



FEDERATION INTERNATIONALE de l'AUTOMOBILE

**АВТОМОБІЛЬНА
ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ**

Громадська організація заснована у 1992 році

національна спортивна федерація з автомобільного спорту



**ПРАВИЛА
спортивних змагань
з автомобільного спорту**

**ДОДАТОК 3
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОВЕДЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ЗМАГАНЬ**

Офіційний бюлетень
міжнародної громадської організації Автомобільна Федерація України

**2010р
м. Київ**

**ПРАВИЛА
СПОРТИВНИХ ЗМАГАНЬ З АВТОМОБІЛЬНОГО СПОРТУ**

**Додаток 3
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОВЕДЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ЗМАГАНЬ**

**Видання
«Офіційний бюлетень
міжнародної громадської організації Автомобільна Федерація України»
0110-3 (29)**

ДЛЯ ЧЛЕНІВ АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ

*Відповідальний за випуск:
Світлана Калниш*

*Підготовка документів до друку:
Микола Шредер*

*Тексти:
КАС ФАУ, Дирекція ФАУ, Спеціальні та дисциплінарні Комітети ФАУ*

Затверджено КАС ФАУ 30.11.2010

Всі права на публікацію, розповсюдження і переклад тексту в цілому і будь-яких окремих частин належать Автомобільній Федерації України.

Автомобільна Федерація України надає дозвіл на публікацію, розповсюдження і переклад тексту видання «ОФІЦІЙНОГО БЮЛЕТЕНЮ МІЖНАРОДНОЇ ГРОМАДСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ» 0110-3 (29) в цілому і будь-яких окремих його частин при обов'язковому одночасному дотриманні наступних умов:

1. Публікація, розповсюдження і переклад дозволяється виключно членам Автомобільної Федерації України та організаціям, які уклали з Автомобільною Федерацією України Договір про співпрацю в галузі пропаганди автомобільного спорту і автомобільного туризму або Договір про співпрацю в галузі автомобільного спорту і автомобільного туризму.

2. Розповсюдження опублікованого тексту та/або його перекладу здійснюється виключно на безоплатній основі.

3. Публікація тексту та/або перекладу дозволяється без внесення змін у первинний текст, вміщений у «ОФІЦІЙНОМУ БЮЛЕТЕНІ МІЖНАРОДНОЇ ГРОМАДСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ» 0110-3 (29), крім випадків, передбачених регламентуючими документами Автомобільної Федерації України.

4. На титульній (першій) сторінці тексту та/або перекладу, що публікується, вміщується посилання на джерело походження тексту та вказівка на власника прав (© Автомобільної Федерації України).

5. Член Автомобільної Федерації України або Організація, яка здійснює розповсюдження, публікацію або переклад тексту повинен не пізніше 5 діб з дня публікації письмово проінформувати про це Дирекцію Автомобільної Федерації України.

З зауваженнями та пропозиціями просимо звертатись у Дирекцію Автомобільної Федерації України:

*м. Київ, бул. Івана Лепсе 10, 2 поверх
Поштова адреса: 01019 м. Київ, а/с 369
Тел./факс: +38 (044) 404 21 74; Тел.: +38 (044) 408 45 18
e-mail: fau_kiev@ukr.net; www.fau.in.ua*

З М І С Т

Основні регламентуючі документи обов'язкові до виконання під час організації та проведення автомобільних змагань станом на 30.11.2010 року

3. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОВЕДЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ЗМАГАНЬ

1. Видача спортивних документів

- Положення про видачу ліцензій та інших спортивних документів Автомобільної Федерації України	5
- Положення про порядок підготовки водіїв, які приймають участь у автомобільних змаганнях на території України	21
- Програма підготовки водіїв для отримання ліцензії водія Автомобільної Федерації України	27
- Порядок видачі ліцензії спортивного об'єкту для проведення змагання з автомобільного спорту	33
- Критерії приймання кільцевих гоночних трас	36
- Критерії приймання автомобільних кросових трас	45
- Тимчасові критерії приймання місць проведення змагання (траси) автомобільних гонок на прискорення	50
- Рекомендації щодо порядку забезпечення страхового захисту автомобільних змагань на території України (мінімальні умови)	52

2. Організація виконання офіційними особами змагань своїх обов'язків

- Положення про порядок встановлення та підтвердження кваліфікаційних рівнів офіційних осіб Автомобільної Федерації України	54
- Підготовка офіційних осіб Автомобільної Федерації України	64
- Положення про порядок забезпечення здійснення офіційними особами обов'язків під час проведення автомобільних змагань на території України	74
- Порядок організації роботи колегії спортивних комісарів автомобільного змагання	81
- Положення про оцінку якості виконання обов'язків та встановлення рейтингу офіційних осіб Автомобільної Федерації України	97
- Рекомендації по організації роботи технічних комісарів	101
- Порядок передстартового контролю автомобіля (технічної інспекції) та адміністративної перевірки	109
- Посібник для суддів кільцевих і дорожніх гонок	113
- Посібник з роботи комплексної суддівської бригади КЧ-СД	126
- Правила сертифікації гоночних і спортивних механічних транспортних засобів	134

1. ВИДАЧА СПОРТИВНИХ ДОКУМЕНТІВ

ПОЛОЖЕННЯ ПРО ВИДАЧУ ЛІЦЕНЗІЙ ТА ІНШИХ СПОРТИВНИХ ДОКУМЕНТІВ АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Це положення розроблено у відповідності до Міжнародного Спортивного Кодексу Міжнародної Автомобільної Федерації (МСК ФІА), Правил Міжнародного Комітету Картингу ФІА (СІК-ФІА), Національного Спортивного Кодексу ФАУ (НСК ФАУ) та рішень ФАУ і встановлює обов'язковий порядок оформлення та видачі ліцензій та інших спортивних документів ФАУ.

Контроль за дотриманням цього положення покладається на Дирекцію ФАУ.

1.2. Документи оформлення та видача яких здійснена з порушенням цього положення вважаються недійсними та підлягають вилученню офіційними особами ФАУ, а особи винні у цьому підлягають пеналізації на підставі ст. 151 НСК ФАУ.

