

Ausbildungsrichtlinie

Rettungsorganisationen



Stand: [25.03.2020](#)

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
2. Anforderungen	3
3. Ausbildungsstufen	3
4. Zulassung	3
4.1 Allgemeine Zulassungsvoraussetzungen	3
4.2 Besondere Zulassungsvoraussetzungen	3
4.3 Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen	6
5. Ausbildungsziele	6
6. Prüfung	7
7. Fortbildung	7
ANHANG	8
A.1 Medizinischer Einsatzleiter	8
A.2 Leitender Rennarzt	10
A.3 Extrication Team	11
A.4 Medical Car Crew	12
A.5 Medical Intervention Car	14
A.6 RTTLS TL SIM	16
A.7 Zusatzbefugnis „alternative Antriebe“	16

Im nachfolgenden Text stehen die Bezeichnungen Sportwart oder Sportwart-Anwärter sowohl für weibliche als auch für männliche Personen.

1. Allgemeines

- (1) Der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) übt nach seiner Satzung die Sporthoheit für den Motorsport in der Bundesrepublik Deutschland aus. Die sich daraus ergebenden Anforderungen, Aufgaben und Befugnisse sind für den Automobilsport im Internationalen Sportgesetz (ISG) der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) und für den Motorsport im Internationalen Sportgesetz (Sporting Code) der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) und der FIM Europe geregelt.
- (2) In §2 der Satzung des DMSB ist festgelegt, dass der DMSB für die Überwachung des Motorsports nach einheitlichen Regeln zuständig ist. In Ausübung seiner satzungsgemäßen Aufgaben ist der DMSB daher unter anderem auch für die Aus- und Fortbildung von Sportwarten sowie für deren Lizenzierung gem. Lizenzbestimmungen verantwortlich. Der DMSB hat die DMSB Academy mit der Durchführung beauftragt.

2. Anforderungen

- (1) Die umfangreichen und bedeutungsvollen Aufgaben, Befugnisse und Verantwortlichkeiten von Sportwarten setzen voraus, dass sie als Eingangsvoraussetzung auch über motorsportliche Erfahrung verfügen und sich kontinuierlich fort- und weiterbilden.
- (2) Darüber hinaus werden auch Teamfähigkeit sowie physische und psychische Belastbarkeit vorausgesetzt.

3. Ausbildungsstufen

Die Sportwarte-Ausbildung erfolgt in folgenden Stufen:

Medizin				
Medizinischer Einsatzleiter (MEL)	MEL - Anwärter	MEL - Stufe A		
(Ltd.) Rennarzt	Rennarzt	Ltd. RA - Anwärter	Ltd. RA - Stufe A	
Extrication-Team (Ex-Team)	Ex-Team - Anwärter	Ex-Team		
Medical Car Crew	Medical Car Paramedic			
	Medical Car Doctor			
Medical Intervention Car Crew (MIC)	MIC Firefighter			
	MIC Paramedic			
	MIC Doctor			

4. Zulassung

4.1 Allgemeine Zulassungsvoraussetzungen

Die allgemeinen Zulassungsvoraussetzungen sind in der Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DMSB (DMSB-APO) festgelegt.

4.2 Besondere Zulassungsvoraussetzungen

- (1) Die besonderen Zulassungsvoraussetzungen für die jeweilige Sportwartfunktion können der folgenden Tabelle entnommen werden. Davon abweichende Ausnahmeregelungen

sind bei wichtigen Gründen möglich und erfordern eine Einzelfallentscheidung durch die DMSB Academy unter Mitwirkung des Academy-Beirats.

