

Bezpieczny sport motorowy – podręcznik kierowcy

Spis treści

1 Przygotowania

2 Osobiste wyposażenie bezpieczeństwa

 Odzież

 Kask

 Ochrona karku

 Ochrona słuchu

3 Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu

 Fotel

 Pasy bezpieczeństwa

 Siatka na okno

 Siatka wokół głowy i ramion

 Wykładziny

 Wentylacja

 Dodatkowe komfort

 Wyłącznik bezpieczeństwa

4 Na zawodach

5 Gdy zdarzy się wypadek

 Jeśli czujesz że dojdzie do wypadku

 Szczególne uwagi dotyczące wypadków na torze
 Szczególne uwagi dotyczące wypadków na rajdach

6 Pierwsza pomoc

7 Dodatkowe informacje

 Załącznik 1 Doping w Sporcie Motorowym

 Załącznik 2 Nawodnienie i dieta

 Załącznik 3 Ochrona osobista przed ogniem

Wprowadzenie

„Ponieważ sport motorowy w ostatnich latach stał się bardzo bezpieczny, można sądzić, że wypadki przydarzają się tylko innym ludziom. To błąd – wypadek może przydarzyć się każdemu. Ten podręcznik pokazuje jak minimalizować ryzyko i pomaga uprawiać sport motorowy najbezpieczniej jak to możliwe. Jest on przede wszystkim przeznaczony dla nowicjuszy w sporcie motorowym, ale mamy nadzieję, że będzie też przypomnieniem dla bardziej doświadczonych.”

Professor Sid Watkins

President FIA Institute for Motor Sport Safety

“FIA jest bardzo dumna z faktu, że sport motorowy stał się o wiele mniej niebezpieczny. Sport rozwija się i staje się bardziej efektywny dzięki mechanicznym i elektronicznym urządzeniom wspomagającym kierowcę w samochodzie. Ale wciąż wiele zależy od kierowcy i dla tego Ja razem z Profesorem Sidem Watkinsem zachęcamy, Cię do rozpoczęcia kariery w sporcie motorowym w najlepszy i najbezpieczniejszy z możliwych sposobów.

Jean Todt

Prezydent FIA

Jak korzystać z podręcznika?

To jest żywy dokument. Informacje tu przedstawione są zbiorem ostatnio opracowanych procedur bezpieczeństwa, będących wynikiem badań i testów dostępnych w chwili publikacji. Będą one sukcesywnie uaktualniane. Prosimy sprawdzać je co jakiś czas. Każdy zainteresowany udziałem w sporcie motorowym jest obowiązany zapewnić w nim bezpieczeństwo.

Ważne jest by urządzenia podnoszące bezpieczeństwo dobierać, instalować, konserwować i używać zgodnie z zaleceniami producenta. Istotne jest zwracanie uwagi na szczegóły. Bezpieczeństwo to więcej niż stosowanie urządzeń i znajomość zasad – to sposób myślenia. Podręcznik ten pełni rolę informacyjną i nie ma mocy regulaminu. Jakkolwiek w poszczególnych rozdziałach przytoczone są odniesienia do Regulaminów FIA a wszystkie odniesienia zebrane są w Załączniku 4. Wiele z sugerowanych środków bezpieczeństwa nie występuje w żadnych regulacjach ale są łatwe w użyciu i stanowczo zalecane.

Regulaminy FIA są opublikowane na: <http://www.fia.com/sport/regulations> i składają się z „Międzynarodowego Kodeksu Sportu” i różnych specjalistycznych załączników (jak również szczegółowych Regulaminów Mistrzostw FIA). Obowiązują one we wszystkich zawodach, w których warunkiem przystąpienia jest posiadanie licencji FIA dla kierowcy lub zawodnika. Regulaminy zawodów krajowych mogą się trochę różnić, ale najważniejsze sprawy bezpieczeństwa nie.

Zatwierdzone przez FIA wyposażenie bezpieczeństwa jest opublikowane na Listach Technicznych FIA na: <http://www.fia.com/sport/homologation>

1 Przygotowanie

[Załącznik L](#), Rozdział II, Artykuł 1,2.3.3,3

Zanim zaczniesz startować w zawodach, pomyśl o swojej ogólnej sprawności fizycznej. Badanie lekarskie będzie obowiązkowe do uzyskania licencji, ale utrzymanie ponad przeciętnej formy korzystnie wpłynie na wynik sportowy i osobiste bezpieczeństwo. Jeśli jesteś w dobrej formie, ale masz obawy, że możesz rozchorować się w trakcie jazdy, musisz to zgłosić.

Wzrok

W sporcie, w którym szybka reakcja to podstawa, kontrola medyczna obejmuje oczy i test na daltonizm. Jeśli potrzebujesz okularów korekcyjnych, noś okulary ze szkła bezodpryskowego w nie metalowych, pełnych ramkach i zakładaj pełny kask. Szkła kontaktowe są dopuszczalne. Zatrzymaj się jeśli podczas jazdy masz z nimi jakikolwiek problem. Ważne jest abyś przed zawodami poinformował Lekarza Zawodów lub Ratowników o użyciu szkieł kontaktowych lub innych urządzeń które mogą komplikować pracę Ratowników lub opieki medycznej. Zamiast okularów słonecznych używaj przyciemnianego pasa na przedniej szybie.

Inwalidztwo

[Załącznik L](#), Rozdział I, Artykuł 10 i Rozdział II Artykuł 1.4, 1.5

Upośledzenie fizyczne nie może być przeszkodą do uprawiania sportu motorowego. PZM zarządzający sportem motorowym w Polsce jest otwarty aby Ci pomóc.

Doping

[Załącznik A](#), Artykuł 1,2,5,9,10,20,21

Załącznik 1 wyjaśnia twoją odpowiedzialność w związku z intencją lub użyciem „substancji zabronionych”, które tak jak w innych dyscyplinach sportu są również zabronione w sporcie motorowym gdyż mogą być potencjalnie niebezpieczne. Pokazuje też gdzie możesz znaleźć o nich bliższe informacje.

Warto pamiętać, że ślady substancji mogą pozostawać w organizmie i dawać pozytywny wynik testów wiele dni i tygodni po ich przyjęciu.

Badanie Lekarskie

[Załącznik A](#), Artykuł 4

Jeśli potrzebujesz lekarstw, także tych bez recepty, upewnij się że nie zawierają one substancji wyszczególnionych w przepisach FIA i w [Listach Substancji Zabronionych](#) Światowej Agencji Anty Dopingowej (WADA), których przyjmowanie uniemożliwia uczestnictwo w sporcie motorowym. Dotyczy to również „dopalaczy” poprawiających nastroj.

Jakkolwiek jeśli potrzebujesz kuracji z użyciem substancji zabronionej, która nie ma rozsądnej alternatywy, musisz ubiegać się o [Zgodę na Użycie Terapeutyczne](#). Załatwienie takiej zgody wymaga czasu, więc nie zwlekaj.