1.3. У відповідності зі Статутом та рішеннями Конференції ФАУ та Президії ФАУ ліцензії та інші спортивні документи видаються тільки членам ФАУ та у випадках, передбачених рішеннями Президії ФАУ – членів громадських організацій, що уклали партнерський договір з ФАУ, та іншим особам, що не досягли 16 річного віку, є власністю ФІА та ФАУ, які встановлюють наступний порядок оформлення їх видачі:

а) ліцензії водія (крім міжнародних ліцензій, ліцензій офіційної особи ФАУ національної та міжнародної категорії), учасника (крім міжнародних ліцензій), технічні паспорти спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту, медичний сертифікат:

- оформлення виконується місцевим осередком ФАУ на спеціальних бланках, які надаються у Дирекції ФАУ або за бажанням особи – безпосередньо Дирекцією ФАУ;

б) технічний паспорт ФІА для позадорожнього транспортного засобу (Off-Road Vehicle Technical Passport (O-R.V.T.P.):

- оформлення виконується Дирекцією ФАУ, за поданням місцевих осередків ФАУ, на спеціальних бланках, які надаються ФІА;

в) ліцензія спортивного об'єкту:

- оформлюється Дирекцією ФАУ, за поданням місцевих осередків ФАУ, на спеціальних бланках ФАУ.

г) міжнародні ліцензії: водія, учасника, дозвіл на участь у змаганнях за кордоном, ліцензія офіційної особи ФАУ національної та міжнародної категорії:

- оформлення виконується Дирекцією ФАУ.

1.4. Повноваження щодо оформлення ліцензій офіційної особи встановлені у п.8.4. цього Положення.

1.5. Місцевий осередок ФАУ не пізніше, ніж через 3 доби з дня оформлення видачі подають у Дирекцію ФАУ інформацію затвердженої форми про:

- оформлення видачі ліцензії водія, учасника, офіційної особи (додаток 1), - для внесення у Реєстр володарів ліцензій ФАУ;

- оформлення видачі технічного паспорту спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту (додаток 2) - для внесення у Національний реєстр спортивних і гоночних механічних транспортних засобів для автомобільного спорту.

1.6. За підсумками використання бланків документів ФАУ місцевий осередок ФАУ подає у Дирекцію ФАУ «Звіт про використання бланків Автомобільної Федерації України» за формою, що додається. (додаток 3)

1.7. Розмір та порядок використання відповідних внесків необхідних для отримання ліцензій та інших спортивних документів, згідно з цим Положенням, встановлюються Президією ФАУ.

1.8. Володарі ліцензій водія, учасника та офіційної особи підлягають страхуванню у порядку, що встановлює ФАУ.

1.9. Якщо офіційною особою або Спостерігачем ФАУ буде виявлено документ, виданий з порушенням цього Положення, вони повинні вилучити цей документ, залишивши його володарю копію, та терміново направити його у Дирекцію ФАУ.

1.10. Дирекція ФАУ регулярно публікує реєстр володарів ліцензій водія, учасника та офіційної особи ФАУ та Національний реєстр спортивних і гоночних механічних транспортних засобів для автомобільного спорту.

1.11. Повний перелік видів, категорій і груп ліцензій ФАУ додається (додаток 4).

2. ЛІЦЕНЗІЯ ВОДІЯ

2.1. Ліцензії водіїв поділяються на наступні види:

- міжнародні ліцензії водія, що видаються ФІА;
- міжнародні ліцензії водія ФІА, що видаються ФАУ;
- національні ліцензії водія;
- клубні ліцензії водія.

2.2. Кожен вид ліцензії водія поділяється на категорії, які призначені для окремих дисциплін автомобільного спорту і враховують їх специфіку, а також діючі вимоги і норми безпеки.

2.3. Категорії ліцензій водіїв ФІА, що видаються ФАУ, охоплюють наступні напрямки автомобільного спорту:

- кільцеві (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям);
- ралі першої категорії;
- змагання на позашляхових автомобілях (крос, ралі, ралі-крос, тріал і т.і.);
- гірські гонки;
- змагання з кільцевих гонок на автомобілях карт;
- змагання з гонок на прискорення;
- змагання з дріфтингу;
- змагання з парних гонок
- змагання на транспортних засобах з альтернативними джерелами енергії (електро-, сонце-, веломобілі та інше);
- змагання на економічність і фігурне водіння, слалом, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії;
- змагання на встановлення рекордів швидкості;
- змагання на історичних автомобілях;
- змагання автолюбителів (у тому числі обмежені, закриті).

2.4. Ліцензія водія дійсна тільки в межах тих дисциплін автомобільного спорту, для якої вона видана, якщо інше не встановлено відповідним Регламентом, затвердженим ФАУ. Будь-яка особа може одночасно володіти тільки однією ліцензією водія.

2.5 Для отримання ліцензії (крім міжнародної ліцензії водія, що видається ФІА) треба подати заяву, підтвердження членства ФАУ та у випадках, встановлених ФАУ підтвердження членства у інших організаціях, дві фотокартки, сплатити відповідний внесок, виконати вимоги, вміщені у п. п. 4; 5; 6 та представити документ, що підтверджує кваліфікацію, у порядку, встановленому КАС ФАУ.

3. МІЖНАРОДНІ ЛІЦЕНЗІЇ ВОДІЯ

3.1. Міжнародні ліцензії водіїв, що видаються ФІА - ліцензії найвищого виду які мають наступні категорії:

- Супер-ліцензія «А»;
- Ліцензія «А»;
- Супер-ліцензія «В»;

дійсні для участі у кільцевих та трекових змаганнях на кільцевих трасах, що проходять на дорогах з твердим поліпшеним покриттям на автомобілях з робочим об'ємом двигуна більше 2000 куб. См.

- Ліцензія «Н1»- дійсна виключно для участі у міжнародних змаганнях на історичних автомобілях.

3.2. Видача ліцензії найвищого виду здійснюється безпосередньо ФІА у відповідності з МСК ФІА (додаток «L»).

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензій найвищого виду:

- водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передує року подання заявки, або на день подання заявки, міжнародної ліцензії ФІА, виданої ФАУ, відповідної категорії;

- водій повинен відповідати медичним критеріям придатності для участі у автомобільних змаганнях (бути володарем чинного Медичного Сертифікату придатності);

- водій повинен взяти участь на протязі 12 місяців, що передують даті подання заявки, щонайменше у п'яти міжнародних змаганнях, зареєстрованих у Міжнародному Спортивному Календарі ФІА.

- ФІА встановлює інші, у тому числі і фінансові, вимоги до кандидатів на отримання цих ліцензій.

4. МІЖНАРОДНІ ЛІЦЕНЗІЇ ВОДІЯ ФІА, ЩО ВИДАЮТЬСЯ ФАУ

4.1. Загальні положення.

4.1.1. Міжнародні ліцензії водія ФІА, що видаються ФАУ, дійсні для участі у міжнародних змаганнях, зареєстрованих у Міжнародному Спортивному Календарі ФІА, за винятком змагань, для участі в яких необхідна наявність міжнародних ліцензій водія, що видаються ФІА.