	Alter ¹	Nachweise	Anwärtereinsätze
MEL Anwärter	23	Arzt mit Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin oder Rettungsassistent oder Rettungsanwärtler oder Notfallsanwärtler mit mind. 3-jähriger Berufserfahrung	-
MEL Stufe A	25	Arzt mit Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin oder Rettungsassistent oder Rettungsanwärtler oder Notfallsanwärtler mit mind. 3-jähriger Berufserfahrung	in den letzten 24 Monaten vor der Prüfung bei mind. 4 DMSB-Veranstaltungen und bei mind. 1 DMSB-Prädikatsveranstaltung (oder vergleichbare Veranstaltung, keine Slalom-Veranstaltungen) mit Lizenz „MEL – Anwärter“
RA ²	-	Arzt mit Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin und Erfahrungen im Rettungsdienst als Notarzt (eigenverantwortlich); Formblatt C	-
Ltd. RA Anwärter	-	Arzt mit Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin (Fachkundenachweis Ltd. Notarzt von Vorteil) und Erfahrungen im Rettungsdienst als Notarzt (eigenverantwortlich); Formblatt C	-
Ltd. RA Stufe A ²	-	Arzt mit Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin (Fachkundenachweis Ltd. Notarzt von Vorteil) und Erfahrungen im Rettungsdienst als Notarzt (eigenverantwortlich); Formblatt N; gültiges RTTLS/TLSIM -Zertifikat	in den letzten 36 Monaten vor der Prüfung bei 5 Motorradveranstaltungen mit Prädikat, davon 2 bei IDM-Veranstaltungen bzw. in den letzten 5 Jahren für Ärzte, die ausschließlich bei MX-Veranstaltungen eingesetzt waren, 5 Motocrossveranstaltungen mit Prädikat als LRA / Stellv. LRA oder als Assistent des LRA mit Lizenz „Ltd. RA – Anwärter“
Extrication Team Anwärter	18	Mitglied: Nachweise einer Qualifikation im Bereich Feuerwehr oder Rettungstechnik <hr/> Doctor: Facharzt für Anästhesie, Unfallchirurgie oder Orthopädie bzw. Erlangung des Facharztstatus im Jahr der Lizenzbeantragung und Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin	-
Extrication Team	21	Mitglied: Nachweise einer Qualifikation im Bereich Feuerwehr oder Rettungstechnik <hr/> Doctor: Facharzt für Anästhesie, Unfallchirurgie oder Orthopädie bzw. Erlangung des Facharztstatus im Jahr der Lizenzbeantragung und Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin	in den letzten 24 Monaten vor der Prüfung bei mind. 3 DMSB- Prädikatsveranstaltung mit Lizenz „Extrication Team – Anwärter“ und aktive Mitarbeit im Rettungsdienst oder bei der Feuerwehr der Rennstrecken oder im öffentlichen Betrieb
Medical Car Paramedic	23	Rettungsassistent oder Notfallsanwärtler oder gleichwertige Berufsausbildung mit mind. 3-jähriger Berufserfahrung; gültiges RTTLS/TLSIM -Zertifikat, gültige Pflichtfortbildung für Personal im Rettungsdienst gemäß der jeweils geltenden Länderrichtlinie innerhalb des Rettungsdienstgesetzes	mindestens 3-jährige Mitarbeit innerhalb des Rettungsdienstes bei an einer Rennstrecke zuständigen und beauftragten Hilfs- / Rettungsorganisation oder im Medical Center einer Rennstrecke. Die weitere aktive Mitarbeit im Rettungsdienst der Rennstrecken wird vorausgesetzt.

Medical Car Doctor	-	Facharzt für Anästhesie, für Unfallchirurgie oder für Orthopädie bzw. Erlangung des Facharztstatus im Jahr der Lizenzbeantragung und Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin und eine mind. 3-jährige Tätigkeit als Notarzt im öffentlich-rechtlichen Rettungsdienst auf NEF, NAW, ITW oder in der Luftrettung; gültiges RTTLS TL SIM -Zertifikat	
MIC Firefighter	21	Nachweise einer Qualifikation <i>oder Unterweisung</i> im Bereich technische Rettung oder Rettungsmedizin	fundierte Erfahrungen im Rettungs- oder feuerwehrtechnischen Dienst
MIC Paramedic	21	Rettungsassistent oder Notfallsanitäter <i>oder ähnliche Berufsausbildung und Fachwissen über Grundlagen des Rettungsdienstes</i> ; gültiges RTTLS TL SIM -Zertifikat empfohlen (<i>Hinweis: verpflichtend ab 2022</i>)	
MIC Doctor	28	Arzt mit Fachkundenachweis Rettungsdienst bzw. Zusatzbezeichnung Notfallmedizin; gültiges RTTLS TL SIM -Zertifikat empfohlen (Hinweis: verpflichtend ab 2022)	
RTTLS TL SIM	-	Rettungsassistent oder Notfallsanitäter oder gleichwertige Berufsausbildung und Fachwissen über die Grundlagen der Anatomie, der Physiologie und Pathophysiologie sowie der Patientenversorgung im Allgemeinen und der Polytrauma-Behandlung im Speziellen	-

¹ Es gilt die Stichtagsregelung.

² Die Lizenz „Rennarzt“ ist die Voraussetzung für den Erwerb der Lizenz „FIM Chief Medical Officer“. Sportwarte anderer Föderationen, die die Lizenz „Leitender Rennarzt Stufe A“ erwerben wollen, müssen eine gültige Lizenz „FIM Chief Medical Officer“ und ein gültiges **RTTLS** **TL** **SIM**-Zertifikat nachweisen.

