseny folyamán a helikoptert kizárólag baleseti beavatkozásra lehet fenntartani a speciális és közúti szakaszok folyamán egyaránt. Ahol szükséges a helikoptert fel kell készíteni hegyi bevetésre is, és minden esetben a fedélzeten tartózkodnia kell egy újraélesztésre kvalifikált orvosnak. Az orvosi helikopter jelenléte nem mentesít a földi mentő bevetés megtervezés alól egy újraélesztésre képesített orvos jelenlétével, aki szállítás közben sürgősen el tudja látni a sérültet. Amikor az időjárási körülmények lehetetlenné teszik a helikopter alkalmazását, a Versenyigazgató és a FIA Biztonsági szakemberének közös döntése alapján az adott szakaszt elhalasztani vagy törölni kell, amennyiben a szállítási idő a kórházba hosszabb, mint amennyi megfelelő lenne a Versenyigazgató és a FIA Biztonsági szakemberének közös döntése alapján.

- Terep-rallye versenyek esetében legalább egy helikopter, amelyet a helikopterekre és az orvosi beavatkozó járművekre előírt orvosi eszközökkel egyaránt felszereltek (lásd 9.4), és amelyen egy, az újraélesztésben jártas orvosnak és egy paramedikusnak kell tartózkodnia.

Minden egyéb versenyen, amikor a sérült a szállítás során intenzív kezelést igényel, egy, az újraélesztésben jártas orvos jelenléte kötelező. Semmilyen hegyi, vagy gyorsulási versenyt, valamint valamely rallye verseny gyorsasági szakaszát nem lehet elindítani, vagy az esemény megszakítása esetén újraindítani, ha nincs a helyszínen egy minimális orvosi szolgálat. A helyettesítést biztosítani kell.

- Kommunikációs eszközök: minden versenyen a versenyfőorvosnak össze-köttetésben kell állnia beavatkozó csapatának minden tagjával, általános vagy saját hálózaton.

- Adminisztratív formalitások: minden esetben összeköttetésben kell állni a helyi hatóságokkal, vagy ha ez nem lehetséges, akkor magán szervezettel, azért, hogy mentési tervet lehessen felállítani olyan súlyos vagy tömeges baleset esetére, amely az adott versenyorvosi szolgálatának lehetőségeit meghaladja.

Az FIA bajnokságba számító rallye versenyek valamennyi gyorsasági szakaszára, illetve a terep-rallye versenyek minden olyan szakaszára, ahol időmérés történik, kötelező mentési tervet felállítani (egyéb rallye versenyeken ajánlott). Ennek minden részletét tartalmaznia kell, meg kell határoznia az orvosi szolgálat állomáshelyeit, a beavatkozásra vonatkozó utasításokat, továbbá a kiürítési útvonalakat és a baleset esetére kijelölt, és értesítendő kórházakat.

Az FIA rallye bajnokságoknál legalább 16 nappal a rallye verseny előtt a verseny főorvosa írásban kéri a fogadó kórházat, hogy a vészbemutató szolgálatot helyezték készenlébbe. A terep-rallye versenyek esetében egy, az orvosi beavatkozó rendszerről szóló komplett dossziét kell a FIA elé terjeszteni, legalább 3 héttel a verseny előtti ellenőrzések kezdete előtt.

A KÖZÖNSÉG SZÁMÁRA:

- Orvosi szolgálat a közönségnek: szükséges, amennyiben vannak a rendező felügyelete álló lezárt övezetek. Ha a közönség számára az orvosi szolgálatot más testület látja el, annak a versenyfőorvos felügyelete alá kell tartoznia.

### 9.3 Javaslatok körpályákon való magántesztelésre (lásd még 16):

Az FIA rámutat, hogy nem az ő felelőssége szabályozni a magántesztelést. Azt az a szerződés szabályozza, amely a pálya használója és tulajdonosa között jött létre.

Az FIA azonban meghatározza javaslatait a magántesztelés biztonságára vonatkozóan.

Minden, nagy sebességgel járó magántesztetre, amelyen olyan járművek vesznek részt, amelyek később FIA versenyeken kívánnak indulni, javasolt, hogy a pálya üzemeltetője vagy képviselője legalább minimum biztonsági követelményeket állítson fel.

- Mentési műveletekért felelős orvos kinevezése: ez az orvos lehet a pálya főorvosa is, vagy más orvos, akire a pálya főorvosa hatásköreit átruházza,
  - Beavatkozó csapat jelenléte,
  - Elegendő mentőautó a sérültek szállítására,
  - Egy vagy több, újraélesztésben jártas orvos, és egy vagy több beavatkozó jármű jelenléte,
- Újraélesztő eszköz a helyszínen,  
- A szomszédos kórházak riasztása,  
- Úton vagy levegőben történő evakuáláshoz szükséges, intenzív ellátásra felszerelt eszközök,  
- Ajánlatos, hogy a különböző csapatok szerződést kössenek a tesztelésre kiválasztott pályával, melyben a fenti pontokat szabályozzák.

### 9.4 Orvostechnikai információk és gyakorlati utasítások:

- Az orvosi beavatkozás megszervezése: a baleset helyszínén az orvosi beavatkozás megszervezése és irányítása kizárólag a rendező által e célra kijelölt orvos feladata.

- Orvosi **beavatkozó járművek**: jelenlétük kötelező minden versenyen a pályán, az úton, és a terepen. Feladatuk az újraélesztésben jártas orvos a baleset helyszínére történő szállítása a lehető legrövidebb időn belül. Szolgálhatnak kizárólag orvosi használatra (ez a legjobb megoldás körpályás versenyek esetén), vagy vegyes orvosi használatra (újraélesztésre és/vagy tűzoltásra felszerelve). Ezeket a beavatkozó járműveket ki lehet alakítani betegszállításra (terep-rallye versenyek). Az jármű teljesítménye, az ajtók száma, az utastér kialakítása szabadon választható, jöllehet az egyik járműnek (csak körpályán rendezett versenyek esetében) elég gyorsnak kell lennie ahhoz, hogy megtegye a verseny első körét. Az esetlegesen alkalmazott FIA orvosi járműnek pontosan meghatározott feltételeknek kell megfelelnie (lásd 9.1). Biztonsági váz beépítése minden esetben ajánlott. Bukósisak viselete különösen a körpályán rendezett versenyek esetében ajánlatos a csapat valamennyi, járművön tartózkodó tagja számára. Továbbá, a járműnek alkalmazkodnia kell a talajhoz és a verseny típusához. Minden orvosi beavatkozó járművet hatékonyan működő kommunikációs adó-vevő rendszerrel és a következő eszközökkel kell felszerelni:

i) Légzés:

- Hordozható lélegeztető készülék (300 Hg mm szívóteljesítménnyel),
- Lélegeztető katéter sorozat és egy darabos szívó,
- Lélegeztető ballon oxigéntartállyal, és maszkkal,
- Hordozható oxigénpalack reduktorral,
- 3-as és 4-es Guedele tubus 2-2 darab,
- Nasopharyngeális tubus 7-es méret (2 db)
- Felnőtt laringoszkóp csere elemmel és égővel
- Endotracheális tubusok 7-es és 8-as méret 2-2 db, csatlakozókkal és a mandzsetta felfújásához fecskendővel.
- Mini tracheotómias készlet (2 db).

ii) Nyaki gerinc:

- 2 db felnőtt merev nyakrögzítő,
- Az FIA által előírt típusú gerincmerekítő mellény (ha nincs kimentő csapat),

iii) Keringés:

- 4 db IV-es infúziós szerelék,
- 4 db IV-es Infúziós állvány,
- 14x3-as, és 16x3-as méretű 4-es katéterek
- 2 liter kolloid oldat (például Hemacell),
- 2 liter Krisztalloid (pl. Ringer Laktát),
- EKG monitor és pulsoximéter a FIA gyorsbeavatkozó orvosi autóban (kötelező F1, F3000 és GT versenyeken, egyéb versenyeken ajánlott),
- Defibrillátor (nem kötelező),
- Vérnyomásmérő és sztetoszkóp.

iv) Kötszerek:

- Teljes kötszersorozat, ebben 10 nagyméretű kötszer,
- Égési kötszerek (pl. Watergel).

v) Gyógyszerek:

- az adott országban az újraélesztéskor használatos gyógyszerek,

A következő gyógyszerek ajánlottak:

- a légzés gyógyszerei,
  - kardiovaszkuláris szerek,
  - fájdalomcsillapítók és spazmolitikumok,
  - szedatívumok,
  - szteroidok,
- az intubáció és az anaesthesia gyógyszerei.

Ez a lista nem teljes, és egyéni elbírálás alapján még kiegészítendő pl.:

Gyógyszerek:

- atropin,
- midazolam,
- hypnomidate,
- ketamine,
- succinylcholine,
- metoclopramide,
- epinephrine,
- tramadole,
- diazepam.