4.1.2. Міжнародні ліцензії водія ФІА, що видаються ФАУ дійсні для окремих дисциплін автомобільного спорту, з врахуванням їх специфіки і мають наступні категорії:

- категорія «А» (автомобілі карт);
- категорія «В» (автомобілі карт);
- категорія «С»;
- категорія «С-юніор»;
- категорія «С-Junior» (автомобілі карт);
- категорія «С-Senior» (автомобілі карт);
- категорія «Д» (автомобілі карт)
- категорія «Н»,

4.2. Міжнародна ліцензія водія категорій «КАРТ»:

4.2.1.- Категорія «А»: для участі у СІК-ФІА Чемпіонатах, Кубках та Трофеях Групи 1 та інших міжнародних змаганнях віднесених до Групи 1;

- Категорія «В»: для участі у СІК-ФІА Чемпіонатах, Кубках та Трофеях Групи 2; СІК-ФІА Чемпіонатах, Кубках та Трофеях Групи 1 (тільки Superkart), та інших міжнародних змаганнях віднесених до Групи 1 та Групи 2;

- Категорія «С»: для участі у СІК-ФІА Юніорських Чемпіонатах, Кубках та Трофеях, мінімальна вимога для будь-якого міжнародного змагання (за винятком змагань Групи 1); змагання Superkart не згадані вище.

- Категорія «Д»: ця ліцензія дозволяє участь осіб, які звичайно не мають ліцензії учасника для проведення певних спеціальних змагань призначених для автомобілів карт потужністю менше 15 к.с. (типу «World Formula» або типу «rental kart» оснащеними двигунами серійного виробництва), і в якій існують міжнародні змагання.

Ліцензія дійсна тільки для певних міжнародних змагань, які повинні бути в індивідуальному порядку схвалені СІК-ФІА, як такі, що відкриті для володарів ліцензій категорії «Д», що вказується у регламенті змагання.

4.2.2. Володарі ліцензії Категорії «А», мають право брати участь у змаганнях, не включених у СІК-ФІА Чемпіонати, Кубки або Трофеї в категорію Група 2, якщо змагання, еквівалентні змаганням категорії Група 1 (у відповідності з об'ємом циліндрів і / або привід/КПП критеріями) не включено в програму змагання.

У тих районах світу, де не проводяться змагання СІК-ФІА Чемпіонати, Кубки або Трофеї Групи 1, СІК-ФІА буде визначати СІК-ФІА Група 2 Чемпіонати, Кубки або Трофеї, в яких водіїв, які мають міжнародну ліцензію категорії «А» можуть брати участь.

4.2.3. Володарі ліцензії Категорії «В» можуть брати участь у змаганнях, не включених у СІК-FIA Чемпіонати, Кубки або Трофеї для участі у яких дійсні ліцензії категорії «С».

4.2.4. Вимоги до водіїв, які претендують на отримання міжнародних ліцензій категорій «автомобілі карт»:

4.2.4.1. Категорія «Д»

Ліцензія категорії «Д» видається ФАУ за поданням Комітету картингу ФАУ, що підтверджує достатню кваліфікацію заявника. Водій повинен досягти свого 13-го дня народження протягом календарного року, в якому видається ліцензія.

Ліцензія категорії «Д» ліцензія дійсна тільки для одного змагання, назва і дата проведення якої повинна бути вказані Національною федерацією про видачі ліцензії.

В ліцензії повинно бути вказано функції володаря і чи є у нього дозвіл керувати під час змагання.

Кількість разів для видачі такої ліцензії водія необмежена.

4.2.4.2. Категорія «С»

Ліцензії водія починаються з міжнародної ліцензії категорії «С». Видаються ліцензії категорії «С» двох рівнів для:

- «C-Junior», призначена виключно для юніорських категорій водіїв у віці від 13 років (повинні досягти 13 років у поточному календарному році) і до 15 років на момент видачі ліцензії.

Ліцензія може, залишаючись в силі після дати 15-річчю з дня народження водія до кінця поточного року.

У виняткових випадках, пов'язаних з безпекою і які будуть розглянуті СІК-FIA на основі доповіді, підтримуваному Національною федерацією водія, ліцензія «C-Junior» може бути видана Водію, який досягне 16-річчя протягом року, в якій його ліцензії видається. Оновлення ліцензії до «C-Senior» або ліцензії категорії «В» протягом року буде остаточним.

- «C-Senior» призначена для водіїв, які досягли 15 років протягом календарного року, в якому видана ліцензія (понад 18 років для льоду і водіїв Superkart).

4.2.4.3. Ліцензія категорії «С» видає ФАУ при виконанні наступних вимог до водіїв, які претендують на отримання міжнародних ліцензій категорій «С» (автомобілі карт):

- а) водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передуює року подання заявки, або на день подання заявки, ліцензії категорії «Н» та відповідні медичні документи;

- б) водій повинен надати підтвердження своєї кваліфікації одним з нижченаведених способів:

- бути класифікованим не менш як у п'яти національних змаганнях, в яких тричі зайняти не нижче 5 місця;

- або посісти не нижче 6 місця у загальному заліку в термін 12 місяців, попередніх подачі заяви і мати дозвіл ФАУ про допуск до міжнародних змагань.

Якщо водій не приймав участі в жодному міжнародному змаганні протягом 2-х років, то він повинен знову підтвердити свою кваліфікацію в відповідності з умовами, передбаченими п. б).

4.2.4.4. Категорія «В»

А. Щоб претендувати на отримання ліцензії категорії «В» після отримання ліцензії категорії «С» водій повинен:

- досягти 15 років протягом календарного року, в якому видається ліцензія (понад 18 років для льоду і водіїв Superkart).

- посісти місце не нижче 10, принаймні в 3 національних та / або міжнародних змаганнях за 24 місяців до подання заяви на отримання ліцензії. Принаймні один з цих 3 результатів повинен бути отриманий в національному чемпіонаті або міжнародному змаганні.

В. Ліцензія категорії «В» видається ФАУ за заявою водія.

4.2.4.5. Категорія «А»

А. Щоб претендувати на отримання ліцензії категорії «А» після отримання ліцензії категорії «В» водій повинен:

- досягти 15 років протягом календарного року, в якому видається ліцензія (понад 18 років для льоду і водіїв Superkart);

- отримати наступні результати в Чемпіонаті або змаганні, протягом двох років до подання заяви на отримання ліцензії:

- * або посісти місце у числі перших 33% учасників у СІК-FIA Чемпіонату, Кубку, Трофеї, що складається з одного змагання (якщо в числі перших 33% більше 34 водіїв- фіналістів Чемпіонату, подальший відбір потенційних володарів ліцензії категорії «А» буде базуватись на результатах проміжної класифікації після кваліфікаційних заїздів);

- * або набрати очки в остаточній класифікації СІК-FIA Чемпіонату, Кубку, Трофеї, які складаються більше ніж з одного змагання;

- * або посісти місця у числі перших 33% учасників у класифікації 3 міжнародних змагань, при умові, що вони отримані під час володіння ліцензією категорії «В».