(2) Für Sportwarte, die bei Veranstaltungen mit Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien zum Einsatz kommen, ist folgende Zusatzbefugnis erforderlich, die im Rahmen einer Schulung der DMSB Academy* erlangt werden kann:

Stufe	Funktion	Voraussetzungen
Grün (unterwiesene Personen)	DMSB Sportwarte: - Medizinischer Einsatzleiter Sonstiges Personal: - Ärzte	
Gelb (elektrotechnisch unterwiesene Person für nicht elektrotechnische Arbeiten)	DMSB Sportwarte: - Extrication Team - Medical Car Crew Sonstiges Personal: - Brandschutz - Rescue Leitung	

<p>Orange (elektrotechnische Arbeiten im spannungsfreien Zustand)</p>	<p>DMSB Sportwarte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Extrication Team (min. 1 Person pro Einsatzfahrzeug) - DMSB-Staffel bzw. Medical Intervention Car (min. 1 Person pro Einsatzfahrzeug) 	<p>Kfz-Mechaniker, Kfz-Elektriker und Kfz-Mechatroniker mit Ausbildung nach 1973, Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker mit Ausbildung nach 2002 oder eine vergleichbare berufliche Ausbildung z.B. Studium der Fahrzeugtechnik</p>
--	--	---

* Fremdzertifikate (TÜV, DEKRA etc.) werden anerkannt, wenn diese die DGUV-Forderungen erfüllen.

4.3 Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen

(1) Die Prüfung der allgemeinen Zulassungsvoraussetzungen nach der DMSB-APO und der in dieser Ausbildungsrichtlinie festgelegten besonderen Zulassungsvoraussetzungen obliegt dem DMSB unter Beteiligung des Vorsitzenden des Prüfungsgremiums und unter Mitwirkung des Academy-Beirats. Dies betrifft auch die Erteilung von evtl. Ausnahmegenehmigungen, hierzu zählen u.a. Ausnahmegenehmigungen bezüglich der Einhaltung der Anzahl der vorgeschriebenen Mindesteinsätze vor Teilnahme an einer Prüfung, der beruflichen Qualifikation oder der Zulassung von DMSB-Förderkandidaten. Die Prüfung einer Ausnahmegenehmigung bei Unterschreitung des Mindestalters wird nur eingeleitet, wenn dem Antrag auch eine Befürwortung des entsendenden Clubs unter Benennung eines Betreuers des jungen Anwärters beiliegt („begleitende Sportwarttätigkeit“) und der junge Anwärter bereits volljährig ist. Bis zum Erreichen des Mindestalters ist ein Einsatz in jedem Fall nur als Stellvertreter möglich.

(2) Bei der Anmeldung zur Prüfung bzw. der Lizenzbeantragung hat der Bewerber die Nachweise über die gültigen Zulassungsvoraussetzungen gem. Tabelle zu erbringen.

Er hat die Bestätigungen über bereits geleistete Einsätze als Anwärter gem. Formblatt A vorzulegen. Die Einsätze müssen vom jeweils höchstrangigen Sportwart des jeweiligen Ausbildungsgangs betreut und bestätigt werden. Die Anerkennung jedes Anwärtereinsatzes setzt die Anwesenheit des Anwärters während der gesamten Veranstaltung in einer einzigen Funktion voraus. Sie sind verpflichtet auch in der Vorbereitung der Veranstaltung mitzuwirken. Pro Kalendertag wird nur ein Anwärtereinsatz anerkannt.

Von den vorgeschriebenen fünf Mindesteinsätzen als Anwärter müssen mindestens drei Einsätze bei der Anmeldung zur Prüfung nachgewiesen werden. Maximal zwei Einsätze können in einem Zeitraum von bis zu einem Jahr nach der Prüfung noch nachträglich abgeleistet werden. Die Ausstellung der Lizenz erfolgt in diesen Fällen erst nach Vorlage aller Anwärtereinsätze.

5. Ausbildungsziele

(1) Ziel der Ausbildung ist es, den Sportwart-Anwärter bzw. Sportwart auf seinen späteren Einsatz als Sportwart des DMSB vorzubereiten und ihm das notwendig sportliche Fachwissen, die Kenntnis sportrechtlicher Zusammenhänge sowie die Fähigkeit und das notwendige Einfühlungsvermögen für den Umgang mit anderen Sportwarten und aktiven und passiven Motorsportlern zu vermitteln.

(2) Der Sportwart muss allgemeine bzw. vertiefende Kenntnisse über die in den Anhängen aufgeführten Gesetze / Bestimmungen / Reglements besitzen.

6. Prüfung

- (1) Für die Ausbildung der Sportwart-Anwärter wird empfohlen, dass die für die Prüfung verantwortliche Stelle einen erfahrenen Sportwart als Mentor ernennt, der sich für die Vorbereitung des Sportwart-Anwärters auf die Prüfung verantwortlich fühlt. Die Anwärterzeit sollte mindestens 12 Monate, höchstens bis zu 24 Monate dauern.
- (2) Die Prüfung wird durch den DMSB gemäß DMSB-APO durchgeführt. Ist keine Prüfung vorgesehen, gilt die DMSB-APO jedoch sinngemäß.
- (3) Keine schriftliche Prüfung ist vorgesehen bei Medical Car Crews und MIC Besatzungen. Es wird eine abschließende praktische Prüfung abgehalten, in der das Gelernte demonstriert werden muss.