Párásítók:

- terbutalin,
- nitroglycerine.

Infúziók:

- Ringer Laktát.

Egyebek:

- ollók és egyéb szerszámok a biztonsági öv és az overall szétvágására,
- takarók,
- fekete fotó papír, az intubáció megkönnyítésére napsütésben (ajánlott),
- steril és nem steril kesztyűk
- a terep-rallye versenyek esetében vákuum matrac, és egyéb sín.
- **A kimentő csapatoknak:** a csapatok létszáma általában 6 fő, amely paramedikekből, elsősegélynyújtókból, tűzoltókból áll, és egy, vagy két orvos is a csapat tagja lehet. Rendszeres gyakorlatoztatásuk szükséges.

Az alábbi egyéni felszerelésük ajánlott:

- overall "extrication" felirattal,
- megfelelő cipő,
- kesztyű, olló és/vagy kés.

Közös felszerelés:

- vákuum matrac és az FIA által előírt gerincmerekvítő mellény,
- gerincágy,
- nyakrögzítő gallér
- lángálló takaró (ajánlott).

Kivételes esetektől eltekintve az egész csapatnak egy 6-8 személyes, egy légterű járműben kell helyet foglalnia. A furgon típusú járművek alkalmazása általában nem ajánlott, és kerülendő a F1, F3000 és GT versenyeken.

- **Az újraélesztő egységek:** az alábbi minimum felszereléssel kell rendelkezniük:

- sztetoszkóp,
- otoszkóp,
- vérnyomásmérő,
- kézi lélegeztető ballon,
- lélegeztető gép,
- tartalék oxigén,
- motoros szívó,
- vákuum matrac,
- intubációs felszerelés,
- tracheotómiás szett,
- steril sebészeti tálca vérzéscsillapításra alkalmas eszközökkel,
- steril égési kötszer,
- a centrális és perifériás vénabiztosítás eszközei,
- mellkascsővező szett,
- az első orvosi segély gyógyszerei,
- kristalloid oldatok és plasma expanderek,
- defibrillátor,
- EKG monitor,
- pneumatikus sínek,
- nyakrögzítő gallér.

Egyszer használatos eszközök:

- intubációhoz használt tubusok,
- oxigén szondák,
- gyomorszonda,
- vizelet katéterek,
- mellkas csövek,
- varróanyag,
- tűk és fecskendők.

Nem kötelező:

- nyaki feszítő apparátus,
- antishock nadrág.
- Amennyiben a terep-rallye verseny sivatagi országban, vagy kórháztól távol zajlik, a táborokat az újraélesztési egység eszközein túl röntgen és EKG géppel is fel kell szerelni.
- **Az állandó orvosi központ:** a lehetőségekhez méret központi helyen kell lennie, de megfelelően elkülönítve. Könnyen megközelíthetőnek kell lennie a pályáról, és helikopter leszállóval is kell rendelkeznie. A következőkkel kell felszerelni:
  - általános kezelő (két ellátási hely),

- intenzív rész (két ellátási hely),
- orvosi iroda, recepció, mentőautók (szokás szerint kötelező)
- pihenésre alkalmas szoba az orvosi személyzet részére
- hideg, meleg víz
- megfelelő hőmérséklet és megvilágítás,
- pályán kívüli és belüli kommunikációs eszközök.

Az FIA példát adhat az orvosi központ tervére.

- F1, F3000 és GT versenyek esetében: függetlenül attól, hogy az orvosi központ állandó vagy ideiglenes, a fenti eszközökből két garnitúrát kell biztosítani azért, hogy az intenzív részleg egyszerre két beteget is el tudjon látni.

- **Orvosi öltözet:** Az orvosok overalljának tűzállónak kell lennie, hátulján és elején „DOCTOR” felirattal. A F1, F3000 és GT versenyeken kötelezőek, a több versenyen ajánlottak.

- **Helikopter:** Minimálisan rendelkeznie kell egy megfelelően a padlózatához erősített és egy sérült lefektetésére alkalmas hordággal. Rendelkeznie kell a „mentő bevetési autók” listája által meghatározott felszerelésekkel valamint egy ECG/defibrillátorral.

**- Javaslatok a mentőszolgálat működésére pályaversenyeknél (kivéve a rallycross és autocross eseményeket):**

*A helyszínen:*

a) Együlésesek esetében: annak a versenyzőnek, aki nem tud járművéből külső segítség nélkül kiszállni, jeleznie kell azt, amennyire erre az adott helyzetben képes, például kézfeltartással. Nem kell megpróbálnia elhagynia járművét saját erejéből, hanem meg kell várnia a speciális mentők megérkezését.

b) A pályabírók egyetlen esetben sem menthetik ki a balesetet szenvedett versenyzőt (kivéve a vis major eseteket: tűz, azonnali veszély), mindössze felajánlhatják segítségüket a speciális mentők megérkezéséig.

Ezeket az a) és b) pontban meghatározott információkat minden érintett kategóriával tudatni kell (versenyzők, bírók) a versenyzői eligazítás során.

c) Ha az adott versenyző ütközik, a közelben lévő orvosnak vagy paramedikusnak, távollétükben a pályabírónak, jelentenie kell a balesetet a TV hálózaton keresztül, karját V formában felemelve.

*A versenyirányításnál:*

a) A eseményigazgató (az FIA F1, F3000 és GT versenyeken), más esetekben a Versenyigazgató dönt a teendőkről (lásd gyakorlati alkalmazás) a rendelkezésre álló információk alapján.

b) A döntés gyakorlati megvalósítása a Versenyigazgató és a versenyfőorvos irányítása alatt történik.

A mentési műveletek tervét előre alaposan ki kell dolgozni. Erősen javasolt egy információs tábla felállítása a TV képernyők és az orvosi beavatkozó járművek között.

Az orvosi és paramedikus személyzet eligazítását az első edzés előtt kell megtartani (kötelező a F1, F3000 és GT versenyek esetében).

c) az utasításokat késedelem, és közvetítő nélkül kell továbbítani az orvosi és beavatkozó csapatok felé a Versenyigazgató vagy a versenyfőorvos rádióján keresztül.

*Gyakorlati kivitelezés:*

A beavatkozó eljárás során a következőket kell alkalmazni:

#### FORMULA 1 ÉS FORMULA 3000

Megszakítás (piros zászló) vagy safety car bevetése technikai beavatkozás miatt: nincs orvosi beavatkozás.

Megszakítás (piros zászló) vagy safety car bevetése baleset miatt: elindul a versenyirányítás döntése után:

- az FIA orvosi autó,
- a legközelebbi helyi orvosi beavatkozó autó,
- a sérült versenyző állapotáról érkező információ ismeretében a versenyirányítás elindítja a legközelebbi kimentő csapatot.

Autó kicsúszása a pályáról (sárga zászló) esetében: amennyiben bármilyen kétség merül fel a versenyző állapotával kapcsolatban a rendezvényigazgató dönthet az FIA orvosi autó elindításáról még mielőtt esetlegesen a piros zászlóra vagy a safety cart bevetésére sor kerülne.

Amennyiben a körülmények megkívánják, a rendezvényigazgató megváltoztathatja az eljárás menetét. Ebben az esetben az FIA orvosi kiküldöttjét a pénteki versenynap reggeléig informálnia kell.

EGYÉB FIA PÁLYAVERSENYEK (ajánlott más eseményekre is)

Egyetlen orvosi jármű sem mozdulhat a versenyirányítás kimondott utasítása nélkül.

Amennyiben a körülmények megkívánják, a rendezvényigazgató / versenyigazgató megváltoztathatja az eljárás menetét. Ebben az esetben az FIA orvosi kiküldöttjét és/vagy a verseny főorvosát informálnia kell.

a.) megszakítás (piros zászló):

- csak műszaki probléma: orvosi járművek nem hagyják el helyeiket
- baleset: a versenyirányítás döntése után valamennyi orvosi beavatkozó jármű és kimentő csapat elindul.

Az orvosi járművek maximális száma a pályán nem haladhatja meg a 9-et. Ezeket a járműveket a Versenyigazgató és a verseny-főorvos előzetesen választja ki.

A helyszínre elsőként érkező orvosi, és kimentő jármű nyújt segítséget. többi jármű visszatér helyére, kivéve a nagyon súlyos balesetet, vagy ha több versenyző is érintett a balesetben.

b) neutralizálás 8biztonsági autó esetén):

Amennyiben a verseny neutralizálásra kerül baleset miatt, a versenyirányítás rendelkezése szerint indul a legközelebbi orvosi jármű (járművek).

Megjegyzés: a mentők soha nem indulnak automatikusan, csak speciális rendelkezés esetén. A személyzetnek ismernie kell a különböző mentési és szerviz utakat.

