

[中文翻譯，以英文版本為準]

亞太越野跑峰會

賽事期間確保參加者安全的十條注意事項

(亦或幫助賽事總監們睡眠安穩的十條忠告)

(在 2016 年 1 月 23 日–24 日舉辦的 Vibram 香港 100 賽事後加入了新的六點應注意事項。2016 年香港 100 由於冰冷天氣影響，21 小時後賽事終止。)

Vibram 香港 100 賽事聯合總監 Steve Brammar

2016 年 1 月 21 日星期四

賽事期間確保參加者安全的十條注意事項

Vibram 香港 100 賽事聯合總監 Steve Brammar 撰寫

亞太越野跑峰會，2016 年 1 月 21 日星期四，香港

2016 年 1 月 23 日 – 24 日舉辦的 Vibram 香港 100 賽事反思

1 月 21 日星期四，香港奧運大樓舉辦了第二屆亞太越野跑峰會。就像命運安排好了一樣，為兩天後 Vibram 香港 100 賽事準備好的安全措施，正好受到了一場異常冰冷天氣的全面考驗。由於冷空氣影響，比賽提前 9 個小時結束。救援工作隊協助一些選手，以及更多的“追霜者”，從距離終點僅 4 公里的香港最高峰大帽山下山。在此類情況下，如何指揮比賽活動至關重要，以下幾點我們認為需要著重強調，供自己未來舉辦賽事作參考的同時，亦希望其他賽事組織方能夠受益：

- 要有所有退賽選手的準確記錄，才能夠用最高效率確認所有參賽選手的位置。不同的比賽可能會採用不同方法，而香港 100 的參加者決定放棄比賽時，需要通知在檢查站的計時團隊。關鍵點就是要盡可能掌握最新最準確的資料記錄；

- 強調選手需提供準確詳細聯繫方式的重要性，並且要及時接聽回復主辦方和救援服務小組的電話。手機應保持開機狀態，且選手要通知自己的緊急連絡人自己在什麼地方；

- 要有應急預案，比賽之前要接洽好有關救援機構，以保證在比賽進行時能夠高效協調。2016 年 Vibram 香港 100 賽事之前，我們和員警溝通過多次有關大帽山附近的交通管控等問題，也和消防處做好了溝通，以便發生緊急情況時能第一時間聯繫他們。這樣的話當我們需要救援協助時，協調工作會比較迅速和完善；

- 比賽前，要通過字面以及賽前簡介形式和選手清楚表明潛在風險。2016 年 Vibram 香港 100 就在賽前郵件、賽事網站以及社交媒體向選手強調天氣特殊情況，保暖問題，且在起點為準備不足的選手提供免費的保暖衣物；

- 鋒會上我強調“出於參賽選手安全考慮，隨時準備好採取強制應變措施”。但 2016 年 Vibram 香港 100 後，我現在會進一步闡明並建議如果主辦方對於是否讓比賽繼續進行方面有所猶豫的話，那我的建議是為謹慎行事、安全起

見，終止比賽是適當的選擇；

- 無論作為長距離越野跑的賽事總監還是參賽選手，我們都要樹立好自我負責的態度。賽事總監理所當然要考慮好選手的安全問題，並做好細緻入微的規劃以及準備，但最終每位參賽選手都要對自身安全負責，做好適當準備以及帶好所需的裝備。自我依靠能力是這項體育運動的其中一個核心價值觀，亦是參加這運動的其中一種樂趣和益處。這特性是我們應當大力推廣和鼓勵（並且堅持）的。

下面是 2016 年 1 月 21 日星期四亞太越野跑峰會上演講的原文內容。

目標:

這講座的副標題可為：“幫助賽事總監們睡眠安穩的十條忠告”。考慮賽事安全等問題的主要原因非常明顯：把參賽選手、志願者、救援者以及路人的傷害（或更糟情況）風險降到最低。簡單地說，作為賽事組織方，最應該做的事就是考慮賽事可能造成的危險，並採取措施把風險降低到合理程度。當然，越野跑運動在自然環境下甚至荒野舉行，加上有時賽道極為艱鉅，因此它有一定程度的危險性。但是作為組織方，我們需要考慮到哪些環節會出錯，如何能避免以及發生問題後怎樣處理。準備好並且實施良好的安全計畫不僅僅是一件利他行為，同樣也可能減低在發生意外時被認為犯錯而需要承擔責任的機會。