W razie jakichkolwiek wątpliwości lepiej zapytaj lekarza sportowego nie ryzykując pozytywnego wyniku testu dopingowego.

Zabezpieczenie

Jeśli to konieczne, noś łatwo rozpoznawalną metkę z twoimi potrzebami medycznymi. Metka powinna opisywać każdy medyczny warunek lub urządzenie, które może komplikować pierwszą pomoc lub opiekę. Może ona decydować o twoim życiu, gdy personel medyczny diagnozuje obrażenia w miejscu wypadku. W rajdach należy upewnić się, że kierowca / pilot są wzajemnie świadomi swojej kondycji zdrowotnej.

Obecność łańcuchów, amuletów i innej biżuterii, włączając te mocowane przez przedziurawiane ciało, może utrudniać interwencję w przypadku gdy jesteś ranny w wypadku. Ozdobne ćwieki przez wargi i języki mogą na przykład kolidować z medycznymi procedurami, a ćwieki w brwiach mogą zahaczać o kaski. Pomyśl o usunięciu ich przed startem w zawodach.

Równie ważny jest zakaz ścigania się z gumą do żucia w ustach – potencjalnym zabójcą, która podczas wypadku może utknąć w tchawicy. Uzasadnione jest również wyjęcie sztucznej szczęki.

Dobrym pomysłem jest opróżnienie pęcherza i jelit przed startem ... nerwy w naturalny sposób przypomną ci o tym.

Jeśli z jakiegokolwiek powodu będziesz czuł się znacznie poniżej normy, rozważ czy nie wycofać się ze startu, ponieważ możesz stwarzać niebezpieczeństwo dla siebie i innych ludzi. Myśl o swojej diecie a szczególnie o przyjmowaniu płynów. Generalnie lepiej jeść i pić częściej a mniej, niż napełniać się płynami i kaloriami tuż przed jazdą. W czasie długich, gorących zawodów musisz chronić się przed odwodnieniem.

Załącznik 2 zawiera dalsze propozycje w związku z dietą i nawodnieniem przed zawodami.

2 Osobiste wyposażenie bezpieczeństwa

Generalna zasada to kupować wyposażenie od znanych i sprawdzonych dostawców by mieć pewność, że wszystko ma odpowiedni standard krajowy lub FIA. Kryteria zmieniają się, więc musisz śledzić do ostatniej chwili najnowsze informacje.

Odzież

[Załącznik L](#), Rozdział III, Artykuł 2; Lista Techniczna Nr [27](#)

Bielizna: Nie oszczędzaj na niej tylko dlatego, że jest niewidoczna – gra ona kluczową rolę. Pod nią jest twoja skóra, w płomieniach to twoja ostatnia linia obrony. Zwiększa ona o 50% twoją ochronę przed poważnymi oparzeniami. Powinieneś unikać jakichkolwiek materiałów poza chroniącymi od ognia (np. Nomex), ponieważ przewodzą one ciepło na skórę a niektóre dodatkowo roztopią się i przykleją się do niej

Skarpety i rękawiczki: elementy te muszą być też odporne na płomienie. Rękawiczki w jaskrawym kolorze, kontrastującym z samochodem, będą lepiej zauważalne przez Startera i Sędziów PO gdy musisz zgłosić problem na polach startowych albo podczas wyścigu.

Kombinezon: kup najlepszy ognioodporny kombinezon zaakceptowany przez FIA na jaki możesz sobie pozwolić; on chroni twoje życie. Utrzymuj go w czystości i przestrzegaj instrukcji prania, by jakiegokolwiek ochronne właściwości nie sprąły się. Kombinezon nie powinien być nigdzie dopasowany - luźniejszy zapewnia lepszą wygodę i ochronę od ognia - i zawsze noś swoje własne kombinezony. Nie stosuj wypożyczonego wyposażenia.

Obuwie: upewnij się, że twoje buty są odporne na ogień, w dobrym rozmiarze a sznurowadła są zawiązane tak by nie wplątały się w pedały. Utrzymuj swoje skarpety i buty suche i czyste - kalosze są przydatne gdy na zewnątrz jest mokro.

Załącznik 3 przedstawia dodatkowe informacje o standardach odzieżowych FIA i ich użyciu.

Specjalna odzież osobista: podczas zawodów – np. rajdów - rozsądnie jest mieć kurtkę i czapkę by zapewnić sobie ciepło w strefie serwisowej lub gdy staniesz na odcinku – przez głowę organizm traci 30% ciepła. Hipotermia nie zwiększy twoich szans na zwycięstwo. Dobrym pomysłem może być wożenie w samochodzie koca termicznego, który ochroni cię przed zimmem.

Jeśli masz nieprzemakalny płaszcz ochronny przed deszczem, pamiętaj że niektóre są bardziej palne niż inne.

W pewnych zawodach możesz musieć chronić się przed oparzeniem słonecznym, albo upałem w samochodzie; odpowiednia wentylacja (w tym przez twój kask) i utrzymanie osobistego nawodnienia to sposób by walczyć z upałem. Jeśli temperatura ciała przekroczy 38 ° C, twoja wydolność zacznie szybko spadać.

Kask

[Załącznik L](#) Rozdział II, Artykuł 1,2.3.3,3; Lista Techniczna Nr [25](#), [33](#) i [41](#)

Poświęć czas na przymiarki nowego kasku, skorzystaj z fachowej porady i kup najlepszy na jaki możesz sobie pozwolić.

Kaski zamknięte zapewniają lepszą ochronę przed ogniem i urazami głowy niż otwarte. Kaski otwarte są tolerowane tylko w samochodach zamkniętych. Jest tak, bo czasami trzeba zdjąć kask wewnątrz samochodu by umożliwić dostęp do dróg oddechowych rannego kierowcy a usunięcie kask zamkniętego może być trudne. Jeśli startujesz w samochodzie zamkniętym, koniecznie sprawdź czy twój wzrost nie spowoduje takich trudności. Jeśli tak, musisz kupić kask otwarty.

Rozmiar jest ważny: kask, który nie leży jak ulał, w czasie wypadku może łatwo obracać się wokół głowy i spadać, a ochrona którą ma dostarczyć spada do zera. Nigdy nie noś kasku w nie swoim rozmiarze lub który by pasował potrzebuje dodatkowej wkładki.

Przymierzając kask, noś homologowaną przez FIA kominiarkę, kask powinien osiąść nisko na twoim czole. Górna krawędź kasku powinna być w zasięgu twojego wzroku.

Wyreguluj pasek podtrzymujący kask by pewnie trzymał go na miejscu i spróbuj zdjąć kask bez rozpinania go. Jeśli kask zasłoni ci oczy, to znaczy że jest za duży. Ruszenie go w jakimkolwiek kierunku musi być bardzo trudne a zdjęcie go niemożliwe bez uszkodzenia twojej skóry.