Da Extrication Teams nach den Vorgaben des Anhang H (ISG) nur als vollständige Teams tätig werden können, ist eine Team-Zertifizierung erforderlich. Diese kann für nationale und internationale Veranstaltungen erlangt werden.

7. Fortbildung

- (1) Nach den Lizenzbestimmungen sind die lizenzierten Sportwarte des DMSB verpflichtet, nach der Prüfung bzw. nach der letzten Teilnahme an einem Fortbildungsseminar zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit ihrer Lizenzberechtigung nach Ablauf von höchstens drei Jahren an einem Fortbildungsseminar in der jeweiligen Funktion teilzunehmen.
- (2) In den Fortbildungen werden die Ausbildungsinhalte vertieft. Außerdem dienen die Fortbildungen der Vermittlung von wesentlichen Neuerungen und Änderungen in der Motorsportgesetzgebung und den Reglements sowie dem Erfahrungsaustausch.

Die Teilnahme an einem FIA-, FIM- oder FIM Europe-Seminar ersetzt grundsätzlich nicht die Pflicht, an einem Fortbildungsseminar des DMSB teilzunehmen.

Eine erfolgreiche Teilnahme an einem nationalen oder internationalen Zertifizierungslehrgang für Extrication Teams gilt als Fortbildung. Hierbei muss der Lizenznehmer namentlich als Teammitglied auf dem Zertifikat aufgeführt sein.

- (3) Für eine Anerkennung zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Lizenzberechtigung muss eine Fortbildung mind. 9 Lerneinheiten je 45 Minuten umfassen.

ANHANG

A.1 Medizinischer Einsatzleiter

Die Tätigkeit des Medizinischen Einsatzleiters (MEL) wird durch die Vorgaben des Anhang H zum ISG definiert. Der MEL ist als Mitglied der Veranstaltungsorganisation dem Renn- bzw. Rallyeleiter unterstellt und arbeitet eng mit diesem und dem Leiter der Streckensicherung zusammen.

Ziele:

- Aufbau, Rechtsstellung und Befugnisse der FIA und des DMSB
- Bestimmungen des DMSB zu Versicherung, Lizenzpflicht, sportrechtliche Genehmigung
- Sicherheitsvorschriften im Automobilsport
 - DMSB-Rennstreckenlizenz
 - ISG der FIA mit Anhang H, Anhang L, Anhang O
 - CIK Sicherheitsbelange (CIK / FIA Karthandbuch)
 - Aufbau der mobilen Streckensicherung
- Zusammenarbeit mit Veranstaltern und anderen Sportwarten
- Besonderheiten in der Medizinischen Rettungsorganisation bei Rundstreckenrennen, Bergrennen und Rallyes
- Stellung und Verantwortungsbereich des MEL als Verantwortlicher für den medizinisch-organisatorischen Ablauf einer Automobilsportveranstaltung
- Personal:
 - Benennung eines verantwortlichen Arztes für die Veranstaltung
 - Besetzungsplan des Medical Centers
- Rettungsmittel:
 - Anzahl und Besetzung der RTW
 - Anzahl und Typ der Helikopter
 - Führung der Rettungsmittel nach Maßgabe des Leiters der Streckensicherung bzw. des Renn- / Rallyeleiters
- Medizinische Versorgung:
 - Aufbau der Medizinischen Versorgung unter Berücksichtigung der Vorschriften der Genehmigungsbehörden
 - Prüfung der Ausstattung des Medical Centers, der RTW und ggf. der Helikopter
 - Aufbau der Kommunikation innerhalb der Medizinischen Rettungskette
 - Auswahl und Information der Krankenhäuser vor Beginn der Veranstaltung
 - Besichtigung der Rettungsstraßen an der Rennstrecke und der Abfahrtswege zu den Krankenhäusern

Inhalte der Ausbildung:

Organisation des Motorsports (Gliederung und Aufbau von FIA und DMSB)	60 Minuten
Die Dopingkontrolle	60 Minuten