好消息就是現在越來越多的指導方針出臺，幫助規劃比賽並保障大家安全。例如，國際越野跑協會（ITRA）最近出臺了安全指導，“越野比賽的醫療、安全和救援計畫指導方針”。今天我非常高興的向大家公佈這些指導方針的中文翻譯版本已經完成，在此特別感謝馬德民先生以及朱厚帥先生為指導方針作出翻譯。此外，多個香港賽事的組織方也一起為香港的賽事活動編制了指導方針，其中很大部分都是從國際越野跑協會的指導方針借鑒的，並根據香港實際情況作出了相應調整。因此目前賽事主辦方在準備安全規劃時是有不同的指引可以作參考的。但是，反過來賽事總監亦要注意，如果參事舉辦方面真的出了差錯，這些指引以及標準都會成為評估該賽事準備是否充分的準繩。換句話說，如果事故發生，在沒有任何合理理由情況下，賽事組織方如果沒有遵守指引，可能會被認定沒有進行合理準備而要接受問責。所以當然現在有了指引是對於我們能夠提高安全規劃和程式有很大進步，但亦要瞭解當事情出錯時，現在有了基準來評估我們的準備工作是否足夠。

因此，此次大會上我會重點強調我認為國際越野跑協會安全指導中最有說明和最重要的部分，以及分享我們在舉辦香港 100 中安全問題的經驗，還有我參與其它賽事中吸取的經驗。我們認為，越野賽組織方應當盡可能公開自由的分享此類經驗，對於賽事以及所有參與其中的人都會受益。此分享態度普遍受用（你們剛剛聆聽了 Janet 談論的越野賽的道德標準和精神），而在安全知識問題上這種精神就更為重要。香港舉辦的賽事中一樣鼓舞人心的部分就是合作精神——主辦方之間視彼此為朋友、同事，而不是競爭對手，如果沒有參加對方賽事，很多時亦會當上義工/志願者，互相幫助。在這一點上，我認為香港是為大家作出了表率作用的，當然我們可以做得更多乃至更好。

此外，為準備此次會議，還有另一份我參考的材料，即 2012 西澳金伯利極限馬拉松調查委員會的報告。因為事件的敏感性、對傷者的尊重，以及我視一些當事人為好朋友以及越野界的支持者，我曾經比較猶豫是否要引述這份檔。我知道事件不是發生在自己籌辦的比賽中只是“上帝的恩典”——但是作為組織方，如果我們無法從這事件中汲取經驗，盡我們所能保證賽事安全，我們是失責的。我們可以通過這調查報告，瞭解調查委員會如何分析賽會組織方在活動規劃和應對緊急情況時應強調什麼、做什麼。

以下是 ITRA 和香港組織方指導方針的總結精華，還有我們作為 Vibram 香港 100 組織方，其他香港和國際賽事的參與者和觀察員的一些經驗之談。當然，什麼都不能保證百分百安全的賽事，不管做多少準備和計畫也不能完全消除如在偏遠地區舉辦越野賽的固有風險。但是以下談到的計畫和準備工作可以降低風險，說明賽事組織方已為比賽作好準備而在賽前能夠安心入睡！

依次討論以下話題：

1. 路線規劃

賽事總監應選擇他們認為可操控的並且能在“探險”與安全之間平衡的路線。例如，最初 Vibram 香港 100 路線包含臨近蚺蛇尖的路程，因為在夏季濕潤的天氣使得地勢緊湊，路線還是在可控範圍內的。但是當我們在比賽前的旱季去試路時，就發現鬆散礫石、葉岩以及石頭很多，風險極高，路線因此改變。員警

部門在決定是否審批通過賽事時，必定以賽道安全性為第一考慮因素。他們對我們作出的決定非常同意，認為這是一個負責任的決定。

設計路線時，對當地瞭解的重要性是無可替代的。例如，在第二屆香港 100 我們才意識漲潮時，穿過大灘村的線路會被膝蓋深的水淹沒。我們現在根據潮汐表來選擇比賽日期，但是在第一屆，我們聽到漲潮時，一些落後選手在 30 公里處需涉過脛骨那麼深的水感到十分驚訝！另一個瞭解當地知識重要性的例子就是，我們參加英國康瓦爾 100 公里賽事時發現，組織方每年都要更換路線。第二屆的時候選手不得不游過脖子那麼深的水，僅僅因為組織方沒有考慮到潮汐因素。由於選手事先並沒有得到提醒，儘管沒人受傷，風險依舊很大。一些選手很憤怒，質問組織方的準備情況和能力。除了潮汐，其它當地因素，例如危險動物的出現（公牛、鱷魚、蜜蜂、狗等）、路線封閉、不滿的居民還有天氣變化都可以通過當地專家的參與而得到更好的理解和管理。西澳聽證會調查表明，賽會組織方除了在自己的“監視區”外，也經常在其它地方舉辦活動，這當然並無差錯。但是由於對當地環境的不瞭解，風險增加，可能會導致一系列問題的發生。應當採取措施降低風險，例如花費一定的時間去瞭解該地區、每年同一時間使用同樣的路線舉辦比賽、讓具備當地知識的本地區合作夥伴參與其中等。