Założ kask, prawidłowo wyreguluj pasek podtrzymujący i prosić kogoś by ci pomógł - dotknij brodą do klatki piersiowej. Pomocnik stojąc na przeciw ciebie niech złapie za tylną krawędź kasku i pociągnie go do przodu. Kask nie powinien dać się zdjąć przy ściąganiu go z przeciętną siłą. Zasadniczo, wybierz najmniejszy kask, jaki możesz założyć, ale bez jakichkolwiek szczególnych punktów ucisków (czy próżni między głową a kaskiem).

Nie pożyczaj nikomu kasku!!!

Pasek podtrzymujący musi być tak ciasny jak to możliwe. Przy zapięciu za pomocą dwóch pierścieni D, dobrym pomysłem jest pasek przy drugim pierścieniu do szybkiego rozpinania przez pociągnięcie.

Jeśli jest podejrzenie urazu głowy lub szyi, kask może być zdjęty tylko przez dobrze wyszkolony zespół pod nadzorem lekarza. W takich przypadkach stosuje się proste, opatentowane systemy do ostrożnego zdjęcia kasku, które mogą być wprowadzone w każdym mistrzostwach i seriach. Obecnie dopuszczony jest pneumatyczny „Eject” i modyfikowane kominiarki [Arai](#) i Stand 21. Jeśli stosujesz taki system, twój kask powinien mieć odpowiednie oznaczenie.

Wybierz kask z dobrym systemem wentylacyjnym i możliwością współpracy z homologowanym systemem podtrzymania głowy FHR.

Wybór koloru kasku jest również ważny, ponieważ ciemniejsze kolory pochłoną więcej ciepła niż jasne, co może podnosić temperaturę twojego ciała i wpływać na twoją wydolność.

Osłona przeciwsłoneczna jest integralną częścią zabezpieczenia przed uderzeniami i ogniem.

Powinna posiadać mechanizm zabezpieczający przed otwarciem podczas wypadku. Nie zapomnij zdjąć folię ochronną z nowej osłony (to zdarza się, nawet w Formule 1!).

Podczas wolnych okrążeń osłona i kask powinny pozostać na miejscu aż do powrotu do Depot.

Kasku nie można modyfikować albo wiercić w nim dziur, a jeśli ma być malowany to tylko przy użyciu specjalnych farb by uniknąć uszkodzenia skorupy.

Nie ruszaj wykładziny, chyba że producent dostarczył w tym celu dokładną instrukcję.

Unikaj naklejanych akcesoriów. Jeśli są naprawdę niezbędne używaj te od producenta kasku, mocowane tak by mogły być łatwo zdjęte. Jeśli chcesz zamocować rurę do napojów, zrób zgodnie z instrukcją producenta kasku otwór o małej średnicy.

Nie montuj żadnego sprzętu do łączności w lub na kasku, ani nie ruszaj wykładziny w żaden sposób. Jeśli potrzebujesz przepuścić rurę do napoi albo kabel słuchawki na zewnątrz kasku, możesz zamocować go za pomocą rzepa do wewnętrznej powierzchni wykładziny, ale każdy kabel musi rozpinać się natychmiast kiedy opuszczasz samochód lub zdejmujesz kask.

[Załącznik J, Artykuł 253.8.3.5; Lista Techniczna Nr 23](#)

Chroń swój kask nawet gdy go nie używasz. Wykładziny na klatce bezpieczeństwa, tam gdzie może ona stykać się z kaskiem ochronią go przed uszkodzeniem, nawet najmniejszym.

Podczas rajdu, pomiędzy odcinkami specjalnymi trzymaj kask dobrze zabezpieczony, najlepiej w torbie z podszewką. Kask jest prawdopodobnie najważniejszą częścią wyposażenia bezpieczeństwa – opiekuj się nim a on zaopiekuje się tobą. Nie rzucaj ani, nie uderzaj kaskiem. Jeśli mocno uderzysz nim lub głęboko go zarysujesz, rozważ jego wymianę.

Po jakimkolwiek uderzeniu, nawet gdy spadł na podłogę, powinien być sprawdzony przez eksperta. Dobrym pomysłem jest od czasu do czasu odnowienie kasku, nawet gdy nie jest zniszczony. Miej pewność, że kask który wybrałeś jest oznakowany prawidłową etykietą i aktualnie zatwierdzony do twojej konkurencji. Oznaczenia przedstawione są na Listach Technicznych Nr [25](#), [33](#) i [41](#).

Urządzenie Podtrzymujące Głowę (FHR)

[Załącznik L](#), Rozdział III, Artykuł 3; Lista Techniczna nr [29](#) i [36](#)

Jednym z najbardziej zaawansowanych dla bezpieczeństwa kierowcy urządzeń jest system FHR (podparcie głowy i ramion). Najbardziej rozpowszechnionym, jest wprowadzonych w ostatnich latach, zatwierdzony przez FIA system [HANS®](#) a alternatywnym, również homologowany przez FIA system [Hybrid®](#). Są one noszone na ramionach, na kombinezonie a kask jest do nich przypięty paskami. Zazwyczaj urządzenie to podtrzymywane jest przez pasy ramieniowe. Homologowane urządzenia, podczas wypadku bardzo efektywnie przeciwdziałają nadmiernemu wyciągnięciu i skręceniu szyi, znacznie redukując obciążenia szyi i możliwość urazu kręgosłupa czy uderzenia głową o klatkę bezpieczeństwa.

FHR znacznie redukuje ryzyko urazu twarzy czy szyi podczas wypadku czołowego i nie ma żadnych wad pod warunkiem, że jest właściwie zainstalowany - niektóre samochody mogą wymagać korekty ustawienia siedzenia czy punktów mocowania pasów ramieniowych.

Stanowczo radzimy używać tych urządzeń na każdych zawodach – z rzadkimi wyjątkami są one obowiązkowe we wszystkich zawodach z kalendarza FIA.

Należy pamiętać, by mieć kask zatwierdzony do użycia z FHR (Lista Techniczna Nr 29) a zapinki na kasku były zamontowane przez producenta kasku lub autoryzowany serwis.

Jeśli startujesz w samochodzie zamkniętym, musisz umieć szybko rozłączyć FHR, gdy zahaczy się o cokolwiek podczas wypadku.

Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia mocowanego do kasku bez aprobaty FIA. Mało jest dowodów, że noszenie na szyi chronionych patentami aparatów lub kołnierzy pomaga podczas wypadku; niektóre mogą powodować urazu.

Opisane: „Instrukcja użycia HANS w Międzynarodowym Sporcie Samochodowym (01-07-2007)” publikowane na <http://www.pzm.pl/>

Ochrona słuchu

Hałas jest niewidocznym i czasami lekceważonym zagrożeniem w sporcie motorowym.