В. ліцензія категорії «А» видається ФАУ за заявою водія.

4.3. Міжнародні ліцензії водія категорії «С»

Міжнародні ліцензії категорії «С» поділяються на наступні групи:

Група «C0»:

Дійсні для участі у міжнародних змаганнях, зареєстрованих у Міжнародному Спортивному календарі ФІА, за винятком змагань, для участі в яких необхідна наявність міжнародної ліцензії водія, що видається ФІА а саме:

- кільцеві (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям);

- змагання на автомобілях карт;

- ралі першої категорії;

- гірські гонки;

- змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях;

- змагання з гонок на прискорення;

- змагання з дріфтингу;

- змагання з парних гонок

- змагання на економічність, фігурне водіння, слалом, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «C0»:

а) наявність посвідчення водія категорії «В»;

б) водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передує року подання заявки, або на день подання заявки, ліцензії категорії «С» або «Д» та при оформленні видачі ліцензії пройти обов'язковий інструктаж про особливі вимоги безпеки при проведенні кільцевих (у тому числі трекових та інших швидкісних змагань на кільцевих трасах, що проходять на дорогах з поліпшеним покриттям) (крім володарів ліцензій категорій «C0»; «C4»; «D0»; «D4») за визнаною ФАУ програмою підготовки;

в) водій повинен відповідати медичним критеріям придатності для участі у автомобільних змаганнях (бути володарем чинного Медичного Сертифікату придатності);

г) водій повинен надати підтвердження своєї кваліфікації одним з нижченаведених способів:

- сертифікат про успішне закінчення навчання за визнаною ФАУ програмою підготовки, або;

- отримати у офіційному рейтингу водіїв ФАУ місце не нижче шостої позиції у двох дисциплінах автомобільного спорту (у тому числі у кільцевих гонках) або:

- посісти 1...3 місце у Чемпіонаті України року, що передує року подання заявки або;

- класифікуватись (посісти місце) на протязі останніх 12 місяців, які передують даті подання заявки у:

- п'яти національних змаганнях у відповідних дисциплінах автомобільного спорту на перших шести місцях або,

- трьох міжнародних змаганнях, включених у Міжнародний Спортивний Календар ФІА у відповідних напрямках автомобільного спорту.

Група «С1»:

Дійсні для участі у міжнародних змаганнях, зареєстрованих у Міжнародному Спортивному Календарі ФІА, за винятком змагань, для участі в яких необхідна наявність міжнародної ліцензії водія, що видається ФІА а саме:

- ралі першої категорії;
- гірські гонки;
- змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях;
- змагання з гонок на прискорення;
- змагання з дріфтингу;
- змагання з парних гонок
- змагання на економічність, фігурне водіння, слалом, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії.

Вимоги до водіїв, що претендують на отримання ліцензії групи «С1» - аналогічні «С0» (крім вимог щодо проходження обов'язкового інструктажу).

Група «С2»:

Дійсні для участі у міжнародних змаганнях, зареєстрованих у Міжнародному Спортивному Календарі ФІА, за винятком змагань, для участі в яких необхідна наявність міжнародної ліцензії водія, що видається ФІА, а саме:

- змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях;
- змагання з гонок на прискорення;
- змагання з дріфтингу;
- змагання з парних гонок
- змагання на економічність, фігурне водіння, слалом, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії.

Вимоги до водіїв, що претендують на отримання ліцензії групи «С2» - аналогічні «С1».

Група «С3»:

Дійсні для участі у будь-яких міжнародних змаганнях на встановлення рекордів швидкості, змагання з гонок на прискорення, змагання з дріфтингу.

Вимоги до водіїв, що претендують на отримання ліцензії групи «С3» - аналогічні «С1».

Група «С4»:

Дійсні для участі у міжнародних змаганнях на вантажних автомобілях, які проходять по кільцевим трасам на дорогах з твердим поліпшеним покриттям.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «С4»:

- а) наявність посвідчення водія категорії «В» і «С»;
- б) водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передує року подання заявки, або на день подання заявки, ліцензії категорії «С» або «Д» та при оформленні видачі ліцензії пройти обов'язковий інструктаж про особливі вимоги безпеки при проведенні кільцевих (у тому числі трекових та інших швидкісних змагань на кільцевих трасах, що проходять на дорогах з поліпшеним покриттям) (крім володарів ліцензій категорій «С0»; «С4»; «Д0»; «Д4») за визаною ФАУ програмою підготовки;
- в) водій повинен відповідати медичним критеріям придатності для участі у автомобільних змаганнях (бути володарем чинного Медичного Сертифікату придатності);
- г) подання клопотання встановленого зразку від команди, яка надає водію автомобіль для участі у змаганнях, який відповідає технічним вимогам.

Група «С6»:

Дійсні для участі у міжнародних змаганнях на транспортних засобах з альтернативними джерелами енергії (електро-, сонце-, веломобілі та інше), змагання на економічність, а також змагання з фігурного водіння, слалому, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «С6»:

- а) наявність посвідчення водія категорії «В»;
- б) наявність транспортного засобу з альтернативним джерелом енергії, підтвердженого технічним паспортом ФАУ;

в) водій повинен відповідати медичним критеріям придатності для участі у автомобільних змаганнях (бути володарем чинного Медичного Сертифікату придатності);
г) підтверджене запрошення на участь у змаганнях;
- при наявності дійсної міжнародної ліцензії «С-юніор»:
класифікація на протязі останніх 12 місяців, що передують даті подання заявки у одному міжнародному змаганні.

4.4. Міжнародна ліцензія водія категорії «С-юніор»

Міжнародна ліцензія водія категорії «С-юніор», видана ФАУ, дійсна для участі у міжнародних змаганнях з кільцевих гонок (у тому числі трекових та інші швидкісних змаганнях на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям), змаганнях на автомобілях карт, змаганнях з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інших змаганнях на позашляхових автомобілях, ралі першої категорії на автомобілях об'ємом двигуна до 1300 куб.см для осіб з 16 до 18 років (без права керування автомобілем);

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «С-юніор»:

- а) досягнення 16-річного віку у першому півріччі календарного року, на який видається ліцензія
б) водій повинен надати підтвердження своєї кваліфікації будь-яким з нижченаведених способів:
- сертифікат про успішне закінчення навчання за визнаною ФАУ програмою підготовки, або
- трьох національних змаганнях на перших шести місцях або,
- трьох міжнародних змаганнях, включених у Міжнародному Спортивному Календарі СІК-ФІА
або,
- наявність відповідної національної ліцензії,
- позиція у офіційному національному рейтингу водіїв ФАУ не нижче шостої позиції у міжнародних класах автомобілів карт;
в) водій повинен відповідати медичним критеріям придатності для участі у автомобільних змаганнях (бути володарем чинного Медичного Сертифікату придатності);
г) нотаріально завірений дозвіл батьків щодо занять автоспортом та участі у змаганнях.