Der MEL bei Rundstreckenrennen, Bergrennen, Rallye, Kartrennen, Dragster-Rennen, Autocross, Rallycross	60 Minuten
Aufgaben und Zuständigkeiten des MEL im Zusammenhang mit ISG, Anhang L	30 Minuten
Rennstreckenlizenz und Strecken-Abnahmeprotokoll	30 Minuten
Die mobile Streckensicherung	45 Minuten
Stellung und Verantwortlichkeit des MEL als Verantwortlicher für den medizinisch-organisatorischen Ablauf einer Automobilsportveranstaltung	60 Minuten
- Personal	
- Fahrzeuge	
- Medizinische Versorgung	
Personal und Fahrzeuge	60 Minuten
- Rennleiter / Leiter der Streckensicherung / Sportkommissare / Ärzte	
- Kommunikationssysteme / Race Control	
- Medizinische Interventionsfahrzeuge	
- Rettungshelikopter	
- Extrication Team	
- Medical Center und Personal im Medical Center	
- Mobile Ärzte und Sanitäter und deren Kennzeichnung	
- Transport von Verletzten	
- Sanitätsdienst für die Zuschauer	
Vorbereitende Tätigkeiten des MEL bei einer Automobilsportveranstaltung	30 Minuten
- Anforderung von Ärzten, Sanitätern, Fahrzeugen und Material	
- Information an Krankenhäuser und Rettungsleitstelle	
- Einsatzübungen und Schulung	
- Briefing	
Einsatz des Rettungsdienstes	60 Minuten
- in der Renn- / Rallyeleitung	
- auf der Strecke	
Dokumentation	45 Minuten
Erstellung eines provisorischen Notfall-Einsatzplanes	30 Minuten
- bei Massenansturm von Verletzten	
- Landesrettungsdienstgesetze	
- Zusammenarbeit mit öffentlich-rechtlichem Rettungsdienst	
Ablauf der mobilen Medizinischen Versorgung bei einer Automobilsportveranstaltung (Film / Video)	60 Minuten
Besonderheiten bei FIA-F1 / GT 1 und WTCC-Veranstaltungen	30 Minuten
Extrication	120 Minuten
Eingangstest	30 Minuten
Ausbildungsmodul	780 Minuten
Realistic Scenario, sofern angeboten (Dienstkleidung erforderlich)	60 Minuten
Prüfung	60 Minuten
GESAMT	870 + 60 Minuten

Inhalte der Fortbildung:

Schwerpunkte:

- Mitwirkung des MEL und der Ärzte bei Dopingkontrollen
- Rolle des MEL bei einem Unfall, Entscheidungsreihenfolge & -befugnisse
- Mitwirkung des MEL bei Extrication-Übungen
- Umgang mit Teammitgliedern verunfallter Fahrer
- Verhalten des MEL bei / nach großen Schadenereignissen
- Ablaufschema bei einem Unfall (Maßnahmen auf der Strecke, Maßnahmen in der Rennleitung)
- Zusammenarbeit aller beteiligten Organisationen
- Neue Standards in der Notfallmedizin
- Rettungsdienstgesetze der Bundesländer
- Zusammenarbeit mit den Ärzten bei einer Motorsportveranstaltung
- Zusammenarbeit mit Organisationsleitern, Rennleitern und den Ärzten im K-Fall
- Neuerungen an Wettbewerbsfahrzeugen und Fahrerausrüstungen
- Für den MEL relevante Änderungen bei Reglements und Sicherheitsbestimmungen
- Informationen über spezielle medizinische Technik, wenn diese für besondere Motorsportveranstaltungen gefordert wird

Fallbeispiele

A.2 Leitender Rennarzt

Der Leitende Rennarzt ist als Mitglied der Veranstaltungsorganisation dem Renn- bzw. Fahrtleiter unterstellt und arbeitet eng mit diesem und dem Leiter der Streckensicherung zusammen.

Inhalte der Ausbildung:

Satzung des DMSB	15 Minuten
Deutsches Motorradsportgesetz des DMSB	15 Minuten
Richtlinien	30 Minuten
<ul style="list-style-type: none">- Unfallmeldungen bei Wettbewerbs-, Trainings- und Lehrgangsveranstaltungen- Richtlinien für Sportkommissare- Richtlinien für Renn- und Fahrtleiter- Richtlinien für die Leiter der Streckensicherung bei Straßen- und SuperMoto- Wettbewerben- Richtlinien für Streckenabnahmen und Streckensicherung bei Straßen- und SuperMoto- Wettbewerben- Richtlinien für Stadion- und Hallencross (Supercross)	
Bestimmungen	45 Minuten
<ul style="list-style-type: none">- Lizenzbestimmungen- Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport (BRM)- Allgemeine Bestimmungen für den Straßensport- Wettbewerbsbestimmungen für SuperMoto, Ausschreibung für Motocross	

Inhalte der Fortbildung:

Umsetzung des Kapitels „Mobile Medizinische Versorgung“ im Strecken- / Bahnabnahmeprotokoll	15 Minuten
Vorbereitung der mobilen Medizinischen Versorgung bei einer Veranstaltung	30 Minuten
Erstellung der Unfall-Protokolle und -Statistiken im Motorradsport (erhältlich auf der Homepage des DMSB)	15 Minuten
Beurteilung der Motorsporttauglichkeit eines Unfallverletzten unter Berücksichtigung der Ausschlüsse (Formblatt B), erhältlich auf der Homepage des DMSB	30 Minuten
Doping im Motorsport	30 Minuten
Wettbewerbsbestimmungen für die Internationalen Deutschen Motorradmeister- schaften (IDM+ ADAC MX-Masters)	30 Minuten
Neues bei der FIM und den BRM	15 Minuten
Medical Car	15 Minuten
Erfahrungsaustausch von den Veranstaltungen der letzten 3 Jahre, Offroad und Straßensport	45 Minuten
Eingangstest (nur Anwärter)	30 Minuten
Ausbildungsmodul (nur Anwärter)	105 Minuten
Fortbildungsmodul (alle)	225 Minuten
Prüfung (nur Anwärter)	30 Minuten
GESAMT	390 Minuten