Długie wystawianie się na działanie hałasu o wysokim natężeniu może powodować utratę słuchu, albo szum uszny (dzwonienie w uszach), który w ostrej formie może mieć tragiczne konsekwencje dla twojego zdrowia. W odróżnieniu od złamanej kończyny, uszkodzonego słuchu nie odzyskasz, więc zawsze używaj dobrych zabezpieczeń (chroniących słuch). Jeśli masz otwarty układ wydechowy używaj modelowane zatyczki do ucha. Dla lepszych wyników, przed wyborem urządzenia tłumiącego wskazana jest konsultacja z audiologiem.

Oprócz hałasu silnika (lub wykrzykującego pilota), szkodliwy może być również szum wiatru – następny dobry powód by nosić odpowiednio dopasowany kask.

3 Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu

WAŻNE: Wszelkie modyfikacje nie wpływające na osiągi a zwiększające wygodę i bezpieczeństwo są dozwolone, ale przed wykonaniem jakiegokolwiek modyfikacji samochodu, najlepiej jest sprawdzić czy odpowiednie przepisy techniczne - Załącznik J na to pozwala. Jako ścigający się kierowca będziesz prowadził lepiej, gdy twój samochód będzie w najwyższym możliwym stopniu przyjazny kierowcy poprzez działania w następujących obszarach.

Fotele

<i>Ogólnie:</i>	Załącznik J Artykuł 253.16 Listy Techniczne nr 12 i 40
<i>Samochody GT</i>	Załącznik J Artykuł 257a.15.4.1
<i>Samochody Sportowe Produkcyjne i CN</i>	Załącznik J Artykuł 259.14.4
<i>Samochody Super Produkcyjne</i>	Załącznik J Artykuł 260.901a2
<i>Samochody Super 2000</i>	Załącznik J Artykuł 254 a. 5.7.3 i 263.6.2
<i>Samochody F3</i>	Załącznik J Artykuł 275.14.6 i 7
<i>Samochody Autocross i rallycross</i>	Załącznik J Artykuł 279.2.3
<i>Ciężarówki</i>	Załącznik J Artykuł 290.2.18.4

W samochodach produkcyjnych (seryjnych), fotel powinien być homologowany przez FIA. Zwróć uwagę na:

- pewne trzymanie boczne szczególnie wokół bioder;
- pewne boczne trzymanie blisko ramion kierowcy;
- pewne trzymanie na boki i do tyłu wokół głowy

Fotele zgodne ze Standardem FIA 8862 spełniają te wymagania.

W samochodach nie produkcyjnych (produkowane w pojedynczych sztukach) powinien być homologowany przez FIA fotel lub mocna, jednoczęściowa, dobrze dopasowana skorupa z mocnymi bokami i zagłówkiem z tyłu, mocowana do kokpitu, z wkładkami pochłaniającymi energię z materiału zgodnego ze standardem FIA *Lista Techniczna nr [17](#)* i śliską powierzchnią.

W samochodach w których montowany jest fotel:

- oparcie powinno być odchylone od pionu nie więcej niż 30 °
- tylna powierzchnia zagłówka powinna być pionowa
- boki zagłówka powinny być tak wysokie i tak blisko kasku jak to jest możliwe bez ograniczania ruchów głowy i widoczności
- fotel powinien być używany jedynie z oryginalną wykładziną; zbyt grube wykładziny podczas wypadku zmniejszają ochronę zapewnianą przez fotel i pasy bezpieczeństwa

Fotel i pasy zapewnią skuteczną ochronę w czasie wypadku tylko jeśli fotel będzie solidnie zamocowany do podłogi. Dlatego zrób to zgodnie z instrukcją producenta albo poproś o konsultację Sędziego Technicznego by sprawdził twój sposób zamontowania fotela i wsporników montażowych.

Pasy bezpieczeństwa

<i>Ogólnie:</i>	Załącznik J Artykuł 253.6 Listy Techniczne nr 24
<i>Samochody GT</i>	Załącznik J Artykuł 257a.15.2
<i>Samochody Sportowe Produkcyjne i CN</i>	Załącznik J Artykuł 259.14.2
<i>Samochody Super Produkcyjne</i>	Załącznik J Artykuł 260.901a4
<i>Samochody Super 2000</i>	Załącznik J Artykuł 254 a. i 263.6.3

Samochody F3
Samochody Autocross i rallycross
Ciężarówki

Załącznik J Artykuł [275.14.4](#)
Załącznik J Artykuł [279.2.8](#)
Załącznik J Artykuł [290.2.6](#)

- Zawsze gdy to możliwe używaj pasów 6 punktowych (przynajmniej)
- Pasy pracują tylko w jednym kierunku. Zapewnią najlepszą ochronę gdy są jak najkrótsze i zamontowane w linii prostej. Zawsze mocno zaciskaj pasy.
- Upewnij się, że punkty kotwiczenia zainstalował w samochodzie profesjonalista zgodnie z aktualnymi wskazówkami od producenta i FIA.
- Pas biodrowy powinien otaczać miednicę nie brzuch: górna krawędź powinna przebiegać poniżej kości miednicy. Dolna krawędź pasa powinna przebiegać powyżej kości bioder.
- Gdy pasy ramieniowe są dociśnięte nie powinny ściągać pasa biodrowego z miednicy na brzuch. Zazwyczaj można tego uniknąć przez dociskanie pasa biodrowego jako pierwszego i przez upewnienie się, że pasy kroczy są właściwej długości.
- Ważne by trzymać regulator pasa ramieniowego najniżej jak to możliwe, z dala od szyi – źle ułożony może spowodować poważny uraz.
- Pasy są tak zaprojektowane, by rozciągając się pochłaniały energię. Zaciśnięte najciaśniej jak to możliwe (ale tak byś mógł oddychać) w czasie wypadku zapobiegną ruchowi do przodu. Jeśli pas kroczy pozostawisz luźny, szarpnięcie zwiększy luz pasów zamiast pochłoniąć energię. Dobrym pomysłem jest ostateczne dociągnięcie pasów na polach startowych po zakończeniu okrążenia formującego.
- Pasy zawodzą tylko gdy są wcześniej uszkodzone - sprawdzaj je regularnie czy nie mają przecięć lub przetarć i wymień jej, jeśli masz wątpliwości. Zwróć również uwagę na wygięte klamry, niewłaściwe mocowania, zły przebieg przez fotel albo przez brzegi fotela.
- Używaj tylko pasów homologowanych przez FIA i nigdy nie kupuj i nie używaj pasów z drugiej ręki. Nie dopuść, by twoje pasy wyglądały niechlujnie, bo Kontrolerzy nie dopuszczą cię do zawodów.
- Musisz wiedzieć jak rozpiąć pasy, pamiętając że możesz robić to siedząc z głową w dół.
- Zawsze wymień pasy po wypadku.