A kijárásthoz legközelebb eső gyors és a beavatkozó járművek indulása kizárólag rádióan keresztül adott parancsra.

c) Ha nincs biztonsági autó, és a piros zászlót sem mutatják be, az orvosi jármű fehér zászló alatt indul.

Megjegyzés: beavatkozásnál, ha van biztonsági autó, az FIA orvosi jármű (ahol lehet) szintén a Versenyigazgató felhatalmazására hajt fel a pályára.

d) A mentőautó soha nem indul automatikusan, csak rádión kapott utasításra. A különböző utakat: pályát, átjárókat és szerviz utakat ismernie kell.

#### **- Javaslatok a mentőszolgálat működésére rallycross és autocross versenyeknél:**

*A helyszínen:*

Baleset esetén, a pályabírók nem távolíthatják el a versenyzőt a járműből, csak segíthetnek a speciális mentőcsapat megérkezéséig. A versenyzőket és a bírókat erről informálni kell.

*Gyakorlati kivitelezés:*

A Versenyigazgató, miután látta a balesetet, vagy informálták arról, elindítja a mentési eljárást a piros zászló alatt. A beavatkozó jármű és/vagy a mentőautó és a beavatkozó csapat azonnal a helyszínre siet.

#### **- Javaslatok a mentőszolgálat működésére országúti versenyeknél:**

Minden olyan beavatkozási eljárás, amely orvosi járművet igényel, kizárólag a versenyfőorvos utasítására indul, miután a Versenyigazgató, vagy rallye verseny esetén a gyorsasági szakasz irányítója beleegyezését adta. Minden földi, vagy légi úton történő evakuációt az előre meghatározott, a kórházakhoz vezető útvonalakon kell végrehajtani. A Versenyigazgató (vagy rallye versenyek esetén a gyorsasági szakasz irányítója) engedélye szükséges.

#### **- Javaslatok a mentőszolgálat működésére terep-rallye versenyeken:**

A legtöbbször az orvosi helikopter fedélzetén tartózkodó versenyfőorvos kapja az információkat a beavatkozó csapatoktól, vagy az orvosi beavatkozó járműtől, és ő hozza meg a szükséges döntéseket.

Az orvosi szolgálat különböző egységei, a versenyfőorvos és a Versenyigazgató között megfelelően hatékony, az összeköttetésre alkalmas eszközöket kell biztosítani.

A versenyfőorvos feladata az előre kijelölt, helyi kórházba, vagy az orvosilag felszerelt táborhelyre történő szállítás megszervezése minden szakaszon. Ő szervezi meg a sérült személy hazaszállítását is saját országába.

A terep rallye versenyek esetén, ha nincs orvosi inspekción, az FIA által kijelölt megfigyelők vannak felhatalmazva a jelen szabályzat alkalmazásának ellenőrzésére. Erről megkapják az esemény versenyfőorvosának írásos megerősítését.

## **10 - GYORSBEAVATKOZÓ SZOLGÁLAT**

### **10.1 Célok:**

A gyorsbeavatkozó szolgálat biztosítja a személyzetet és a felszerelést a pályán történt baleset következtében autóban rekedt személyek kiszabadításához.

Az első gyorsbeavatkozást a legközelebbi poszton lévő pályabírók végzik a 6.2.1 pontban leírtak alapján. Azonban, mivel felszerelésük korlátozott, súlyos baleset esetén az alábbiak szerint meghatározott felszerelésekkel ellátott speciális járműveket kell a helyszínre irányítani. Ezek a járművek egyszerre több funkciót is betölthetnek a 7.2 cikkelyben leírtak szerint, és legkésőbb a balesetet követően 90 másodperccel be kell avatkozniuk.

### **10.2 Technikai segítségnyújtás:**

Ha baleset következtében a versenyző bennragad az autójában, a gyorsbeavatkozó szolgálat kérheti az érintett versenycsapat egy mérnökének a tanácsát. Ilyen esetekben, a csapat vezetőjének felszólítás nélkül jelentkeznie kell a versenyirányításnál, ha még nem léptek vele kapcsolatba.

Ha az adott csapat technikai segítségnyújtását a Versenyigazgató szükségesnek ítéli, úgy gondoskodik a csapatnak a baleset színhelyére történő kíséréséről, illetve a baleset helyszínén tartózkodó gyorsbeavatkozó csapat vezetőjével való kapcsolatfelvételtől. A pályán minden más beavatkozást szigorúan csak a gyorsbeavatkozó szolgálat és a verseny tisztségviselői végezhetnek.

### **10.3 Mentő felszerelések:**

Azoknak a mentő járműveket, amelyek sérült autóból személyeket mentenek ki, legalább az alábbi eszközökkel kell felszerelni:

Vágó felszerelések:

- 1 garnitúra hidegvágó berendezés,
- 1 pneumatikus véső,
- 1 sűrített levegős fűrész, elegendő legalább 20 perces vágáshoz elegendő levegő tartalékkal, maximum 70 kg/cm<sup>2</sup>-es nyomáson,

Fűrész lapokat kifejezetten üveg, Kevlár és egyéb megerősített összetett anyagok vágásához.

- 1 nagy hidraulikus vágó;

Hidraulikus eszközök:

- 1 10/8 tonnás standard mentőfelszerelés, ahogy azt Hurst, Tangy stb. cégek kompletten árulják, vagy ennek megfelelő felszerelés,
- 1 nagy tágitó fej,
- 1 kis tágitó fej,
- 1 1 tonnás gurulós autóemelő.

Szerszámok:

- 1 gyorsszabadító kés csapattagonként,
- 2 fémfűrész törhetetlen lapokkal,
- 1 kis fejsze,
- 2 lemezvágó olló, egyik görbe, másik egyenes,
- 1 olló aramid, szén vagy üveg összetételű anyagok vágásához
- 1 fogó,
- 1 emelőrúd
- 1 3 cm-es hidegvágó
- 1 csőhajlító,
- 1 5 m hosszú nylon kötél, maximum 3 tonna teherbírással,
- 1 satubefogó fej,
- 1 készlet dugókulcs (AF),
- 1 készlet dugókulcs (metrikus),

- 1 készlet gyűrűkulcs és villáskulcs (metrikus és AF),
- 1 készlet imbusz kulcs (metrikus és AF),
- 2 kalapács,
- 1 4kg-os kalapács,
- 1 garnitúra lapos és kereszt csavarhúzó,
- 1 zseblámpa.

## 11 - EGYÉB SZOLGÁLTATÁSOK

Egyéb szükséges szolgáltatások a pályára vonatkozó előírás szerint: vontató teherautók, hogy visszavontassák az autókat a boksza; karbantartó személyzet, hogy a verseny és az edzés között megjavítsák a megrongálódott acélkorlátokat; biztonsági személyzet a nézők ellenőrzésére; és daruk a mozgásképtelen autók kiemelésére a veszélyes helyekről. Ez utóbbi esetben a felügyelő is irányíthatja közvetlenül a munkát, de minden más beavatkozás csak a Versenyigazgató felhatalmazásával történhet.

A daruknak és az autómentőknek olyan teljesítményűeknek kell lenniük, hogy fel tudják emelni az autókat teli üzemanyagtartállyal pl.:

- A csoport: 1300 kg.
- Sport prototípus: 1000 kg.
- Formula1: 700 kg.

A nézők biztonságát és ellenőrzését érintő incidens esetén, a pályaellenőri poszt személyzetének együtt kell működnie a sürgősségi beavatkozásra vonatkozó tervben meghatározott szolgálatokkal úgy, hogy jelentik a versenyirányításnak az adott incidenst vagy balesetet (lásd 3.5), és lehetővé teszik a biztonsági szolgálatnak a poszton lévő kommunikációs eszközök használatát.

## 4. FEJEZET – KIEGÉSZÍTŐ ELŐÍRÁSOK

### 12 - AJÁNLÁS AZ ÉJSZAKAI VERSENYEKHEZ

#### 12.1 A posztok felszerelése (hiv. 3.3 paragrafus):

A bírók jelzőzászlói helyett 50 cm átmérőjű, kétoldalú korongokat, vagy hasonló méretű táblákat kell alkalmazni, melyeknek 50 cm hosszú nyele van, és mindkét oldalát fényvisszaverő festékkel festették be a következő színekkel: sárga, sárga piros csíkokkal, fehér, zöld (a kék az előzés jelzésére nem szükséges, mivel az autók felkapcsolt első lámpákkal közlekednek).

A sárga és zöld korong helyett a 4.2 paragrafusban leírt fényjelzések is használhatók. Ezen kívül, minden pályaellenőri poszton lévő összes zászlós bírót el kell látni elemilámpával, melyet soha nem szabad a közeledő jármű felé tartani.

Megjegyzés: A nappali jelzésekről az éjszakaikra való áttérésnek az egész pályán egyszerre kell megtörténnie a Versenyigazgató utasítására.