2. 路線信息

賽會組織方確保向選手提供準確詳細的賽道資訊，包括詳細的地圖、地型描述、海拔起伏、地勢類型、任何具體困難、檢查站位置及配備的何種食物飲品（如果有）。

任何可能影響選手安全的重要資訊都應該在起步前重複說明。例如，應當強調哪裡建議拿取額外的食物、額外補水或可能需要多些保暖衣物，以及哪些地方需要橫過多車的道路。天氣資訊亦可能重要。再者，有些困難路段之前的檢查站上，都可以考慮重複此類資訊保證選手已經充分準備。

3. 通訊

除了要向選手提供諸如路線、地形、檢查站等的詳細資訊，賽前講解應當時刻提醒參賽選手他們可能是能夠幫助受傷選手的第一人。應鼓勵選手停下來提供說明，告知組織方和（若有需要時）緊急服務人員。

在賽前準備階段，組織方應當與各緊急救援服務組織建立好聯繫方式，如員

警、消防員、救護車隊、搜尋和救援機構等。這樣在需要他們說明時，他們對路線以及時間情況已經瞭解，並知道互相聯繫的方式。西澳調查表明在金伯利極限馬拉松比賽之前，這些溝通並沒有協調好，因此這也是導致悲劇發生的重要因素之一。

組織方應考慮到選手、檢查站主要負責人、賽事總部以及緊急服務之間的高效溝通。例如，如果路線上的某些地區接收不到手機信號，那麼需要無線電收音機、固網電話或衛星電話等設備嗎？要知道西澳調查著重檢查站、組織方以及緊急服務之間的溝通，並認為賽道上通訊方式是否完善應該在比賽前檢查妥當，以保證高效溝通。

參加者需要緊急聯絡大會時用的電話號碼應印在號碼布上。

事先通知義工/志願者遇到緊急情況下應當怎樣做以及聯繫誰。

4. 強制裝備

若比賽環境或某段線路需要一些特定的裝備，需要進行強調並保證實施。例如頭燈、攜帶食物最低份量、保暖或防雨衣物、飲料最少份量、地圖、全球定位系統(GPS)設備、定位信標、緊急用訊號火炬等。

強制裝備的要求在過去幾年香港 100 中往往會受一些參加者質疑，但是每年我們都有很多選手通過手機尋求幫助或者使用安全毯保暖，因此我們相信這些裝備仍然是需要強制攜帶的。

5. 路線標記

做好路線標記對於賽事安全的重要性而言一直被低估。其實這不僅僅關乎到選手參賽的便利性，更是事關安全和安保的重要議題。不僅因為這會令選手可以估計自己何時能夠到達下一個檢查站(而不致需重新定位，浪費時間)，更重要的是偏離路線的選手很有可能陷入危險地勢中。

我剛剛提到的康瓦爾比賽的冠軍在晚上的時候就偏離路線(路線標記不足)，跑到了懸崖，幸好他在懸崖邊及時止步，不致造成嚴重後果。

若路線沒有標記或沒有充分而明確的標記，使得選手需要依靠地圖或全球定位系統(GPS)完成比賽時，需要提前明確告知參賽選手。

除了路線標記，還有一個避免選手跑丟的方法就是在路線連接處安排工作人員/義工。雖然勞動密集，但是很高效，也是香港 100 努力採用的方法。另外，日本的環富士山越野賽就是在此方面安排極好的一個例子。

防止選手跑丟的另一個有效解決辦法就是追蹤系統的設立。目前費用昂貴，但以後應該會便宜些，對於那些偏遠或難導航地段，是個很好的選擇。我們就在夏天阿爾卑斯山的 PTL 比賽（勃朗峰 300 公里無標記賽道）使用了追蹤系統。UTMB（環勃朗峰極限耐力賽）也應用到了晶片計時系統，軟體精細，能夠預測每個選手到達下一檢查站的時間，若選手滯留大會會收到“警告”。此類科技和軟體使用越來越廣泛，能夠更好的幫助確定每位參賽選手的位置。