WAŻNE: pasy bezpieczeństwa z dwoma pasami na każdym ramieniu są homologowane przez FIA do użytku z systemem HANS dla kierowców, którzy preferują niskie położenie regulatora pasa ramieniowego. *Opisane: „Instrukcja użycia HANS w Międzynarodowym Sporcie Samochodowym (01-07-2007)” publikowane na <http://www.pzm.pl/>*

Siatka na oknie

Ogólnie: Załącznik J Artykuł [253.11](#)

W wielu konkurencjach wymagana jest na bocznych oknach samochodów zamknięta siatka z systemem szybkiego odpinania. Nie można przeceniać jej roli w ochronie rąk i ramion podczas dachowania.

Wskazane jest by na zewnątrz samochodu było oznakowane miejsce rozłączania.

Siatka wokół głowy i ramion

We wnętrzu samochodów zamkniętych, po obu stronach kierowcy, dozwolone jest umieszczenie siatek tak zaprojektowanych, by ograniczały ruch głowy i ramion podczas wypadku.

Siatka otaczająca oparcia fotela podtrzymuje także fotel podczas uderzenia z tyłu.

Siatka taka może być ważnym uzupełnieniem dla ochrony zapewnianej przez fotela nawet o Standardzie FIA 8862, pomagającym zmniejszać poważne obrażenia i poprawiać bezpieczeństwo.

Wykładziny

Ogólnie: Załącznik J, Artykuł [253.8.3.5](#)

Poszukaj w kokpicie krawędzi i naroży z którymi twoja głowa, ręce i nogi mogą mieć kontakt; przestrzeń wokół nich obłóż odpowiednim materiałem pochłaniającym energię – zgodnym ze standardem FIA dla głowy i materiałem [CONFOR®](#), [Sunmate](#) lub podobną pianką dla kończyn.

- By zidentyfikować te obszary usiądź w fotelu i wierzgaj do przodu i na boki. Jeśli jest coś, co nawiązuje kontakt z kostką, łydką albo udem, szczególnie przy kolanie, to powinno być wyłożone wykładziną. Jeśli miejsce to nie będzie dobrze wyściełane, może być przyczyną bólu czy urazu.
- Zmiana biegów: Idealne są łopatki za kierownicą. W przypadku wyeksponowanej dźwigni zmiany biegów, dla jej gałki należy unikać promienia mniejszego niż 25 mm i wyłożyć dźwignię gęstą pianką albo gumą jak opisano powyżej.
- Jeśli twój mechanizm zmiany biegów jest odsłonięty, powinien być zabudowany gładką obudową, która będzie chronić twoje udo podczas uderzenia bocznego o podstawę dźwigni. Użyj grubej gumowej wykładziny, która nie zakryje dźwigni ale osłoni cię przed kontaktem z mechanizmem.
- Obłóż sztywną pianką homologowaną przez FIA, każdą rurę klatki bezpieczeństwa bliższą niż 50 cm od twojej głowy. Pomimo że homologowane wykładziny są twarde jak drewno i nie mogą być ściśnięte palcem, działają gdy podczas wypadku uderzy w nie hełm chroniący głowę. Były one naukowo opracowywane do redukcji uderzeń w powiązaniu z właściwościami kasku, tak byś mógł przeżyć różne rodzaje uderzeń, które dawniej poważnie raniły lub zabijały kierowców. Zwykła piankowa guma nic w tej sytuacji nie pomoże, nawet jeśli jest wygodniejsza przy lekkim uderzeniu w głowę.
- Obłóż pianką kolumnę kierowniczą i jej wsporniki.
- Wskazane jest nosić nakolanniki. Powinny one zakrywać zewnętrzną część obu kolan i wewnętrzną jednego. To chroni kolana podczas uderzenia z boku w szczególności wrażliwą górną część kolana po stronie zewnętrznej (która może nawet ucierpieć w wyniku ucisku zabudowy kokpitu single-seater niezależnie od wypadków), jak również zewnętrzną, dolną część kolana. Wokół tej kości przechodzą ważne nerwy, bardzo wrażliwe na uszkodzenia. Nosząc właściwe nakolanniki chronisz również wewnętrzne części kolan przed uderzeniami i uszkodzeniami o siebie. W single-seater można to też osiągnąć przez obłożenie wykładziną wewnętrznych ścian kokpitu i przegrody i przez użycie siedzenia z wyściełaną przegrodą między kolanami.
- Kostki mogą być chronione stosując ochraniacze wewnątrz skarpet lub butów.
- Ochraniacze łokci są też zalecane, szczególnie w single-seaters gdzie łokcie mogą być ustawicznie podrażniane. Inną przyczyną podrażnień może być noszenie ogniodopornego kombinezonu bez homologowanej przez FIA bielizny z długim rękawem. Nie noszenie bielizny z długim rękawem powoduje ocieranie materiału kombinezonu o niechronioną skórę łokcia.

W każdym przypadku wybieraj i montuj wykładziny tak by nie przeszkadzały w działaniu i prowadzeniu samochodu

Wentylacja

Naukowe badania pokazały, że fizyczne i umysłowe zdolności człowieka spadają gdy temperatura jego ciała przewyższa 38 ° C. Jeśli temperatura w twoim kokpicie może być za wysoka, zapewnij wentylację odpowiednią do temperatury otoczenia i wilgotności. Musi ona gwarantować że ilość powietrza które opuszcza kokpit i do niego napływa jest równa. Pomaga również stosowanie na oknach ekranów od słońca i skutecznej izolacji od wydechu i silnika. Szczególnie podczas zawodów zapewnij sobie właściwe nawodnienie, jak to opisano w Załączniku 2.

Należy zauważyć , że badania naukowe wskazały, że nie noszenie homologowanej przez FIA bielizny i kombinezону, miało niewielki wpływ na redukcję temperatury ciała a należy spodziewać się że będzie miało znaczący wpływ na jej podniesienie w razie pożaru.

Dodatkowy komfort

Ogólnie:

Samochody Gr N

Samochody Gr A

Samochody GT3

Samochody Super Produkcyjne

Samochody WRC

Samochody Super 2000

Samochody Autocross

Samochody Rallycross

Załącznik J Artykuł [252.7.3](#)

Załącznik J Artykuł [254.6.7.3](#)

Załącznik J Artykuł [255.5.7.4](#)

Załącznik J Artykuł [257a.13](#)

Załącznik J Artykuł [260.901-access3](#)

Załącznik J Artykuł [255a.5.7.3](#)

Załącznik J Artykuł [254 a.5.7.3](#) i [263.13.2](#)

Załącznik J Artykuł [279.5.2.10](#)

Załącznik J Artykuł [279.4.5](#)

Jeśli instalujesz w samochodzie pojemnik na napoje, sprzęt radiowy, telefon komórkowy, kamerę wideo albo jakiegokolwiek inne przedmioty, musisz brać pod uwagę, że jeśli nie są należycie umocowane mogą być niebezpieczne, dla przykładu gdy oderwą się i utkwia pod pedałem hamulca czy gdy w wypadku uderzą cię albo ty uderzysz się o nie. Zamocuj je by wytrzymały przyspieszenie 40g a jeśli są twarde lub mają ostre krawędzie, zamocuj je daleko od siebie.