#### 12.2 Poszt személyzet (lásd 3.4 paragrafus):

A posztokon szolgálatba lévő személyek számát meg kell növelni, hogy lehetőségük legyen pihenni; hogy biztosított legyen a munka folyamatosága. A személyzet minden tagja nem lehet egyszerre szolgálatban.

#### 12.3 Beavatkozások (lásd 6.cikkely):

A beavatkozást megelőzően szükséges az összes akadályt kivilágítani, azért, hogy azok minden versenyző számára láthatóak legyenek. A beavatkozásra jogosult személynek olyan ruhát kell viselnie, amely teljesen vagy részben fényvisszaverő.

A beavatkozó járművek tetejére az ASN által jóváhagyott színű villogó lámpákat kell szerelni, valamint a jármű mindkét oldalán, legalább 10 cm széles, hosszirányú, sárga fényvisszaverő dupla csíkot kell elhelyezni, melyek jelzik a jármű terjedelmét.

A pálya mentén beálló helyeket kell biztosítani azért, hogy ne kelljen kis sebességgel hosszabb pályaszakaszokon haladni, vagy vontatni, vagy ne kelljen hosszabb szakaszokat megtenni veszélyes helyzetekben. Kivilágító vagy fényvisszaverő jeleket kell a vontatott autókra elhelyezni azért, hogy a méretük érzékelhető legyen. Ilyen jeleket kell elhelyezni azokon a járműveken is, melyeket nem lehet eltávolítani, valamint minden más mozdíthatatlan akadályon is.

#### 12.4 A Versenyigazgató hatáskörébe tartozó jelek (lásd 4.1.1):

A jelzésadás az alábbiak szerint történik:

##### 12.4.1) Rajt:

A 4.3 paragrafus alapján fényjelzésekkel.

##### 12.4.2) Cél:

Kockás zászlóval, amely a pálya szélén lévő lámpával van kivilágítva.

##### 12.4.3) Stop jel (piros zászló):

A célvonalnál bemutatott 60x100 cm-es tábla segítségével, amelyen 5 cm-es betűvastagságú, 15 cm széles és 40 cm magas karakterekből, piros alapon, fehér fényvisszaverő festékkel írt „STOP” felirat látható. A Versenyigazgató belátása szerint használhat piros lámpákat is, amelyeket kizárólag csak ő működtethet.

Megjegyzés: az utóbbi két esetben a Versenyigazgatónak előjelzést kell adni a célvonal előtt, megfelelő távolságból, rádióon keresztül.

##### 12.4.4) Egyéni leállítás (fekete zászló és a versenyző rajtszámát feltüntető tábla):

Átlósan előre-hátra mozgatott fehér lámpával, és egy kivilágított táblával, melyen a versenyző rajtszáma szerepel.

##### 12.4.5) Műszaki hiba esetén a versenyző figyelmeztetése (fekete zászló narancssárga koronggal és a versenyző rajtszámát feltüntető fekete tábla):

Egy 80x80 cm-es fekete tábla, közepén 40 cm átmérőjű fényvisszaverő narancssárga koronggal, és egy kivilágított táblával, amely a versenyző rajtszámát tünteti fel.

##### 12.4.6) Figyelmeztetés sportszerűtlen magatartásért (fekete-fehér zászló, és a versenyző rajtszámát feltüntető tábla):

Egy fekete, 80x80 cm-es táblával, közepén 45 cm-es egyenlő oldalú fényvisszaverő fehér háromszöggel, és a versenyző rajtszámát feltüntető kivilágított táblával.



## 12.5 Biztonsági autók (lásd 5.cikkely):

Habár a 7 km-nél rövidebb pályákra csak egy biztonsági autót írnak elő, az éjszakai versenyekre javasolt két ilyen autót biztosítani megfelelően elhelyezve azért, hogy megakadályozzák az olyan versenyautók továbbversenyzését, amelyek a biztonsági autó beavatkozása során körelőnyre kívánnak szert tenni.

## 12.6 Orvosi-, tűzoltó- és gyorsbeavatkozó szolgálat:

A személyzetet az fenti 12.2 paragrafus alapján kell megszervezni.

## 12.7 Versenykiírás:

Információkat kell szolgáltatni azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyek eltérnek a nappali versenyekéitől.

Nevezetesen:

- a biztonsági autók száma, elhelyezkedése, és az azonosításukra szolgáló lámpák leírása;
- a verseny leállítására szolgáló valamennyi jelzés helye,
- a fényszórók kötelező használatának időszaka;
- arra vonatkozó előírás, hogy a központi áramtalanító kapcsoló, és a tűzoltó készülék működtetőjének jelzése, valamint a jármű kilincsei és a két vonószem a versenyautókon fényvisszaverő kivitelű legyen.

## 13 - AUTOCROSS ÉS RALLYCROSS

### 13.1. Általános rendezés:

A szervezésnek megfelel a pályaversenyek előírásainak (1. cikkely), és az „M” függelék rendezésre és pályákra vonatkozó fejezeteiben foglaltaknak. A pályát és a rendezést az ASN hagyja jóvá.

### 13.2. A pálya felülete:

13.2.1) A versenyirányítás helye:

A versenyirányítási posztot a rajtvonal közelében kell elhelyezni, biztosítani kell a Versenyigazgató és helyettese számára a feladatok végrehajtásához szükséges feltételeket. Ezen a poszton csak a személyzet tartózkodhat. Ideális esetben az egész pálya belátható a posztról.

Biztosítani kell egy, a depó és a közönség hangosbeszélő rendszerével össze-kötöttségben lévő mikrofont, és ha lehetséges, egy nyilvános telefonhálózatra kapcsolt telefont is.

A versenyirányítás helyét fel kell szerelni a pályaelenőri posztokkal való kapcsolattartásra alkalmas eszközökkel is.

A Versenyigazgató és a versenyirányítás feladata megegyezik a 2. cikkelyben, a pályaversenyekre vonatkozóan leírtakkal, kivéve, hogy a pályát nem szükséges autóval nyitni és zárni, hanem ez megoldható a bírói posztoknak adott vizuális vagy szóbeli utasítással is.

13.2.2) Bírói posztok:

Ezeket a pálya mentén, legfeljebb 200 m távolságban kell elhelyezni, és mindegyiknek vizuális kapcsolatban kell állnia az előző és következő poszttal. A posztok kavics, vagy egyéb törmelék felverődéstől megfelelően védett övezetek, amelyeket legalább 1 méterre állítanak fel a biztonsági fal, vagy korlát mögött, és amelyek legalább egy méter magasra emelkednek ki attól a szinttől, ahol a bírók állnak, és amelyek egy meghatározott magasságú, függőleges földszánc széle mögött legalább 1 méterre vannak. A posztokat úgy kell elhelyezni, hogy azok személyzete csak baleset esetén dolgozzon védelem nélkül.

Minden posztszámnak jól láthatónak kell lennie nem csak a pályáról, hanem amilyen messziről csak lehet, a Versenyigazgató számára is.

Legalább 2 bírónak kell lennie minden poszton, beleértve egy megfigyelőt/jelzőt is (aki ténybíróként is működhet akadályoztatás, balesetek előidézése esetén, vagy amikor a versenyzők olyan jelzéseket értenek, amelyekért büntetés jár), valamint egy tűzoltót, akit megfelelően kiképeztek, és aki beavatkozó ruházatot visel.

Feladatok: a pályabírók feladatai és beavatkozási lehetőségei hasonlóak a 3.5. cikkelyben leírtakkal, amennyiben azok alkalmazhatóak rövid, laza talajú pályán rendezett gyorsasági versenyekre.

Felszerelés: minden posztot legalább a következőkkel kell felszerelni:

- egy készlet sárga, fehér, zöld és kék zászlóval (a kék elmaradhat a rallycross esetében).
- legalább két, egyenként 6 kg-os hordozható tűzoltó készülék, az ASN által jóváhagyott oltóanyaggal feltöltve.

A posztoknak az alábbi felszerelésekkel is rendelkezniük kell:

- felborult jármű felállítására alkalmas szerszámok (kötelek, horgok, hosszú emelőrudak),
- tűzálló takaró a tűz elfojtására,
- alumínium borítású tűzálló kesztyű.

A bírónak rendelkezniük kell olyan szerszámokkal is, amelyek segítségével elvághatják a biztonsági övet, vagy a biztonsági hálót, stb.

13.2.3) Egyéb beavatkozások (lásd 11. cikkely):

Egy, a meghibásodott járművek felemelésére alkalmas járművet, valamint kiegészítő felszereléseket kell biztosítani a rendezőnek. A helyszínen legalább két vontató járműnek kell lennie.