4.6. Міжнародна ліцензія водія категорії «Н»

Міжнародна ліцензія водія категорії «Н» дійсна для участі у міжнародних змаганнях на історичних автомобілях. Видача ліцензії категорії «Н» регулюються діючими вимогами ФІА.

5. НАЦІОНАЛЬНІ ЛІЦЕНЗІЇ ВОДІЇВ ФІА, ЩО ВИДАЮТЬСЯ ФАУ

5.1. Загальні положення

Національні ліцензії водіїв ФІА, що видаються ФАУ, дійсні для участі у змаганнях, які проходять на території України і мають статус Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв України, національних чи обмежених (закритих) змагань.

Національні ліцензії водіїв ФІА, що видаються ФАУ, категорії «Д» поділені на групи, кожна з яких дійсна для окремої дисципліни автомобільного спорту з врахуванням її специфіки.

5.2. Національні ліцензії водія категорії «Д»

Національні ліцензії водія категорії «Д» поділені на наступні групи:

Група «Д0»:

Дійсні для участі у національних змаганнях, включених у Календарний План автомобільних змагань України (ПАЗ) а саме:

- кільцеві (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям);
- змагання на автомобілях карт;
- ралі першої категорії;
- гірські гонки;
- змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях);
- змагання з гонок на прискорення;
- змагання з дріфтингу;
- змагання з парних гонок;
- змагання на економічність, фігурне водіння, слалом, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «D0»:

а) наявність посвідчення водія категорії «B»;

б) водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передує року подання заявки, або на день подання заявки, ліцензії категорії «C»;»D» або «K1» та при оформленні видачі ліцензії пройти обов'язковий інструктаж про особливі вимоги безпеки при проведенні кільцевих (у тому числі трекових та інших швидкісних змагань на кільцевих трасах, що проходять на дорогах з поліпшеним покриттям) (крім володарів ліцензій категорій «C0»; «C4»; «D0»; «D4») за визнаною ФАУ програмою підготовки;

в) водій повинен відповідати медичним критеріям придатності для участі у автомобільних змаганнях (бути володарем чинного Медичного Сертифікату придатності);

г) водій повинен надати підтвердження своєї кваліфікації одним з нижченаведених способів:

- отримати сертифікат про успішне закінчення навчання за визнаною ФАУ програмою підготовки, або;

- класифікуватись (посісти місце) на протязі останніх 12 місяців, що передують даті подання заявки, щонайменше у трьох обмежених (закритих) або національних змаганнях у перших 50% водіїв, що брали участь у змаганні або,

- двох обмежених (закритих) або національних змаганнях на місцях з першого по шосте або,

- одному обмеженому (закритому) або національному змаганні на першому місці.

Група «D1»:

Дійсні для участі у національних змаганнях включених у ПАЗ, а саме:

- ралі першої категорії;

- гірських гонках;

- змаганнях з кросу, ралі-кросу, ралі-рейт, трофі-рейд, тріал інші змагання на позвшляхових автомобілях);

- змагання з гонок на прискорення;

- змагання з дріфтингу;

- змагання з парних гонок;

- змагання на економічність, фігурне водіння, слалом, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії.

Вимоги до водіїв, що претендують на отримання ліцензії групи «D1» - аналогічні «D0» (крім вимог щодо проходження обов'язкового інструктажу).

Група «D2»:

Дійсні для участі у національних змаганнях включених у ПАЗ, а саме:

- змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейт, трофі-рейд, тріал інші змагання на позвшляхових автомобілях);

- змагання з гонок на прискорення;

- змагання з дріфтингу;

- змагання з парних гонок;

- змагання на економічність, фігурне водіння, слалом, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії.

Вимоги до водіїв, що претендують на отримання ліцензії групи «D2» - аналогічні «D1».

Група «D3»:

Дійсні для участі у національних змаганнях на встановлення рекордів швидкості, змагання з гонок на прискорення, змагання з дріфтингу.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «D3»- аналогічні «D1».

Група «D4»:

Дійсні для участі у національних змаганнях на вантажних автомобілях, які проходять по кільцевим трасам на дорогах з твердим поліпшеним покриттям.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «D4»:

а) наявність посвідчення водія категорії «B» і «C»;

б) водій повинен відповідати медичним критеріям придатності для участі у автомобільних змаганнях (бути володарем чинного Медичного Сертифікату придатності);

в) водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передує року подання заявки, або на день подання заявки, ліцензії категорії «C»;»D» або «K1» та при оформленні видачі ліцензії пройти обов'язковий інструктаж про особливі вимоги безпеки при проведенні кільцевих (у тому числі трекових та інших швидкісних змагань на кільцевих трасах, що проходять на дорогах з поліпшеним покриттям) (крім володарів ліцензій категорій «C0»;»C4»;»D0»;»D4»);

г) подати клопотання встановленого зразку від команди, яка надає водію автомобіль для участі у змаганнях, який відповідає технічним вимогам.

Група «Д5»:

Дійсні для участі у національних змаганнях на квардоциклах.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання чи поновлення ліцензії групи «Д5»- аналогічні «Д1».

Група «Д6»:

Дійсні для участі у національних змаганнях на автомобілях з альтернативними джерелами енергії, на економічність, з фігурного водіння, слалому, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання чи поновлення ліцензії групи «Д6»- аналогічні «Д1».

Група «Д-юніор»:

Дійсні для участі у національних змаганнях, включених у ПАЗ:

- для осіб, які досягли 14-річного віку – на автомобілях карт, фігурного водіння, слалому, ралі на серійних автомобілях, ралі другої категорії (другий водій, без права управління автомобілем);
- для осіб, які досягли 16-річного віку – автомобілях карт, ралі (другий водій, без права управління автомобілем), крос на автомобілях з об'ємом двигуна до 1400 куб. См., кільцеві гонки на автомобілях з об'ємом двигуна до 1200 куб. См.,

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «Д-юніор».