A.3 Extrication Team

Die Tätigkeit der Extrication Teams wird durch die Vorgaben des Anhang H zum ISG definiert. Ihre Aufgabe ist es, einen Fahrer aus seinem Fahrzeug zu befreien, der in einen Unfall verwickelt ist und sich nicht ohne fremde Hilfe aus dem Cockpit befreien kann. Extrication Teams sind dem MEL unterstellt.

Modul „Extrication“:

Organisation im Automobilsport:

- Aufbau, Rechtsstellung und Befugnisse der FIA und des DMSB
- Bestimmungen des DMSB zu Versicherung, Lizenzpflicht, sportrechtliche Genehmigung
- DMSB-Rennstreckenlizenz
- ISG mit Anhang H
- Zusammenarbeit mit Veranstaltern und anderen Sportwarten
- Führung der Rettungsmittel nach Maßgabe des Leiters der Streckensicherung bzw. des Rennleiters

Extrication-Ablauf:

- Ziel / Philosophie der Extrication
- Team-Struktur, Kommunikation im und als Team

- Eigenschutz
- Ausrüstung des Extrication Teams, Modifikationen
- Unfallmechanismen
- Verletzungsmuster
- Rettungsarten der Extrication
- Extrication-Ablauf bei offenen und geschlossenen Fahrzeugen
- Extrication-Ablauf bei Fahrzeugen mit HALO
- Fahrzeugspezifikationen

Praktische Übungen

- Realistische Unfallmechanismen
- Fahrzeugtypen als Modellvarianten

Eingangstest	20 Minuten
Modul „Extrication“	600 Minuten
Realistic Scenario, sofern angeboten (Dienstkleidung erforderlich)	60 Minuten
Prüfung	60 Minuten
GESAMT	680 + 60 Minuten

A.4 Medical Car Crew

Die Tätigkeit der Besatzungen von medizinischen Interventionsfahrzeugen wird durch die Vorgaben des Anhang H zum ISG definiert. Eines dieser medizinischen Interventionsfahrzeuge folgt u.a. dem Feld in der ersten Runde eines jeden Rennens. Im Lizenzbereich des DMSB wird dieses Fahrzeug Medical Car genannt. Die Besatzung eines Medical Cars ist dem MEL bzw. Leitenden Rennarzt unterstellt.

Ziele:

- Aufbau, Rechtsstellung und Befugnisse der FIA und des DMSB
- Bestimmungen des DMSB zu Versicherung, Lizenzpflicht, sportrechtliche Genehmigung
- Sicherheitsvorschriften im Automobilsport:
 - DMSB-Rennstreckenlizenz
 - ISG der FIA mit Anhang H, Anhang L, Anhang O
 - Aufbau der mobilen Streckensicherung
- Zusammenarbeit mit Veranstaltern und anderen Sportwarten
- DMSB-Richtlinien für den Einsatz des Medical Car
- Stellung und Verantwortungsbereich des MEL als Verantwortlicher für den medizinisch-organisatorischen Ablauf einer Automobilsportveranstaltung
- Besonderheiten in der Medizinischen Rettungsorganisation (bei Rundstreckenrennen)
- Rettungsmittel:
 - Anzahl und Besetzung der RTW
 - Anzahl und Typ der Helikopter
 - Führung der Rettungsmittel nach Maßgabe des Leiters der Streckensicherung bzw. des Renn- / Rallyeleiters

- Medizinische Versorgung:
 - Aufbau der Medizinischen Versorgung unter Berücksichtigung der Vorschriften der Genehmigungsbehörden
 - Ausstattung des Medical Center, der RTW und ggf. der Helikopter
 - Aufbau der Kommunikation innerhalb der Medizinischen Rettungskette
 - Besichtigung der Rettungsstraßen an der Rennstrecke und der Abfahrtswege zu den Krankenhäusern

Modul „Medical Car Theorie“

Organisation des Motorsports (Gliederung und Aufbau von FIA und DMSB)

Der MEL bei Rundstreckenrennen

Die mobile Streckensicherung

Stellung und Verantwortlichkeit des MEL als Verantwortlicher für den medizinisch-organisatorischen Ablauf einer Automobilsportveranstaltung