### 13.3. Jelzések:

A zászlójelzések a kék (csak autocross), sárga, fehér, piros és zöld zászlókra terjednek ki a bírói posztokon, mivel a Versenyigazgató rendelkezik a piros, a fekete, a fekete narancssárga körrel, a fekete-fehér, a kockás és a rajtzászlóval. A zászlójelzéseknek összhangban kell lenniük a 4. cikkelyben foglaltakkal, a következő kivételekkel:

i) a sárga zászlót csak egy poszton kell bemutatni, közvetlenül a baleset vagy akadály előtt. A zászlójelzést követően a versenyzők nem előzhetnek addig, amíg teljesen el nem hagyták az esemény helyszínét, amely miatt a zászló-jelzést bemutatták. Ebben a helyzetben a zöld zászló nem kerül bemutatásra.

ii) Piros, fekete-fehér, és fekete zászló: e három zászló bemutatásáról a Versenyigazgató dönt.

iii) a sárga zászlót piros csíkokkal a pálya locsolását követően mindig be kell mutatni.

- jelzéseket lehet használni a pálya széleinek kijelölésére (lehetőleg minél kevesebbet), és a ténybíróknak jelenteni kell, ha egy jármű elmozdítja ezeket, vagy rossz oldalon halad el mellettük.

- rögzített jeleket kell használni a pályairány jelölésére is, pl. mesterséges lassítóknál, ahol a beláthatóság korlátozott, és a depó bejáratát is egyértelműen kell jelölni.

- Amennyiben két rajtlámpát használnak, a pirosat a zöld felett kell elhelyezni, és legalább 2 másodpercig kell világítani, mielőtt zöldre vált.

#### **13.4. Orvosi szolgálat:**

Az orvosi szolgálatnak meg kell felelnie a 9.1 és 9.4 cikkely pályaversenyekre vonatkozó előírásoknak, valamint a jelen függelék végén található összefoglaló táblázatban meghatározott előírásoknak.

#### **13.5. Tűzoltószolgálat:**

Ennek meg kell felelnie a 8. cikkely tűzoltásra vonatkozó követelményeinek, figyelembe véve a pálya és a verseny rövidségét, ami megkönnyíti a beavatkozást. Legalább két olyan mobil egységet kell biztosítani a 8.3.1 cikkelyben foglaltaknak megfelelően, amely alkalmas az adott pálya terepén való haladására. Tapasztalt tűzoltók jelenléte javasolt. A depóban jól láthatóan jelzett, megfelelően felszerelt és könnyen elérhető tűzvédelmi pontokat kell kialakítani.

#### **13.6. A pálya locsolása:**

Ha szükséges, akkor por megkötő keverékkel kell végezni a verseny előtti napon, vagy az edzés után. Az egyes futamok között a sportfelügyelők is engedélyezhetik, azzal a feltétellel, hogy a versenyzőket megfelelő időben tájékoztatják a gumik kiválasztása miatt.

### **14 - AJÁNLÁS RALLYE VERSENYEKRE**

A következő útmutatásokat figyelembe kell venni, de ezeket nem kell a verseny-kiírásban feltüntetni.

A rendezők további előírásokat is kidolgozhatnak a közönség és a versenyzők biztonságának növelése érdekében.

A rendezők figyelmét fel kell hívni a 9.2 és 9.4 pontokban meghatározott követelményekre.

#### **14.1. Általános biztonság:**

##### **14.1.1) Biztonsági terv:**

Biztonsági tervet kötelező készíteni, amelynek az alábbiakat kell tartalmaznia:

##### **14.1.1.1 A versenyirányítás helye,**

##### **14.1.1.2 A hivatalos személyek neve:**

- Versenyigazgató,
- Versenyigazgató helyettes,
- Versenyfőorvos (FIA jóváhagyás szükséges a világbajnoki eseményeken, a 9.2 pontban foglaltak szerint),
- Biztonsági felelősök valamennyi gyorsasági szakaszon.

##### **14.1.1.3 A különböző biztonsági szolgálatok címe és telefonszáma:**

- Rendőrség,
- Kórházak,
- Sürgősségi orvosi szolgálat
- Tűzoltó szolgálat,
- Autómentés,
- Vöröskereszt (vagy annak megfelelő szervezet).

##### **14.1.1.4 A teljes útvonal az összekötő szakaszok részletezésével.**

14.1.1.5 A gyorsasági szakaszok biztonsági terve, melynek tartalmaznia kell a tisztviselők, valamint a szakasz orvosi szolgálatának listáját, telefonszámokat stb., és a szakasz részletes térképe.

14.1.1.6 A biztonsági tervnek a következő területek bármelyikén adódó probléma kezelésére kell kiterjednie:

- a) A közönség biztonsága,
- b) A versenyző legénységek biztonsága.
- c) A verseny tisztviselőinek biztonsága.

14.1.1.7 A rallye világbajnokságok esetében a biztonsági tervet legalább 2 hónappal a verseny előtt kell eljuttatni az FIA-hoz, a megfigyelőkhöz, az FIA médiához és a biztonsági küldöttekhez. Ennek a tervnek tartalmaznia kell a teljes itinert, beleértve az összekötő szakaszokat is. Az FIA a kézhezvételtől számított két héten belül véleményezi a tervet.

##### **14.1.2) A verseny biztonsági felelőse:**

14.1.2.1 A verseny biztonsági felelősét a versenykiírásban kell megnevezni. Tagja a rendező bizottságnak, és részt vesz a biztonsági terv kidolgozásában.

14.1.2.2 A rallye verseny ideje alatt állandó kapcsolatban áll a versenyirányítással, a versenyfőorvossal, és a gyorsasági szakaszok rajtijával (telefonon vagy rádión).

14.1.2.3 Felelős a biztonsági terv betartásáért.

##### **14.1.3) Gyorsasági szakasz biztonsági felelőse:**

14.1.3.1 Minden gyorsasági szakaszon lennie kell egy biztonsági felelősnek, aki segíti a verseny fő biztonsági felelősét.

14.1.3.2 A gyorsasági szakasz biztonsági tisztviselőjének a „0” jelű autók elhaladását megelőzően ellenőrzést kell végeznie a szakaszon, és ellenőriznie kell annak a biztonsági tervvel való egyezőségét.

##### **14.1.4 Ellenőrzés**

14.1.4.1 A Versenyigazgató felel a verseny biztonsági tervében foglaltak megfelelő lebonyolításáért.

14.1.4.2 Az FIA rallye bajnokságainak versenyein a megfigyelő(k)nek kiemelt figyelmet kell szentelnie/ük minden biztonsági eljárásra.

#### **14.2. A közönség biztonsága:**

A biztonsági tervnek kiemelten kell foglalkoznia a környéken tartózkodó közönség biztonságával, beleértve a nézőket is.

Az alábbi, 14.2.1. cikkely kivételével a következő intézkedések kötelezőek minden nemzetközi rallye versenyen.

##### **14.2.1) Oktató film (minden versenyre ajánlott).**

###### **14.2.1.1 Reklámfilmként**

###### **14.2.1.2 30 másodperces időtartammal**

###### **14.2.1.3 Ismert versenyző, vagy versenyző tolmácsolásában, a versenyt rendező ország nyelvén**

###### **14.2.1.4 Ne mutasson balesetet**

###### **14.2.1.5 Többször le kell játszani**

##### **14.2.2) Útmutatások gyorsasági szakaszokra**

14.2.2.1 A verseny megtervezésénél figyelembe kell venni az adott ország nézőinek viselkedési sajátosságait.

14.2.2.2 A gyorsasági szakaszokat úgy kell elhelyezni és tervezni, hogy az egyes szakaszok közötti nézői mozgás elkerülhető legyen.

14.2.2.3 A pályabejárások biztonsági tényezőnek tekintendők.

14.2.2.4 Ha egy gyorsasági szakaszt biztonsági okokból törölnek vagy késleltetnek, ez a megfigyelői jelentésben bírságolandó tényezőként nem szerepelhet (kivéve a rendezői, vagy egyéb, lényegében előrelátható problémákat).

14.2.2.5 Azon autókat, melyek pályainformációs céllal használnak, fel kell szerelni hangosbeszélővel. Kb. egy órával a pályazáró autók (nullás autók) előtt végig kell menniük a szakaszon, hogy figyelmeztessék a nézőket. Ahol szükséges, biztosítani kell, hogy mindenki eltávozzon a veszélyes helyekről. Az autót hangosbeszélővel felszerelt helikopter is helyettesítheti. Ez a művelet többször is megismételhető, ha szükséges.

14.2.3) Nézők ellenőrzése

14.2.3.1 A rendezőknek, ha szükséges, a hatóságok segítségével azonosítani és minimalizálni kell a veszélyes zónákat még a közönség érkezése előtt. Minden veszélyes területet jelölni kell a biztonsági tervben.

Ha nagyszámú néző várható egy gyorsasági szakaszra, vagy szuper gyorsaságira, úgy a közönséget speciális biztonsági eszközökkel kell védeni, pl. gumifal, szalmabálából épített fal, stb.