- а) водію на момент подання заявки повинно бути не менше 14, але не більше 18 років;
 - б) водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передує року подання заявки, або на день подання заявки, ліцензії категорії «К-юніор»;
 - в) водій повинен надати підтвердження своєї кваліфікації будь-яким з нижчеперелічених способів:
 - на протязі останніх 12 місяців, що передують даті подання заявки, класифікуватись (посісти місце) в:
 - п'яти обмежених (закритих) змаганнях у перших 50% від загальної кількості водіїв, що брали участь у змаганні або,
 - у трьох обмежених (закритих) змаганнях на місцях з першого по п'яте або,
 - у двох обмежених (закритих) змаганнях на місцях з першого по третє;
 - г) нотаріально завірений дозвіл батьків щодо занять автоспортом та участі у змаганнях (для осіб до 16 років).
- Дозвіл на видачу ліцензії «Д-юніор», при виконанні вище вказаних вимог, видається рішенням КАС ФАУ.

Група «Д-кандидат» («Д-К»):

Дійсні для участі у будь-яких національних змаганнях автолюбителів. Дія ліцензії «Д-кандидат» розповсюджується тільки на той захід, на який вона видана.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «Д-кандидат»:

- а) наявність посвідчення водія категорії «В»;
- б) висновок фізкультурного диспансеру встановленої форми про придатність до участі у автомобільних змаганнях або медична довідка щодо придатності до керування транспортним засобом (форма N 083/о);
- в) сертифікат про успішне закінчення навчання за визнаною ФАУ програмою підготовки та проходження обов'язкового інструктажу з правил безпеки при участі у автомобільному змаганні.
- г) відповідність вимогам, які встановлені Індивідуальним Регламентом даного заходу;

5.3. Національні ліцензії для змагань на автомобілях карт

Ліцензія категорії «Н» (автомобілі карт).

Видається з 13 років для участі в національних змаганнях на автомобілях карт.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії категорії «Н» (автомобілі карт):

- а) водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передує року подання заявки, або на день подання заявки, ліцензії категорії «К»;

б) для юніорських класів (крім міжнародних) водій повинен надати підтвердження своєї кваліфікації будь-яким з нижчеперелічених способів:

- на протязі останніх 12 місяців, що передують даті подання заявки, класифікуватись (посісти місце) в:

- п'яти обмежених (закритих) змаганнях та

- двічі фінішувати в числі перших 50 %, що стартували у своєму класі автомобілів карт.

в) для класів дорослих та міжнародних класів водій повинен надати підтвердження своєї кваліфікації будь-яким з нижчеперелічених способів:

- на протязі останніх 12 місяців, що передують даті подання заявки, класифікуватись (посісти місце) в:

- п'яти обмежених (закритих) змаганнях та

- тричі фінішувати в числі перших 25 %, що стартували у своєму класі автомобілів карт.

Ліцензія категорії «Н-Кадет» (автомобілі карт).

Видається дітям віком від 6 років для участі в національних змаганнях на автомобілях карт.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії категорії «Н-Кадет» (автомобілі карт):

а) водій повинен бути володарем діючої на 31 грудня року, що передує року подання заявки, або на день подання заявки, ліцензії категорії «К-Кадет»;

б) водій повинен надати підтвердження своєї кваліфікації аналогічно категорії «Н» (автомобілі карт).

5.4. Клубні ліцензії водіїв ФАУ, що видаються місцевими осередками ФАУ.

Клубні ліцензії водіїв ФАУ, дійсні для участі у обмежених та/або закритих змаганнях. Клубні ліцензії категорії «К» поділені на наступні групи:

Група «К-юніор»:

Дійсні для участі у обмежених (закритих) змаганнях:

- для осіб, які досягли 14-річного віку – на автомобілях карт, фігурного водіння, слалому, ралі на стандартних автомобілях та ралі другої категорії (другий водій, без права управління автомобілем), кросу на автомобілях об'ємом двигуна до 1400 куб.см.(за окремим рішенням КАС ФАУ);

- для осіб, які досягли 16-річного віку – на автомобілях карт, ралі (другий водій, без права управління автомобілем), крос на автомобілях з об'ємом двигуна до 1400 куб.см. кільцеві гонки на автомобілях з об'ємом двигуна до 1500 куб. См.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «К-юніор»:

а) особі на момент подання заявки повинно бути не менше 14 років, але не більше 18 років;

б) сертифікат про успішне закінчення навчання за визнаною ФАУ програмою підготовки;

в) висновок фізкультурного диспансеру встановленої форми про придатність до участі у автомобільних змаганнях;

г) нотаріально завірений дозвіл батьків щодо занять автоспортом та участі у змаганнях (для осіб до 16 років).

Група «К1»:

Дійсні для участі у будь-яких обмежених (закритих) змаганнях, крім змагань на автомобілях карт.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «К1»:

а) наявність посвідчення водія категорії «В»;

б) сертифікат про успішне закінчення навчання за визнаною ФАУ програмою підготовки або проходження обов'язкового інструктажу з правил безпеки при участі у автомобільному змаганні.

в) висновок фізкультурного диспансеру встановленої форми про придатність до участі у автомобільних змаганнях або чинну медичну довідку щодо придатності до керування транспортним засобом.

5.5. Клубні ліцензії водіїв ФАУ, для змагань на автомобілях карт.

Ліцензія категорії «К» (автомобілі карт).

Видається з 13 років для участі в обмежених (закритих) змаганнях на автомобілях карт.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «К»:

- а) водій повинен мати не менше 13 років на момент подання заявки (згідно свідоцтва про народження);
- б) офіційне підтвердження проходження навчального курсу водіння автомобілів карт та регламентуючих документів щодо змагань на автомобілях карт по затвердженій ФАУ програмі;
- в) підтвердження знань особою регламентуючих документів ФАУ щодо автомобільного спорту;
- г) наявність карту та екіпіровки, які відповідають вимогам ФАУ;
- д) нотаріально завірений дозвіл батьків щодо занять на автомобілях карт та участі у змаганнях (для осіб до 16 років).

Ліцензія категорії «К-кадет» (автомобілі карт).

Видається дітям віком від 6 до 13 років для участі в обмежених (закритих) змаганнях на автомобілях карт.

Вимоги до водіїв, які претендують на отримання ліцензії групи «К»:

- а) водій повинен мати не менше 6 і не більше 13 років на момент подання заявки (згідно свідоцтва про народження);
- б) офіційне підтвердження проходження навчального курсу водіння автомобіля карт та регламентуючих документів щодо змагань на автомобілях карт по затвердженій програмі;
- в) наявність автомобіля карт та екіпіровки, які відповідають вимогам;
- г) нотаріально завірений дозвіл батьків щодо занять на автомобілях карт та участі у змаганнях.