- Personal
- Fahrzeuge
- Medizinische Versorgung

Stellung der Besatzung des Medical Car zum MEL

Personal und Fahrzeuge

- Rennleiter / Leiter der Streckensicherung / Sportkommissare / Ärzte
- Kommunikationssysteme / Race Control
- Medizinische Interventionsfahrzeuge
- Rettungshelikopter
- Extrication Team
- Medical Center und Personal im Medical Center
- Mobile Ärzte und Sanitäter und deren Kennzeichnung
- Transporte von Verletzten
- Sanitätsdienst für die Zuschauer

Einsatz des Rettungsdienstes

- in der Rennleitung
- auf der Strecke

Dokumentation

Notfall-Einsatzplan

- bei Massenansturm von Verletzten
- Landesrettungsdienstgesetze
- Zusammenarbeit mit öffentlich-rechtlichem Rettungsdienst

Ablauf der mobilen Medizinischen Versorgung bei einer Automobilsportveranstaltung (Film / Video)

Besonderheiten bei FIA-F1, FIA WEC und FIA WTCC-Veranstaltungen

Bei Medical Car Doctor zusätzlich: Zusammenarbeit mit Organisationsleitern, Rennleitern und den Ärzten im K-Fall als Teil einer eventuellen Abschnittsleitung Gesundheit (ALG) des jeweiligen Landkreises

Modul „Medical Car Praxis“ (nur für Paramedic verpflichtend)

Der Fahrerlehrgang ist ein speziell auf die Bedürfnisse des Medical Car Paramedic zugeschnittener eintägiger Fahrerlehrgang, welcher von einem DMSB-lizenzierten „Leitenden Instruktor“ durchzuführen ist. Ausbildungsziel ist die sichere Beherrschung des DMSB-Medical Car, insbesondere beim Fahren abseits der Ideallinie.

Modul „Extrication“

Ausrüstung im FIA Bag

Vorgehen am Formelfahrzeug

Vorgehen am GT-Fahrzeug

Vorgehen bei Fahrzeugen mit HALO

Emergency Extrication

Modul „Medical Car Theorie“

300 Minuten

Modul „Medical Car Praxis“ (nur für Paramedic verpflichtend)

210 Minuten

Modul „Extrication“

120 Minuten

Realistic Scenario, sofern angeboten (Dienstkleidung erforderlich)

60 Minuten

GESAMT

630 + 60 Minuten

Inhalte der Fortbildung:

Schwerpunkte:

- Zusammenarbeit aller beteiligten Organisationen
- Neue Standards in der Notfallmedizin
- Neuerungen an Wettbewerbsfahrzeugen und Fahrerausrüstungen
- Für den Medical Car Paramedic relevante Änderungen bei Reglements und Sicherheitsbestimmungen
- Rettungsdienstgesetze der Bundesländer
- Zusammenarbeit mit den Ärzten bei einer Motorsportveranstaltung
- Zusammenarbeit mit Organisationsleitern, Rennleitern und den Ärzten im K-Fall als Teil einer eventuellen Abschnittsleitung Gesundheit (AL G) des jeweiligen Landkreises
- Informationen über spezielle medizinische Technik, wenn diese für besondere Motorsportveranstaltungen gefordert wird

Fallbeispiele

A.5 Medical Intervention Car

Die Tätigkeit der Besatzungen von medizinischen Interventionsfahrzeugen wird durch die Vorgaben des Anhang H zum ISG definiert.

Ein medizinisches Interventionsfahrzeug bringt die medizinische Rettungsausrüstung und die Ausrüstung für eine technische Intervention sowie für die Brandbekämpfung zum Unfallort und beginnt unverzüglich mit den Rettungsmaßnahmen.

Im Lizenzbereich des DMSB wird dieses Fahrzeug „Medical Intervention Car“ genannt. Die Besatzung eines Medical Intervention Cars ist dem MEL unterstellt.

Modul „Medical Intervention Car“

„German Mixed Type“ eingesetzt bei Rallye und Off-Road, sowie nicht-permanenten Strecken bspw. Bergrennen

Modul „MIC Theorie“

Organisation des Motorsports (Gliederung und Aufbau von FIA und DMSB): 60 Minuten

- DMSB-Rallyereglement
- DMSB-Rallycrossreglement
- DMSB-Autocrossreglement
- DMSB-Bergreglement

Ablauf Einsatz MIC: 150 Minuten

- Ziel und Einsatzcharakteristika MIC-Intervention
- Team-Struktur
- Kommunikation intern / extern
- Eigenschutz
- Ausrüstung des MIC / Modifikationen
- Unfallmechanismen
- Verletzungsmuster
- Rettungsarten und Extrication
- Besonderheiten beim Brandschutz im Motorsport
- Aktueller Stand zum Thema technische Rettung
- Fahrzeugspezifikation der Rennfahrzeuge
- Race Ressource Management (RRM)