14.2.3.2 Meg kell akadályozni, a közönség mozgását a gyorsasági szakaszokon, amíg a szakasz a verseny számára van fenntartva (a 0-ás autó és az utolsó autó elhaladása között).

14.2.3.3 A biztonsági előírásokról szórólapot kell szétosztani a nézők között a gyorsasági szakaszokon és a belépő pontokon.

14.2.3.4 Megfelelő számú biztonsági embernek vagy a hatósági személynek (rendőrség, katonaság stb.) kell jelen lennie, hogy biztosítsák a nézők biztonságát a gyorsasági szakaszok hosszában.

A biztonsági embereknek könnyen azonosítható ruházatot kell viselniük SAFETY felirattal.

14.2.4) Tankolás és segítségnyújtás

Ahol a közönség bejuthat a tankolás vagy segítségnyújtás területére, a rendezőknek meg kell tennie a szükséges előkészületeket, hogy a közönséget megfelelő távolságra tartsa a potenciálisan veszélyes tevékenységektől.

14.2.5) Baleseti jelentés

Ha egy részt vevő versenyző egy rallye versenyen olyan balesetet idéz elő, melyben a közönség egy tagja megsérül, az érintett versenyzőnek ezt jelentenie kell az itinerben meghatározott rádió ponton, amelyet a 14.3.3.3 cikkelyben foglaltak alapján jelölnek. Ha nem veszi figyelembe ezt a szabályt, a verseny felügyelő testülete kizárásig terjedő büntetést szabhat ki a csapatra.

Az adott ország jogszabályait is figyelembe kell venni a baleset során történő eljárásakor (ezt a szabályt a versenykiírásban közölni kell).

14.2.6) A baleset kivizsgálása

Minden halálos kimenetelű vagy súlyos sérüléssel járó balesetet jelenteni kell az FIA Rallye Bizottságának, a jelentés másolatát az FIA Orvosi Bizottságának kell megküldeni. Ezt a jelentést egy olyan bizottságnak kell elkészíteni, amely az ASN által kiküldött sportfelügyelőből, az ASN által kinevezett fő technikai ellenőrből, a vezető biztonsági tisztségviselőből, a versenyfőorvosból, és ahol lehetséges a rendőrség, vagy hasonló hatóság képviselőjéből áll. A jelentést 30 napon belül kell eljuttatni az FIA-hoz, kivéve ha az jogi, vagy más jellegű határozat miatt lehetetlen.

14.2.7 Nullás autók és nyitóautók

14.2.7.1 A rendezői nullás autók (nyitó autók) a motorháztetőn, valamint a két első ajtón egy 36x50 cm-es táblát kell elhelyezni 000, 00 vagy 0 jelzéssel és „SAFETY” (SECURITE) felirattal. A rallye mezőny végén a záró autón hasonló méretű táblát kell elhelyezni kockás zászló szimbólummal.

14.2.7.2 Minden nullás autót fel kell szerelni a tetőn villogó fényekkel és egy szirénával.

14.2.7.3 A nullás autót nem vezetheti olyan személy, aki az FIA kiemelt versenyzőinek listáján szerepel, valamint aki a rallye versenyből kiesett.

14.2.7.4 A nullás autó vezetőjének és navigátorának jelentős, rallye versenyeken szerzett tapasztalattal kell rendelkezniük, és teljes értékű információt kell tudnia adni a versenypálya hosszán uralkodó állapotokat illetően a Versenyigazgatónak.

14.2.8) Biztonság a összekötő szakaszokon:

Az útvonal- és időtervnek figyelembe kell vennie a lehetséges közlekedési problémákat és a lakott területen történő áthaladást.

14.2.9) Információ

A lényegében közönséghez szóló információkat az alábbi módokon közvetítik:

- Írott, szóbeli médiákon és TV-n keresztül,

- Plakátokon,

- Szórólapokon,

- A pálya mentén hangszórókkal felszerelt járművekkel (információs autó) informálhatók a nézők (45-60 perccel az első autó rajtja előtt).

### **14.3. A versenyző személyzet biztonsága:**

14.3.1) Biztonsági szolgálat

14.3.1.1 Minden gyorsasági szakasz rajtjánál az alábbiakat kell biztosítani (a 9.2, és 9.4 cikkely szerint):

- 1 orvosi gyorsbeavatkozó jármű

- 1 újraélesztésben gyakorlott orvos;

- 1 paramedikus;

- 2 db 4 kg-os tűzoltó készülék képzett tűzoltóval;

- megfelelő kommunikációs eszköz a központtal való kapcsolattartásra

14.3.1.2 A hosszú (15 km-nél hosszabb) gyorsasági szakaszok esetében az útvonal közbenső pontjain

- 1 orvosi beavatkozó jármű;

- 1 újraélesztésben jártas orvos és lehetőség szerint egy hasonló képesítésű paramedikus;

- megfelelő kommunikációs eszköz a központtal való kapcsolattartásra.

14.3.1.3 Minden gyorsasági szakasz stop állomásán:

- legalább 2 db 4 kg-os tűzoltó készülék

14.3.1.4

Vagy a) a szervizparkban, vagy valamilyen központi helyen közúton mérve kevesebb, mint 15 km-re a gyorsasági szakaszoktól,

Vagy b) a gyorsasági szakasz rajtjánál.

- egy, az érintett ország szabályainak megfelelően felszerelt mentőautó, újraélesztésre alkalmas eszközökkel (lásd 9.4).

- technikai beavatkozó jármű.

- Megfelelő kommunikációs eszköz a központtal való kapcsolattartásra.

Ha a járműveket a szervizparkban helyezik el, mindegyik járműből legalább kettőt kell biztosítani, hogy amennyiben az egyiket elhívják, a másik rendelkezésre álljon.

14.3.1.5 A rallye világbajnokságokon kötelező, egyéb rallye versenyeken pedig ajánlott mentő helikopter biztosítása, ha a beteg szállítási ideje a gyorsasági szakasz legtávolabbi pontja és a kórház között meghaladja közúton az 1 óra 30 percet (9.2).

14.3.1.6 Az első beavatkozó járműnek gyorsan kell tudnia bejutni a gyorsasági szakaszra, és legalább a következőkkel kell felszerelni:

a) 9.2 cikkelyben foglaltaknak megfelelő orvosi csapat,

b) 9.4 cikkelyben foglaltaknak megfelelő orvosi felszerelés,

c) alap mentési felszerelések, melyeket a versenyfőorvos a technikai szak-emberekkel együttműködve határoz meg,

d) 2 db 4 kg-os tűzoltó készülék gyakorlott tűzoltóval,

e) megfelelő kommunikációs eszköz a központtal való kapcsolattartásra,

f) figyelmeztető sziréna,

g) megfelelő azonosítás.

Megjegyzés: ahol a terep megkívánja, ott egy gyorsbeavatkozó jármű két járművel helyettesíthető az alábbiak szerint:

- 1 orvosi beavatkozó jármű (a+b+e+g),

- 1 technikai beavatkozó jármű (b+c+d+e)

14.3.2) Megelőző intézkedések (jelzőtáblák és útjelzések):

14.3.2.1 A gyorsasági szakaszokhoz vezető utakat és átkötő utakat le kell zárni a forgalom elől. Ezt a következőképpen kell végrehajtani:

a) A nagyobb utakat, keresztutakat, vagy bármilyen utat, ahol forgalom várható, le kell zárni, és e felügyeletet bíróval, rendőrrel vagy más hatósági személlyel kell biztosítani.

b) A rövid, kijárat nélküli utakat (pl. farmokhoz vezető utak, stb.) le kell zárni, vagy kordonozni kell, az eseményre, és a veszélyes átjárásra figyelmeztető feliratú korláttal, vagy szalaggal.

14.3.2.2 A nullás autók feladata a lezárási eljárások ellenőrzése. Az ő feladatuk, hogy a versenyirányításnak azonnal jelentést tegyenek minden mulasztásról, amelyeket a gyorsasági szakasz kezdete előtt pótolni kell.

14.3.2.3 A bírói posztokat azért kell a pálya mentén elhelyezni, hogy:

- A nézőket kívül tartsák a tiltott területeken táblákkal, korlátokkal vagy kötéllel, sípokkal és hangosbeszélőkkel;

- amennyiben lehetséges, Figyelmeztethessék a csapatokat sárga zászló használatával a gyorsasági szakaszok akadályaira.

14.3.2.4 Ha a sárga zászló használata szükséges, a következőket kell figyelembe venni:

a) A sárga zászlót csak az 5 km-es rádióponton lehet bemutatni (lásd lentebb);

b) Csak olyan bíró mutathatja be, aki egyértelműen azonosítható sárga mellényt visel a rádiópontot szimbolizáló felirattal;

c) Minden versenyzőnek, akinek bemutatták a sárga zászlót, lassítania kell. A verseny felügyelői meghatározhatnak egy időt a szakaszra az érintett párosnak, figyelembe véve az FIA Rallye Világbajnokság Általános Előírások 19.17 cikkelyében foglaltakat.

d) Ha a versenyző nem lassít a fenti értelmében, a felügyelők akár a versenyből való kizárásig terjedő büntetést is kiszabhatnak.