W pewnych sytuacjach światło może oślepić kierowcę co może doprowadzić do wypadku (słońce nisko na niebie czy reflektory samochodów z tyłu). Pas w górnej części przedniej szyby albo taśma na tylnej szybie może temu zapobiec.

Wyłącznik bezpieczeństwa

Ogólnie: Załącznik J Artykuł [253-13](#)

Upewnij się, że wyłącznik prądu i wewnętrzny włącznik systemu gaśniczego są łatwo dostępne (w rajdach również dla pilota) gdy siedzisz w fotelu zapięty w pasy.

4 Na zawodach

Musisz doskonale znać ogólne i szczegółowe zasady zawodów w których uczestniczysz. Oczywiście? Zapewne, ale nie każdy je zna i każdy, kto na przykład nie rozróżnia sygnałów flagowych lub znaków na odcinku specjalnym jest niebezpieczny dla siebie i innych kierowców, więc ucz się znaczenia wszystkich sygnałów które możesz spotkać i zasad jazdy na wyścigach i rajdach.

Zachowanie na trasie: [Załącznik H](#), Artykuł 2.4 i 2.9; dla Autocross i Rallycross: 3.2.3; dla Rajdów: 5.5.4; dla Rajdów terenowych: 6.5; dla wyścigów górskich: 7.2.4.

Równie uważnie studiuj regulaminy uzupełniające i oficjalne komunikaty kierownictwa zawodów w których uczestniczysz, gdyż mogą zawierać specjalne instrukcje o polach przedstartowych, procedurze startowej, zasadach samochodu bezpieczeństwa czy jak po mecie dojechać do parku zamkniętego itp. Wszystkie z nich mogą przyczynić się do twojego bezpieczeństwa i twojego sukcesu bo choć „meta jest najważniejsza, to najważniejsze żebyś był na mecie”

Jeśli masz wątpliwości dotyczące regulaminu pytaj.

Sensownie jest znać prawo krajowe jak na przykład ograniczenia prędkości gdy ciągniesz przyczepę itd. Nagłośnione twoje wykroczenie drogowe może kompromitować sport samochodowy a dla ciebie zła prasa może oznaczać trudności w znalezieniu sponsora.

Podczas zawodów prowadź tak szybko jak to możliwe, mając na uwadze bezpieczeństwo i zasadę, że na torze „nie czyni drugiemu co tobie nie miłe”. Jeśli podczas treningu zamierzasz jechać wolno, np. przygotowując czyste okrążenie, musisz to wykonać tak, by nie utrudniać jazdy innym kierowcą ani w jakikolwiek inny sposób sprowadzać na nich niebezpieczeństwo. Upewnij się, że ustawienie lusterek pozwala ci widzieć inne samochody. W sporcie samochodowym wypadki zdarzają się na wiele sposobów ale błędy kierowców są ich najczęstszą przyczyną, więc twoje życie jest dosłownie w twoich rękach.

Nade wszystko zawsze podporządkuj się poleceniom sędziów. Ich instrukcje przeważnie wynikają z zasad bezpieczeństwa i choć czasem nie będziesz tego rozumiał, bądź dla nich uprzejmy. Sędziemu nie jest łatwo rozwiązywać problemy, jeśli kierowca na niego krzyczy.

WAŻNE: Pomyśl czy może w przyszłości nie zostać sędzią? Nie tylko dalej będziesz robić coś dla sportu ale mając doświadczenie i wiedzę jak przebiegają zawody pomożesz ulepszać je.

Jeśli musisz się zatrzymać lub opuścić samochód na torze

[Załącznik L](#), Rozdział IV, Artykuł 3

- Gdy to możliwe, to zatrzymuj się koło miejsca do usuwania pojazdów, oznaczonego dużym 1 m² pomarańczowym panelem odblaskowy malowany na barierze albo przy innych, wskazujących wyjazd znakach. Gdy się palisz, spróbuj zaparkować przy PO lub przy gaśnicy oznaczonej małym pomarańczowym panelem odblaskowym albo innym znakiem umieszczonym nad barierą. Lokalizacje takich punktów musisz zapamiętać podczas treningów.
- Jeśli masz wybór, to nigdy nie zatrzymuj się w miejscu, gdzie samochody które wypadły z toru odhamowują lub stają.
- Pozostaw samochód na luzie (jeśli nie może się stoczyć) z kołem kierownicy na miejscu i kluczykiem w stacyjce
- Jeśli lokalny zwyczaj nie zaleca inaczej, nie zostawaj w samochodzie ani nie stój koło niego – przejdź za barierą tak szybko jak to możliwe.
- Nie zdejmuj kasku do czasu aż będziesz stał za barierą.
- O problemach powiadom zespół dopiero z bezpiecznego miejsca

- Nie przechodź przez tor bez instrukcji sędziego PO.
- Jeśli wiesz, że gubisz olej, zjedź z linii wyścigowej tak szybko jak to możliwe. W takiej sytuacji nigdy nie próbuj wracać do Depot.

Jeśli musisz stanąć na odcinku specjalnym rajdu

- Postępuj tak jak nakazuje [Załącznik H](#), Artykuł 5.5.5

WAŻNE: Wskazane jest byś został przy samochodzie aż przyjedzie holownik i odholuje go do Depot zwracając uwagę by nie powstały nowe uszkodzenia, chyba że zastąpi cię ktoś z zespołu.

5 Jeśli zdarzy się wypadek

Przygotowałeś jak należy, masz odpowiedni sprzęt, przestudiowałeś regulaminy - ale wciąż możecie mieć wypadek.

Jeśli czujesz że dojdzie do wypadku

- Im mniejsza odległość od miejsca, w które możesz uderzyć, tym mniej mocne będzie uderzenie, gdy do niego dojdzie.
- W przypadku uderzenia bocznego lub pod kątem, jeśli to możliwe przesun głowę i nogi w stronę uderzenia (do zagłówka czy wykładzin) nigdy nie odsuwaj się od nich.
- W przypadku uderzenia czołowego lub z tyłu połóż głowę na zagłówku i jeśli masz FHR pozwól mu zadziałać.
- Pozostaw ręce na kierownicy, ale kciuki skieruj na zewnątrz.
- Nie próbuj przyjąć uderzenia napinając mięśnie.

Na torze po wypadku sędziowie PO muszą za pomocą flag natychmiast spowolnić innych kierowców, by mogli cię ominąć a ratownicy mogli bezpiecznie udzielić ci pomocy.

Sędziowie PO muszą również złożyć meldunek Sędziemu Głównemu. Zwykle Ratownicy przybywają z pomocą w ciągu kilku sekund. Musisz z nimi współpracować.