5.4. Зразок нумерації ліцензії водія: Д1.22.016.05

де:

- Д1 Категорія та група ліцензії
- 22 Шифр органу, який оформив видачу *
- 016 Порядковий номер (встановлюється при оформленні)
- 05 Рік дії ліцензії 2005

6. ЛІЦЕНЗІЯ УЧАСНИКА

6.1. Учасник - будь-яка юридична чи фізична особа, яка бере участь у будь-якому змаганні і обов'язково є володарем ліцензії учасника ФІА виданої ФАУ (Ст. 44 НСК ФАУ).

6.2. Ліцензії учасників поділяються на наступні види:

- клубна командна (для юридичних осіб);
- клубна індивідуальна (для фізичних осіб);
- національна командна (для юридичних осіб);
- національна індивідуальна (для фізичних осіб);
- міжнародна командна (для юридичних осіб);
- міжнародна індивідуальна (для фізичних осіб).

6.3. Ліцензія учасника видається на ім'я фізичної особи, команди (юридичних осіб) на підставі заяви особи (для ліцензій учасника – фізичної особи) або власника (керівника) зареєстрованої команди.

6.4. До заяви на видачу ліцензії учасника додається: 2 фотокартки (тільки для фізичних осіб) та документ про сплату відповідного внеску.

6.5. Реєстрація команд відбувається Дирекцією ФАУ (крім команд, які бажають отримувати ліцензії категорії КК) або місцевим осередком ФАУ (для команд, які бажають отримувати ліцензії категорії КК), за заявою власника команди з вказуванням повної назви команди. Порядок реєстрації команд встановлює Дирекція ФАУ.

6.6. Зразок нумерації ліцензій учасника:

для фізичних осіб

- клубна індивідуальна KI.22.010.05
- національна індивідуальна NI.22.010.05
- міжнародна індивідуальна MI.22.010.05

для юридичних осіб

- клубна командна КК.22.010.05
- національна командна НК.22.010.05
- міжнародна командна МС.22.010.05

де:

- 22 - шифр органу, який оформив видачу *

- 010 - порядковий номер (встановлюється при оформленні);
 05 - рік дії ліцензії 2005.

7. ЛІЦЕНЗІЯ СПОРТИВНОГО ОБ'ЄКТУ

7.1. Ліцензування спортивних об'єктів для проведення міжнародних змагань здійснюється ФІА на основі запиту ФАУ. Ліцензування спортивних об'єктів для проведення національних та обмежених (закритих) змагань здійснюється ФАУ. Ліцензуванню підлягають як постійні, так і тимчасові спортивні об'єкти (треки, автодроми і т.і.), а також об'єкти, призначені для спроб встановлення рекордів швидкості.

У випадку необхідності ФІА має право, після консультації з ФАУ, вилучити або анулювати видану ліцензію.

7.2. Жодне змагання не може організовуватися і проводитися на спортивному об'єкті, який не має національної ліцензії ФАУ встановленого зразка, яка підтверджує можливість проведення змагань саме на даному об'єкті. Наявність національної ліцензії не дає права на організацію і проведення міжнародних змагань.

7.3. Ліцензія спортивного об'єкту видається заявнику (уповноваженій ним особі) на підставі заяви до якої додаються:

а) акт, складений уповноваженим на це органом ФАУ, про відповідність спортивного об'єкту рекомендаціям ФІА та ФАУ з наведенням всіх даних, що підлягають внесенню у ліцензію (в тому числі схему траси);

б) документи, що підтверджують право власності (повного господарського розпорядження спортивним об'єктом) або рішення уповноваженого органу про дозвіл на проведення змагання;

в) документ про сплату відповідного внеску;

7.4. Порядок проведення інспекції і рекомендації до облаштування спортивних об'єктів, та місць проведення змагань встановлюється ФАУ.

8. ЛІЦЕНЗІЯ ОФІЦІЙНОЇ ОСОБИ

8.1. Офіційною особою змагання, що організується у відповідності з МСК ФІА та НСК ФАУ, є фізична особа - володар відповідної ліцензії офіційної особи ФАУ і має право здійснювати функції, перелічені у ст. 132 НСК ФАУ.

8.2. Встановлені наступні категорії ліцензії офіційної особи ФАУ:

Позначення ліцензії	Категорія ліцензії офіційної особи ФАУ	Необхідний кваліфікаційний рівень
«МК»	міжнародної категорії	Міжнародна категорія
«НК»	національної категорії	Національна категорія
«01»	першої категорії	Перша категорія
«02»	другої категорії	Друга категорія
«03»	третьої категорії	Третя категорія
«А»	Асистент офіційної особи	Категорія асистент

8.3. Оформлення видачі ліцензій офіційної особи ФАУ здійснюється члену ФАУ на підставі:

- заяви, встановленої форми;
- чинного на дату оформлення видачі ліцензії, свідоцтво про встановлення кваліфікаційного рівня офіційної особи ФАУ рівня, який відповідає категорії ліцензії офіційної особи ФАУ
- письмового підтвердження виконання нормативних вимог, встановлених додатком 2 до «Положення про порядок встановлення та підтвердження кваліфікаційних рівнів офіційних осіб Автомобільної Федерації України».

До заяви додаються дві фотокартки та документ про сплату відповідного внеску.

8.4. Оформлення видачі ліцензії офіційної особи здійснюється:

ліцензія офіційної особи ФАУ міжнародної категорії	Дирекцію ФАУ
ліцензія офіційної особи ФАУ національної категорії	
ліцензія офіційної особи ФАУ першої категорії	МО ФАУ, на обліку у якому знаходиться особа, як член ФАУ
ліцензія офіційної особи ФАУ другої категорії	МО ФАУ, який знаходиться на території діяльності МАК ФАУ, рішенням якого
ліцензія офіційної особи ФАУ третьої категорії	

ліцензія асистента офіційної особи ФАУ	встановлено кваліфікаційний рівень офіційної особи
--	---

8.5. Зразок нумерації ліцензії офіційної особи:

МК.22.016.05 НК.22.016.05 01.22.016.05 02.22.016.05 03.22.016.05 А.22.016.05

016 порядковий номер (встановлюється при оформленні);

22 шифр *;

05 рік дії ліцензії 2005.

9. ТЕХНІЧНИЙ ПАСПОРТ СПЕЦІАЛЬНОГО МЕХАНІЧНОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ДЛЯ АВТОМОБІЛЬНОГО СПОРТУ

9.1. «Будь-який автомобіль, призначений для участі у змаганні, що організується на території України, повинен мати сертифікат відповідності і технічний паспорт встановлених зразків, які видає ФАУ, або інший орган у порядку, встановленому ФАУ за дорученням ФАУ» (ст. 126.2 НСК).