14.3.3) Ellenőrzés:

14.3.3.1 Rádióhálózatot kell létesíteni (legalább 5 km-ként) minden gyorsasági szakaszon a járművek nyomon követésére, és a rallye verseny ellenőrzésére.

14.3.3.2 Minden rádiópontot jelölni kell az itinerben, továbbá a helyszínen legalább 70 cm átmérőjű jelekkel, amelyek a rádiópontot szimbolizálják. A rádiópontot fehér alapon foszforeszkáló kék színnel kell jelölni.

14.3.3.3 Ezenfelül, figyelmeztető táblákat kell elhelyezni 100-200 méterrel az SOS rádiópont előtt.

14.3.3.4 A gyorsasági szakaszon belül minden mentőnek a rádióponton kell állomásoznia. Ekkor ezen a ponton további jelzést (zöld vagy piros kereszt) kell elhelyezni a rádiópont felett. A rádiópontot fehér alapon foszforeszkáló kék színnel kell jelölni.

14.3.3.5 Az autók nyomon követését a versenyirányítás, vagy a gyorsasági szakaszon a szakasz biztonsági felelőse végzi. A gyorsasági szakaszokon a szakasz biztonsági felelősének, vagy a versenyirányításnak valamilyen nyomon követő táblázatot kell használni. Minden rendezőnek el kell dolgoznia az autók nyomon követésének eljárását, és feltüntetni azt a biztonsági tervben. Fel kell sorolnia azokat az eljárásokat is, amelyeket akkor kell követni, ha egy versenyző hiányzik.

14.3.4) Itiner „zöld vagy piros kereszt / OK”

14.3.4.1 Minden itineren fel kell tüntetni, lehetőleg a füzet hátlapján, egy piros vagy zöld keresztet, a másik oldalán pedig egy „OK” jelzést. Baleset esetén, ha nincs olyan sérülés, amely orvosi beavatkozást igényel, az „OK” jelzést egyértelműen be kell mutatnia a személyzet egy tagjának a következő 3 jármű számára, és minden helikopternek, amely megkísérli a beavatkozást.

14.3.4.2 Ha a legénység elhagyja a járművet, az „OK” jelzést úgy kell bemutatni, hogy az jól látható legyen a többi versenyző számára.

14.3.4.3 Azonban, ha sürgős orvosi beavatkozás szükséges, úgy a zöld vagy piros keresztet kell azonnal bemutatni lehetőleg a következő két autónak, és minden helikopternek, amely megkísérli a beavatkozást.

14.3.4.4 Erre a szabálya minden versenyző figyelmét fel kell hívni úgy, hogy a legénység minden tagja írásos dokumentumot kap.

14.3.4.5 Bármelyik csapat, amely nem tartja be ezt a szabályt, a felügyelők a Nemzetközi Sport Kódex rendelkezéseinek megfelelően megbüntethetik.

14.3.5) Evakuáció

14.3.5.1 Minden gyorsasági szakasz kiürítési útvonalát meg kell tervezni. Ezeket világosan jelölni kell a biztonsági tervben (térképpel vagy diagrammal).

14.3.5.2 Minden útvonal közelében lévő valamennyi kórház elsősegély szolgálatának készenlétben kell állnia.

14.3.5.3 A rendezőket emlékeztetni kell a 9.2 pontra, amely meghatározza, hogy a helikopter kötelező a FIA bajnokságok olyan eseményein, ahol a gyorsasági szakasz legtovábbi pontja és az első kórház közti távolság közúton meghaladja az 1 óra 30 percet.

#### **14.4. A tisztségviselők biztonsága:**

14.4.1 Attól függetlenül, hogy a rendező elsődleges feladata a közönség és a résztvevő csapatok biztonságának biztosítása, a hivatalos személyek biztonsága is nagyon fontos.

14.4.2 A rendezőknek biztosítaniuk kell, hogy a tisztségviselők feladatuk teljesítése közben ne legyenek veszélynek kitéve.

14.4.3 A rendező felelőssége megbizonyosodni arról, hogy a tisztségviselők e tekintetben megfelelően gyakorlottak-e.

#### **14.5. A Rallye Világbajnokság követelményei:**

Habár ez a rész főként a Világbajnokság eseményeire vonatkozik, előírásai minden nemzetközi rallye versenyre ajánlottak.

14.5.1 Minden FIA világbajnoki futamnak saját jellegzetessége van. Minden rendezőnek olyan biztonsági intézkedéseket kell alkalmaznia, melyek megfelelnek a terep és a közönség sajátosságainak. A rendező felel ezért a FIA Autósport Világtanácsa és a FIA Rallye Bizottsága előtt.

Az alkalmazandó intézkedéseket a megfigyelői jelentésben kell meghatározni, és a Rallye Bizottság a bajnokság eseményeinek kiválasztásakor ezt figyelembe veszi.

14.5.2 A rendező feladata a közönség és az érintett csoportok tájékoztatásának elősegítése a biztonsági intézkedések fejlesztésén keresztül, amelyek részét képezi egy, a biztonságról szóló oktatófilm is.

14.5.3 Gyorsasági szakaszok lebonyolítása.

14.5.3.1 Mindenkor és minden körülmények között a Versenyigazgató felel a rendezvény lebonyolításáért.

14.5.3.2 A Versenyigazgatónak azonban figyelembe kell vennie a FIA biztonsági küldött, a megfigyelők, a biztonsági főnök, valamint a nullás autók személyzetének javaslatát is (lásd 14.5.3.7) annak érdekében, hogy biztosítsa, hogy veszélyes feltételek esetén egy gyorsasági szakasz törlésre kerüljön.

14.5.3.3 A rendezőknek és a Versenyigazgatónak biztosítani kell egy alternatív utat minden gyorsasági szakaszra, amely a szakasz törlése esetén használható (lásd lentebb).

14.5.3.4 Ha a Versenyigazgató elutasítja egy veszélyesnek ítélt gyorsasági szakasz törlését, a Rallye Bizottság beidézheti a megfigyelő jelenlétében. Egy olyan videófilmet vetítenek le, amelyet valamely versenyautóból vagy nullás autóból készítettek (lásd lent).

14.5.3.5 Ezen túlmenően a nullás autót kötelező videokamerával felszerelni, amely minden gyorsasági szakasz állapotát rögzíti a szakaszon való áthaladásakor. A versenyautóból felevett videofilmekeket illetően a Rallye Bizottság azt kéri, hogy az ISC minden szakasz végén juttassa el az FIA megfigyelőnek az első versenyautó fedélzeti kamerája által rögzített videokazetták másolatát.

14.5.3.6 Ha a Rallye Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy gyorsasági szakaszt veszélyes körülmények között tartottak meg, akkor a Világtanács részére javasolni kell, hogy a következő év világbajnokságában az érintett szakasz ne szerepeljen.

14.5.3.7 Az FIA állandó biztonsági küldöttet nevez ki a FIA Rallye világ-bajnokság versenyekre.

A küldött végigjár minden gyorsasági szakaszt vagy helikopterrel vagy megfelelően felszerelt járművel a 0 és a 00 jelzésű autók között.

Megfelelő kommunikációt kell biztosítani az FIA által kinevezett állandó biztonsági küldött és a Versenyigazgató között. A kommunikációs rendszer egy elsődleges és egy független biztonsági tartalék rendszerből áll.

Az állandó biztonsági küldöttnek tudnia kell javaslatot tenni egy gyorsasági szakasz lebonyolítását illetően, ha véleménye szerint a közönség biztonsága veszélyben van. Egy gyorsasági szakasz törlését, vagy késleltetését illetően a végső döntést a Versenyigazgató hozza meg.

Azonban az Autósport Világtanácsa magyarázatot kérhet a rendezőtől, amennyiben az nem fogadja el az állandó biztonsági küldött javaslatát.

14.5.4 A Rallye Bizottság folyamatosan tanulmányoz egyéb megoldásokat is a biztonsági kérdéseket illetően.

14.5.5 Helikopteres felügyelet minden rallye világbajnoki futamon kívánatos.

## **15 - AJÁNLÁSOK GYORSULÁSI (DRAGSTER) VERSENYEKRE**

### **15.1. Általános rendezés:**

Az általános rendezésnek meg kell felelnie a pályaversenyekre vonatkozó előírásoknak (1. cikkely.) és az FIA gyorsulási versenyekre vonatkozó szabályainak a szervezést és a pályát illetően. Az útvonalat és a rendezést az ASN-nek jóvá kell hagyni.