[Załącznik H](#), Artykuł 2.5.2, [Załącznik L](#), Rozdział IV, Artykuł 3 (na torze)

Jeśli samochód stoi w niebezpiecznym miejscu, to dla zmniejszenia zagrożenia trening czy wyścig będzie przerwany, zawieszony lub neutralizowany przez wyjazd samochodu bezpieczeństwa. Ratownicy zostaną wysłani jeśli będziesz ranny lub uwięziony; Sędziowie PO przygotowani są do walki z ogniem. Jeśli sędziowie wezmą cię pod ramiona lub wydadzą ci instrukcje, to dlatego że możesz być w szoku i w potencjalnym niebezpieczeństwie – pozwól im wyjąć cię tak bezpiecznie jak to możliwe. Nie przechodź przez tor bez ich wskazówek.

Procedury dla wypadków na torze:

Jeśli miałeś wypadek, czy jest coś co mógłbyś zrobić by pomóc Ratownikom?

- Zachowaj spokój
- Użyj wyłącznika bezpieczeństwa by odłączyć obwody elektryczne i zatrzymać podawanie paliwa do silnika.
- Jeśli zobaczysz ogień uruchom system gaśniczy. Jeżeli wyjście z zamkniętego samochodu jest niemożliwe, musisz być gotowy za pomocą nóg wypchnąć przednią lub tylną szybę.
- Jeśli samochód stoi na torze czy drodze, nie odpinaj pasów ani nie zdejmuj kasku do chwili aż będziesz pewny, że możesz bezpiecznie wyjść lub Sędziowie PO nie udziela ci takich instrukcji.
- Jeśli samochód stoi na dachu powstrzymaj się przed rozpięciem pasów by uniknąć lądowania na głowie i uszkodzenia karku.
- Pamiętaj o zdjęciu koła kierownicy.
- Będąc zły lub zdezorientowany, zamiast natychmiast wyskakiwać na zewnątrz, prosto pod rozpędzone samochody, lepiej policz do pięciu.
- Jeśli jesteś ranny i czujesz trudności z poruszaniem się, najlepiej zostań na miejscu i poczekaj na Ratowników. Pomóż im zrozumieć twój problem i czekaj aż lekarz pokieruje dalej akcją by nie narażać cię na dodatkowe obrażenia.

Jeśli nie miałeś dość szczęścia by nie mieć wypadku, rób dokładnie to co mówi lekarz. Nawet po drobnym wypadku lekarz może zabrać cię na kontrolę. Zgódź się na to. To dla twojego dobra. [Załącznik L](#), Rozdział II, Artykuł 2 i 3

Procedury dla wypadków podczas rajdów:

Załącznik H, Artykuł 5.5.4, 5.5.5, 5.6.1

- czytaj uważnie regulaminy mistrzostw rajdowych i regulaminy uzupełniające zawodów, staraj się zrozumieć stosowane sposoby zabezpieczenia a szczególnie zwróć uwagę na sygnały i procedury stosowane gdy dojdzie do wypadku czy unieruchomienia samochodu na odcinku specjalnym. Może będziesz musiał zatrzymać się i pomagać załodze potrzebującej pomocy lub informować Centrum Kontroli Rajdu.
- Musisz mieć pod ręką telefon komórkowy z numerem Centrum Kontroli Rajdu.
- Sprawdź swoją apteczkę i upewnij się, że zawiera wszystko co może być potrzebne do udzielenia pierwszej pomocy.

Musisz znać rozmieszczenie punktów radiowych na odcinku. Jeśli masz awarie lub wypadek, powinieneś pozostać w bezpiecznym miejscu w pobliżu samochodu; jeśli oddalenie się od samochodu jest konieczne, musisz wiedzieć gdzie jesteś i na co się narażasz – łatwiej jest znaleźć dwóch ludzi czekając w pobliżu samochodu niż szukać jednego błądząc po lesie.

6 Pierwsza pomoc

Warto przejść szkolenie dotyczące pierwszej pomocy. Podczas rajdu możesz być pierwszy na miejscu wypadku; zastanów jak byś się czuł, gdybyś był pierwszą osobą na miejscu wypadku i nie wiedział co robić. Wiedza na temat pierwszej pomocy pomoże ci też zrozumieć co ratownicy robią dla ciebie.

Różne krajowe i międzynarodowe organizacje oferują kursy pierwszej pomocy przy minimalnym koszcie. To może ocalić życie.

7 Bliższe informacje

Czytaj biuletyny PZM i FIA, przeglądaj witryny internetowe by śledzić publikacje i materiały video na temat bezpieczeństwa, sędziowania, ratownictwa i pierwszej pomocy.
Nigdy nie lekceważ regulaminów uzupełniających.

Załącznik 1

Antydoping w sporcie motorowym

Możesz myśleć „Nie stosuję dopingu, więc nie muszę się tym martwić”, ale niestety musisz o tym myśleć, bo codzienne produkty zawierają wiele zabronionych substancji i przypadkowo możesz skończyć z pozytywnym wynikiem testu antydopingowego.

Musisz zacząć myśleć w ten sposób: Jestem odpowiedzialny za wszelkie substancje, które wprowadzam do swojego organizmu, bez względu na to czy przyjmuję je celowo czy nieświadomie.

Przyjmowanie alkoholu i konopi indyjskich jest zabronione: oba środki modyfikują zachowania kierowcy a konopie mogą być wykryte w organizmie kilka tygodni po spożyciu. Bądź ostrożny: suplementy diety nie zawsze wymieniają wszystkie środki, które zawierają. Powiedz swojemu lekarzowi czy aptekarzowi że trenujesz lekką atletykę – łatwiej zrozumie.

- Jeśli zachorujesz i musisz przyjmować zakazane leki (które nie mają dozwolonych zamienników), musisz z lekarzem wypełnić formularz [Zgodę na Użycie Terapeutyczne](#) i wysłać go do zatwierdzenia do Narodowej Organizacji Anty-Dopingowej (lub w pewnych przypadkach określonych w regulaminach bezpośrednio do FIA).
- Zawartość niektórych leków może różnić się w różnych krajach, dlatego podczas zagranicznych podróży musisz wozić ze sobą konieczne własne leki
- Nawet pozornie łagodne leki takie jak krople do oczu, krople do nosa albo pastylki na ból gardła mogą zawierać zakazane substancje.

Musisz więc poważnie ograniczyć samo leczenie i zawsze być świadomym jakie środki przyjmujesz.

Dodatkowe informacje możesz uzyskać na: <http://www.fia.com/sports/fia-anti-doping-regulations>

Na tej witrynie i na innych witrynach anty-dopingowych narodowych federacji (ASN), w przyszłości będziesz mógł przerobić kurs e-learningu: FIA Race True, dostępny w języku angielskim, francuskim, niemieckim, hiszpańskim i rosyjskim (więcej języków w przyszłości).

W ciągu 30 minut zapoznasz się z kluczowymi zagadnieniami anty-dopingowymi, których musisz być świadomym.

Koniecznym jest zrobić ten kurs. Te 30 minut może zmienić twoje życie unikając pozytywnych wyników testów wynikających z niewiedzy.