6. 檢查站

檢查站間的距離可以是審核機構關注的一個問題。很顯然，檢查站越多，比賽就越安全。大家或者不知，當我們第一次申辦香港 100 時，員警部門建議我們每 5 公里設立檢查站，而當時我們是打算每隔大概 15 公里設立檢查站。最後經商討同意，設立 10 個檢查站。在西澳調查報告中，委員會考慮到檢查站之間車輛可以行走的道路的位置後，認為檢查站之間的距離太遙遠了。

7. 醫護支持

具備合資格的醫護人員或義工/志願者作為救護團隊是至關重要的，並且應該安排他們在最可能需要他們說明的地段進行協助。ITRA 指導方針就根據參賽人數和環境偏遠程度制定了醫護類型以及所在位置指引。香港 100 在每個檢查站和終點站都配備了救傷人員。很幸運，我們得到了香港聖約翰救傷隊的全面支援。但是在第一屆的時候，我們就沒有這麼幸運，只能保證每個檢查站配備一名有醫護資格的人員。2016 香港 100 中我們增加了“流動”的急救人員團隊分佈在賽道上不同位置協助有需要參加者。

8. 交通／救援

應當考慮怎樣去救援傷者，這可能會涉及到救護車、直升機和/或擔架員。西澳調查表明直升機安排的時間太晚了並且也不充足，因為所用的直升機並沒有適當的救援配備。

香港 100 配備（聖約翰救傷隊支持下）7 輛救護車以及流動的急救人員。但

是，若需要直升機救援時，我們需要聯繫緊急拯救部門。

同樣要對在檢查站退出比賽的選手交通問題進行安排，在車輛到達之前令他們溫暖以及舒適。

安排“即時”參賽人員名單的更新，瞭解哪些選手退賽，在什麼地方退賽。

9. 惡劣天氣

賽事總監應該對惡劣天氣、路線更改或取消比賽做好準備。最極端的例子可能是 UTMB 比賽了。組織方在賽前已經準備了 3 條不同的比賽路線，以得在不同的情況下作出適當的應變措施。因天氣影響，2010 年比賽遭暫停，到第二天重新舉辦；2011 年比賽需要更改部分路線，2012 年路線亦幾乎要全部更改。組織方持續仔細監測天氣情況，以確保能夠在需要時作出適當的路線更改。

對於香港來說，一個明顯的潛在風險是颱風，每場比賽都應該有一套相應政策和實施方案。過去幾年，有一次賽事（雷勵挑戰賽）因並沒有發生颱風被取消而飽受爭議，同樣大嶼山的一場賽事在 2015 年的比賽中，惡劣環境下依舊持續進行也飽受詬病，並因一位參賽選手在山上需要援救而受媒體的關注。

關鍵在於制定政策，並且應用，在選手安全需要下不害怕作出認為必要的強制措施。

10. 道路安全

如果比賽路線穿過或沿線街道比較繁忙，賽事組織方要保證樹立警示牌，提示道路使用者會有參賽選手路過。應告知選手多加注意，且應配備工作人員控制好交通和選手。

例如，企嶺下（西沙路）香港 100 設立了標誌牌警告車輛、選手以及武裝著“棒棒糖棍”像學校馬路護送員的工作人員。

11. （獎勵貼士）——關閉/清查路線

需建立恰當機制保證在檢查站關閉時沒有任何選手還在賽道中。通常這就需要“掃尾”團隊“殿后”。掃尾團隊至少由兩人組成，任務包括要監控這些最後選手的進程，並同賽事總部保持溝通確認他們的位置和進程。

我在 Translantau 賽事作為掃尾義工的經驗告訴我，掃尾團隊的職責需要進行分配，在每個截點，都要配備掃尾團隊跟進那些落後者，否則如果有落後者退賽，新的落後者就可能已經離開截點很遠，掃尾團隊無法跟進新的落後的參賽選手。

就像美國海軍陸戰隊，掃尾隊的信念就是任何人不丟不棄！

希望以上這些能夠為賽事組織方提供有用的意見，以便在準備賽事階段參考，或在此基礎上建立更完善的安全方案。希望大家能夠下載 ITRA 網站上的 ITRA 安全指導方針，最高興的是，現在已經有了中文版本。

希望在座每位都能快樂地參加比賽或戶外活動，或向自己的成績挑戰。但是，最重要的是安全地享受這項運動。

大家加油！

Steve 史提夫