### **15.2. A pálya ellenőrzése:**

15.2.1) A versenyirányítás helye:

A versenyirányításnak a rajtvonal közelében kell lennie, és el kell látni minden szükséges felszereléssel, hogy a Versenyigazgató és helyettese megfelelően végezhesse feladatát. Csak az ott dolgozók tartózkodhatnak ott. A versenyirányítás helyének mikrofon összeköttetésben kell állnia a depóval, a közönségtájékoztató, hangosbemondó rendszerrel, és ha lehetséges, a városi telefonhálózattal. A bírói posztokkal is összeköttetésben kell állnia.

### **15.3. Orvosi szolgálat:**

Az orvosi szolgáltra vonatkozó leírást lásd a 9.5. cikkelyben.

### **15.4. Tűzoltószolgálat:**

A tűzoltószolgálatra vonatkozó leírást lásd a 8.5. cikkelyben.

### **15.5. Pálya szárítása:**

A víz és olaj felszárítására alkalmas eszközöket biztosítani kell.

### **15.6. Egyéb beavatkozások (lásd 11. Cikk.):**

A rendezőnek az elromlott járművek elszállítására járműveket, valamint kiegészítő beavatkozó csapatot kell biztosítania. Ezen kívül legalább 2, vontatásra alkalmas járművet is biztosítani kell.

## **16 - AJÁNLÁSOK A VERSENYPÁLYÁN VALÓ MAGÁNTESZTELÉSRE (lásd 9.3 pontot is)**

Az FIA rámutat arra, hogy a magántesztelések szabályozása nem tartozik hatáskörébe. Azt a felhasználó és a pálya tulajdonosa között létrejött szerződés-ben kell szabályozni.

Az FIA azonban egyértelműen meg kívánja határozni a magántesztelésre vonatkozó biztonsági szabályokat.

Minden olyan nagysebességű magánversztelés esetén, amelyen később az FIA bajnokságban indulni kívánó járművek vesznek részt, javasolt minimum biztonsági intézkedések felállítása a pályatulajdonos vagy képviselője részéről:

1.- A jelen H függelék 9.3 pontjában leírtaknak megfelelő orvosi szolgálat.

2.- Tűzoltó posztok felállítása a pálya mentén, felszerelve megfelelő kommunikációs eszközökkel, amelyek biztosítják a pálya lefedettségét.

3- Megfelelő számú gyors jármű tűzoltásra.

4- A különböző csapatoknak tanácsos - mindenki számára azonos típusú - alapszerződést készíteni azokkal a pályákkal, amelyeken a versztelést kívánják végezni.

#### **17 - ELŐÍRÁSOK VERSENY KÖZBENI TANKOLÁS ESETÉRE**

17.1 Minden személynek, aki a verseny alatt a járművön dolgozik, a tankoló rendszer használata során olyan ruhát kell viselnie, amely a test minden részét, beleértve a fejet, arcot és szemeket is, védi a tűztől.

17.2 Olyan versenyen, amelyen üzemanyag-felvétel történik, senki sem léphet be a bokszépület egyik részére sem, kivéve, ha az adott hely a bokszutcában kialakuló esetleges tűz ellen megfelelő védve van.

#### **18 - BOKSZUTCA BIZTONSÁGA: SEBESSÉGKORLÁTOZÁS ÉS SZEMÉLYZET**

Minden nemzetközi pályaversenyen, kivéve a F1 Világbajnokság, F3000 Nemzetközi bajnokság, és az ovál pályán rendezett versenyeket, az autók a bokszutcában, mind a verseny, mind az edzés alatt nem léphetik túl a 60 km/h sebességhatárt. Ezt a bokszutca teljes hosszában be kell tartani, amit ellenőriznek.

A rendezők figyelmét fel kell hívni arra, hogy a bokszutca fokozottan veszélyes terület a verseny alatt, nemcsak azért, mert versenyautók használják, hanem azért is, mert a pályán történő baleset kihatással lehet erre a területre.

Ezért a bokszutca területét kizárólag azoknak a személyeknek kell fenntartani, akik az edzés és a verseny alatt a munkájukat végzik itt. A bokszutca fal melletti területre tilos a belépés mindenkinek, kivéve az illetékes tisztségviselőket, vagy a csapatok elengedhetetlen személyzetét, akik speciális belépési engedéllyel rendelkeznek. A verseny rajtjánál bármely személy jelenléte ebben a zónában szigorúan tilos.

A csapatokra a F1 szabályait kell alkalmazni:

A csapat személyzet csak közvetlenül azelőtt léphet a bokszutcában, mielőtt a versenyautón a javítást elkezdi, és azonnal vissza kell vonulniuk, amint a munkát elvégezték.

**AZ ORVOSI SZOLGÁLAT MEGSZERVEZÉSE KÖRPÁLYÁN RENDEZETT ESEMÉNYEKEN**

	F1 bajnokság	FIA F3000 Bajnokság	FIA GT bajnokság	FIA Sportautó bajnokság	Egyéb nemzetközi, aszfalton rendezett események	FIA rallycross és autocross bajnokság
Mentési terv	+	+	+	+	+	+
Orvosi kérdőív	+	+	+	+	-	-
Versenyfőorvos Az FIA jóváhagyása	+ +	+ +	+ +	+ +	+ -	+ -
FIA orvosi autó	+	lehetőség szerint	lehetőség szerint	Lehetőség szerint	-	-
A verseny első körének megtételére alkalmas orvosi beavatkozó jármű.	+	+	+	+	+	+
Orvosi beavatkozó jármű	+	+	+	+	+	+
Beavatkozó csapat	+	+	+	+	+	+
Állandó orvosi központ Az FIA jóváhagyása	+ esetlegesen eltérés +	+ esetlegesen eltérés +	+ esetlegesen eltérés +	+ esetlegesen eltérés +	javasolt -	- -
Speciális felszerelés az orvosi központ számára	+	+	+	+	javasolt	javasolt
Ideiglenes orvosi központ	+ ha az FIA beleegyezését adta	+ ha az FIA beleegyezését adta	+ ha az FIA beleegyezését adta	+ ha az FIA beleegyezését adta	+	+
Mentőautó (orvossal, vagy anélkül)	+	+	+	+	+	+
Helikopter	+	+	+	+	lehetőség szerint	-
Gyalogos orvos	lehetőség szerint	Lehetőség szerint	lehetőség szerint	lehetőség szerint	lehetőség szerint	lehetőség szerint
Orvos/paramedikus személyzet a bokszutcába	+	+	+	+	javasolt	-
Szabályszerű overál pályatorvosoknak (mentő kivételével)	+	+	+	+	javasolt	javasolt
Orvosi szolgálat a közönség számára	+	+	+	+	+	+
Biztonsági gyakorlat	+	+	+	+	lehetőség szerint	lehetőség szerint
Előzetes kapcsolattétel a kórházakkal	+	+	+	+	lehetőség szerint	lehetőség szerint

+ igen

- nem

Megjegyzés: minden orvosi gyorsbeavatkozó járművön és minden beavatkozó csapatban lennie kell egy, az újrabeállításban jártas orvosnak.

## AZ ORVOSI SZOLGÁLAT MEGSZERVEZÉSE RALLYE-, HEGYI-, ÉS GYORSULÁSI VERSENYEKEN

	Rallye világbajnokság	Egyéb FIA rallye bajnokságok	Egyéb rallye versenyek	Hegyi Európa Bajnokság	Gyorsulási versenyek	Terep rallye versenyek
Versenyfőorvos	+	+	+	+	+	+
Az FIA jóváhagyása	+	-	-	-	-	-
Főorvos	-	-	-	-	-	
Mentési dosszié	-	-	-	-	-	+
Mentési terv	minden gyorsasági szakaszra +	minden gyorsasági szakaszra +	javasolt minden gyorsasági szakaszra	-	-	minden szakaszra +
Orvosi beavatkozó jármű	gyorsasági szakaszokon 15 km-enként +	gyorsasági szakaszokon 15 km-enként +	gyorsasági szakaszokon javasolt 15 km-enként	+	-	a szakasz hosszától és az éjszakai útvonaltól függően
Újraélesztésre alkalmas mentő	minden gyorsasági szakaszra +	minden gyorsasági szakaszra +	javasolt minden gyorsasági szakaszra	+	+	
Beavatkozó csapat	lehetőség szerint	lehetőség szerint	lehetőség szerint	lehetőség szerint	+	
Orvosi tábor	-	-	-	-	-	+
Helikopter	ha a kórházba való szállítás $\geq$ 1,5 óra	Javasolt	javasolt	-	+	+
Mentő	+	+	+	+	+	+ e célra felszerelt orvosi beavatkozó jármű
Tanácsadó sebész	-	-	-	-	-	javasolt
Orvosi szolgálat a közönség számára minden zárt, vagy fizető zónában	+	+	+	+	+	+

+ igen

- nem

Megjegyzés: minden orvosi járművön (kivéve a normál mentőautókat) tartózkodnia kell egy, az újraélesztésben jártas orvosnak.