Zapamiętaj również, że Światowa Agencja Antydopingowa (WADA) utworzyła listę zabronionych substancji i metod w sporcie kwalifikowanym, która dostępna jest za darmo jako aplikacja na iPhone'a w app store. <http://itunes.apple.com/us/app/wada-prohibited-list-2012/id408057950?mt=8>

Skontaktuj się ze swoją Narodową Organizacją Antydopingową lub PZM jeśli masz jakieś pytania w sprawie antydopingowego.

Załącznik 2

Nawodnienie i dieta podczas zawodów -komunikat wydany przez Komisję Medyczną FIA

Podczas prowadzenia samochodu pocenie się może powodować utratę 0,5 do 1 litra płynu na godzinę, zależnie od sytuacji i temperatury zewnętrznej. Ta strata może powodować wybitne obniżenie wydolności kierowcy i znacznie zagrażać jego bezpieczeństwu.

Trudno jest robić uogólnienia kiedy może grozić odwodnienie, gdyż pocenie się i utrata soli mineralnych są cechą bardzo indywidualną.

Poniżej zalecenia opracowane dla kierowców F1 biorący udział w Grand Prix (2 godziny intensywnego wysiłku fizycznego i napięcia psychicznego w wysokich temperaturach) a ty możesz je zaadoptować do swoich indywidualnych potrzeb i typu aktywności.

Co pić?

dla wyścigów krótszych niż 2 godziny utrata soli mineralnych jest nieistotna; najlepszym napojem, jak pokazują badania jest niegazowana woda, żadne poważne badania nie wykazały, że inne płyny są lepsze. Z wodą może być mieszany sok owocowy lub pomidorowy.

Konieczne jest picie:

- przed wyścigiem
- podczas wyścigu
- po wyścigu.

Ponad 5 litrów płynu może być spożywanych w małych dawkach w dniu wyścigu w zależności od klimatu, dla przykładu:

- 1 litr rano, przed wyścigiem
- 1 – 2 litry w czasie wyścigu
- 2 litry po wyścigu

Nie czekaj aż pojawi się pragnienie, wtedy może być już za późno by zapobiec odwodnieniu.

Ogólne rady na dzień wyścigu

Należy wykluczyć:

- alkohol
- pokarmy ciężkostrawne: melon, ogórek, kapusta, cebula, potrawy smażone czy przyprawy.

Należy unikać:

- napoi gazowanych
- kawy, herbaty (ich moc zależy od indywidualnych upodobań)
- dużych ilości owoców
- dużych ilości słodczy

Zalecane są:

- niegazowana woda, soki owocowe, napoje energetyczne;
- wolno pochłanialne cukry (makaron, ryż, chleb);
- szybko pochłanialne potrawy o dużej kaloryczności (suszone owoce, orzechy).

Pamiętaj że produkty mrożone zwiększają ryzyko infekcji bakteryjnych jeśli nie są przechowywane w odpowiednich warunkach, trudnych do zapewnienia w czasie wyścigu czy rajdu. Ważne jest by ci smakowało – inaczej możesz nie zjeść tak dużo jak potrzebujesz, co wpłynie na twoją wydolność i bezpieczeństwo.

Sugerowane menu na dzień wyścigu

Śniadanie: duże, pij ile chcesz, ale w małych ilościach.

Przed wyścigiem: mały posiłek jeśli masz ochotę, np. chleb, ser, szynka, surówka mieszana, makaron, jeden owoc, czy kilka herbatników.

Napoje: wypić około 1 litra, w proporcji (2 / 3 woda, maksimum. 1 / 3 soku), na przestrzeni dwóch godziny przed wyścigiem.

Nie zapominaj oddać mocz przed wyścigiem. Podczas wyścigu: w zależności od czasu jego trwania pożądanę jest wożenie urządzenia do podawania płynów. Zależnie od spożywanej ilości, powinno zawierać 1 do 2 litrów nie gazowanej wody, którą można połączyć z nisko słodzonym sokiem (niepełna 25 gram. na litr) albo napój energetyczny.

Po wyścigu: pij mnóstwo płynu. Do jedzenia dodaj odrobinę soli, by uzupełnić jej utratę. Czwierć litra soku owocowego uzupełnia sole mineralne wydalone razem z 2 czy 3 litrami potu, czyli tyle ile straciłeś podczas wyścigu. Sok pomidorowy ma takie same własności.

Załącznik 3

Ochrona osobista przed ogniem

Ognioodporne ubrania

Standard FIA 8856-2000 zawiera wskazówki przytoczone poniżej. Wymagane przez FIA noszenie kompletnej (pełna długość) bielizna i kominiarki jest wynikiem długoletnich doświadczeń i testów z płonącym paliwem. Pamiętaj że ochrona oferowana przez ubranie wyścigowe jest wciąż bardzo ograniczona. Można doznać oparzeń pod pozornie niezniszczonym ubraniem, w tym przypadku wskazane jest schłodzić obszar wodą, ale nie usuwać odzieży przywierającej do twojej skóry.

Wyciąg ze Standardu FIA 8856-2000

Odzież ochronna nie ochroni cię przed wszystkimi możliwymi zagrożeniami, które mogą spotkać cię ścigając się w samochodzie. Standard ten przewiduje, że ubranie musi zabezpieczać cię przed gorącym i płomieniami w minimalny stopniu wpływając na twój osobisty komfort.

Użytkownik musi zapewnić, by ubranie nie było zbyt obcisłe ponieważ zmniejsza to poziom ochrony, i by było wygodne w użyciu w warunkach w jakich jest używane.

Dla uzyskania maksymalnej ochrony powinna być stosowana cała odzież zalecana przez Załącznik L (Rozdział III, Artykuł 2) do Międzynarodowego Kodeksu Sportu FIA.

Kierowcy powinni być świadomi szczególnej wrażliwością szyi, nadgarstków i kostek.

Szyja, nadgarstki i kostki zawsze zostaną przykryte co najmniej dwoma sztukami odzieży ochronnej.

Haft wykonywany na kombinezonie musi być wyszywany tylko na zewnętrznej warstwie, dla lepszej izolacji ciepła.

Podkład pod naszywki musi być nie palny zgodny ze standardem ISO 15025 by unikać zapalenia się naszywki, co wpłynęłoby na ochronę dawaną przez kombinezonu.

Nić użyta dla mocowania naszywek na kombinezon musi być nie palna zgodna ze standardem ISO 15025.

Zaleca się również by nici używane do haftowania na podkładach oraz na zewnętrznej warstwie kombinezonu była nie palna zgodna ze standardem ISO 15025.

Mocowanie naszywek lub znaków za pomocą klejenia na gorąco nie może być stosowane. Homologowana odzież nie może być skracana.

WAŻNE: Każdy haft nie spełniający tych wymogów spowoduje anulowanie homologacji kombinezonu a jego użytkownik może być na wniosek sędziego technicznego wykluczony przez ZSS zawodów, podczas których niezgodność została zauważona.