Modul „MIC Praxis“

Praktische Übung 240 Minuten

- 3 Wege der Extrication:
„Crashrettung, dringende zügige Rettung, schonende Rettung“
- Position im Team je nach Unfallszenario
- Umgang mit dem Equipment bzw. Assistieren im anderen Fachbereich,
Anwenden des Mottos „Allround is all“
- Anhängen und Ziehen mit dem MIC-Fahrzeug
- Zusammenarbeit mit Dritten

Modul „MIC Theorie“ 210 Minuten

Modul „MIC Praxis“ 240 Minuten

Realistic Scenario, sofern angeboten (Dienstkleidung erforderlich) 60 Minuten

Prüfung 90 Minuten

GESAMT 540 + 60 Minuten

Inhalte der Fortbildung:

Schwerpunkte:

- Relevante Änderungen der Reglements
- Neuerungen in der Notfallmedizin
- Neuerungen der Motorsportfahrzeuge
- Neuerungen der Ausrüstung und deren Standard
- Fallbesprechung Einsätze der vergangenen Saisons

Praktische Übungen

A.6 **RTTLS** **TL** **SIM**

Race Track Trauma Life Support (**RTTLS** **TL** **SIM**) ist ein Konzept zur strukturierten und prioritäten-orientierten Versorgung von Schwerstverletzten im Motorsport.

Modul „**RTTLS** **TL** **SIM**“

Grundlagen der Notfallmedizin im Motorsport	60 Minuten
RTTLS TL SIM -Algorithmus	90 Minuten
- Theoretischer Hintergrund	
- Praktische Anwendung	
Leitlinien etc. zur Diagnostik und zur Behandlung von Patienten	30 Minuten
Einzelfall-Entscheidungen	45 Minuten
- Reflektiertes Anwenden von Algorithmen und Leitlinien	
Workshops und Szenarien-Trainings	300 Minuten
- Extrication im Motorsport und Extrication-Demonstration	
- Realistische Unfallmechanismen	

Eigenstudium (RTTLS TL SIM-Buch)	180 Minuten
Eingangstest	45 Minuten
Modul „RTTLS TL SIM“	525 Minuten
Realistic Scenario, sofern angeboten (Dienstkleidung erforderlich)	60 Minuten
Prüfung	45 Minuten
GESAMT	795 + 60 Minuten

A.7 Zusatzbefugnis „alternative Antriebe“

Inhalte der Unterweisung – HV-Stufe grün	max. 90 Minuten
- Vor-Ort-Einweisung an der Veranstaltung	
- Lage der Warnleuchten und des Not-Aus an den betreffenden	

- Fahrzeugen
- Nutzung der Schutzausrüstung
- Erkennen von HV-Komponenten

GESAMT**max. 90 Minuten****Inhalte der Unterweisung – HV-Stufe gelb****90-180 Minuten**

- Lage der Warnleuchten und des Not-Aus an den betreffenden Fahrzeugen
- Nutzung der Schutzausrüstung
- Belehrung über die Durchführung der Arbeiten ohne HV
- Erkennen und Definieren von HV-Bauteilen
- Grundkenntnisse Erste-Hilfe-Maßnahmen bei elektr. Unfällen
- Übersicht alt. Antriebe
- Grobübersicht der Funktionsweisen
- Gefahren durch Strom
- Sicherheit
- Schutzausrüstung
- Verhalten nach Unfall
- Erkennung der Fahrzeuge
- Erkennen des Betriebszustands der HV-Systeme

Schriftlicher Prüfungsteil**30 Minuten****Mündlicher Prüfungsteil (falls erforderlich)****10 Minuten****GESAMT****130-220 Minuten****Inhalte der Unterweisung – HV-Stufe orange****Theorie****360 Minuten**

- Lage der Warnleuchten und des Not-Aus an den betreffenden Fahrzeugen
- Nutzung der Schutzausrüstung
- Erkennen und Definieren von HV-Bauteilen
- Grundkenntnisse Erste-Hilfe-Maßnahmen bei elektr. Unfällen
- Übersicht alt. Antriebe
- Grobübersicht der Funktionsweisen
- Gefahren durch Strom
- Sicherheit
- Schutzausrüstung/Bergungsmittel/Feuerlöscher
- Verhalten nach Unfall
- Erkennung der Fahrzeuge
- Erkennen des Betriebszustands der HV-Systeme
- Unterweisungsbefugnis
- Vorgehen bei der Schulung
- Ausstellung von Bestätigungen

Praxis**180-360 Minuten**

- Freischalten der Fahrzeuge
- Weitergehende Schutzmaßnahmen

- Freigabe von freigeschalteten Fahrzeugen
- Beurteilung von Sicherheitskonzepten
- Fahrzeugabnahmen
- Fahrzeuguntersuchungen intakter und verunfallter Fahrzeuge

Schriftlicher Prüfungsteil

90 Minuten

Mündlicher Prüfungsteil (falls erforderlich)

10 Minuten

GESAMT

280-460 Minuten