9.2. Технічний паспорт підтверджує відповідність конструкції автомобіля діючим в Україні технічним вимогам, видається його власнику або його представнику на весь термін служби автомобіля та може бути підставою для державної реєстрації і обліку гоночних і спортивних механічних транспортних засобів.

9.3. Наявність омологативної карти для автомобілів, омологований ФІА, та сертифікаційної форми, для автомобілів, сертифікованих ФАУ, обов'язкова.

9.4. Графи технічного паспорта заповнюються на підставі акту технічного стану, складеного уповноваженою Технічною Комісією, створеної при місцевому осередку ФАУ або АК - партнера ФАУ та затвердженій ФАУ, та документів, що підтверджують правомірність придбання чи одержання автомобіля:

- номер: 09.001 (шифр * і реєстраційний номер у реєстрі органу, який оформляє видачу Технічного паспорта);
- «Клас (група, формула)» - вказується у відповідності з класифікацією автомобілів, (встановлюється НСК ФАУ та Додатками до нього);
- «Виробник шасі, номер шасі, рік виготовлення шасі, виробник двигуна, номер двигуна» - заповнюється на підставі акту технічного стану;
- «Де і ким виданий, коли виданий» - вказується місто і дата видачі;
- «Підпис, печатка» - Технічний паспорт підписує уповноважена особа та завіряється печаткою органу, який оформляє видачу Технічного паспорту;
- «Реєстраційний номер» - співпадає з номером технічного паспорту;
- «Зауваження передстартового контролю, Зміни конструкції» - заповнюються на підставі актів технічного стану з висновками про придатність і відповідність технічним вимогам, підписуються уповноваженими особами місцевого осередку ФАУ і завіряється печаткою органу, при якому утворено Технічну комісію, яка вносить інформацію про зміни;

Зауваження вносяться Технічним Комісаром змагання для подальшого контролю під час змагання;

- кольорові фотографії завіряються печаткою місцевого осередку ФАУ;
- «Власник, адреса» - заповнюються відомості про дійсного власника і його юридичну адресу у або адресу місця проживання;
- «Володар ліцензії учасника, якому доручено використовувати транспортний засіб» - заповнюється та завіряється власником: вноситься прізвище, ініціали, номер ліцензії учасника, з якого часу до якого діє доручення використання;
- Бланк технічного паспорта має номер, печатку і підпис ФАУ.

Інші правила користування Технічним паспортом вміщено у «Примітці», розміщеній на четвертій сторінці паспорта.

9.5. Орган, який оформив видачу Технічного паспорту, веде реєстр оформлених ним технічних паспортів, контролює відповідність транспортного засобу технічному паспорту. У випадку невідповідності транспортних засобів технічним паспортам або вимогам безпеки, орган, який видав технічний паспорт або Технічний Комісар змагання можуть вилучити технічний паспорт з передачею його у Дирекцію ФАУ до приведення автомобіля у відповідність до діючих технічних вимог.

10. ОБОВ'ЯЗКОВІ МЕДИЧНІ ДОКУМЕНТИ ВОДІЯ

10.1. Кожен водій допускається до участі у змаганнях при наявності Медичного Сертифіката, до участі у обмежених (закритих) змаганнях водії допускаються при наявності довідки уповноваженої медичної установи про придатність до участі у автомобільних змаганнях або медичної довідки щодо придатності до керування транспортним засобом (для змагань аматорів).

10.2. Бланки Медичного Сертифікату придатності до занять автомобільним спортом видається водію у місцевому осередку ФАУ на підставі заяви до якої додається три фотокартки та документи про внесення відповідного внеску.

10.3. Медичний сертифікат придатності до занять автомобільним спортом заповнюється лікарсько-фізкультурною установою за місцем проживання водія.

10.5. Загальні критерії придатності водіїв для участі у змаганнях з автомобільного спорту розробляються Комітетом безпеки змагань та медицини ФАУ на основі міжнародних вимог та затверджується КАС ФАУ.

11. ТЕХНІЧНИЙ ПАСПОРТ ФІА ПОЗАДОРОЖНЬОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ OFF-ROAD VEHICLE TECHNICAL PASSPORT(O-R.V.T.P.)

11.1. Технічний паспорт (O-R.V.T.P.) видається на позадорожнього транспортного засобу для автокросу ДІ, ДІІ, ДІІІ та ралі-кросу ДІ, ДІІ і обов'язковий для позадорожніх транспортних засобів, які беруть участь у змаганнях, включених у Міжнародний Спортивний Календар ФІА.

11.2. Технічний паспорт (O-R.V.T.P.) оформляється Дирекцією ФАУ на спеціальних бланках ФІА.

11.3. Технічний паспорт (O-R.V.T.P.) видається власнику автомобіля (уповноваженій ним особі) на підставі «Технічного паспорта спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту», оформленого Технічною комісією після подання у Дирекцію ФАУ:

- а) чотирьох кольорових фотокартки автомобіля (9х13 см - 3/4 спереду і 3/4 ззаду);
- б) копії Технічного паспорта спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту, завірена печаткою місцевого осередку ФАУ, яким видано ліцензію учасника, якому доручено використовувати транспортний засіб;
- в) заяви з підтвердженням, що автомобіль відповідає вимогам МСК ФІА, та що водій, який буде керувати транспортним засобом під час змагань, екіпірований у відповідності з вимогами ФІА;
- г) документу, що підтверджує сплату відповідного внеску за бланк ФІА.

11.4. У розділ «Entrants / Concurrents» Технічного паспорта (O-R.V.T.P.) вносяться прізвище та ім'я володаря ліцензії учасника, якому доручено використовувати транспортний засіб у відповідності з Технічним паспортом спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту і скріплюється печаткою ФАУ.

12. ДОЗВІЛ НА УЧАСТЬ У ЗМАГАННІ ЗА КОРДОНОМ

12.1. Дозвіл на участь у змаганні за кордоном оформляється Дирекцією ФАУ.

12.2. Для отримання дозволу необхідно подати у Дирекцію ФАУ:

- а) заяву узгоджену з місцевим осередком ФАУ, який оформив видачу ліцензії водія та учасника з підтвердженням виконання кваліфікаційних умов для одержання міжнародної ліцензії водія;
- б) запрошення організатора змагання.

12.3. Особам, які не кваліфіковані (не посіли місць) у відповідних Чемпіонатах (змаганнях) у попередньому році, дозволи можуть видаватися тільки за рішенням КАС ФАУ у винятковому порядку.

12.4. Дозвіл повинен бути повернений у Дирекцію ФАУ у 14 денний строк після використання.

13. ДОДАТКИ

Додаток 1. Оперативне повідомлення для внесення до реєстру володарів ліцензій ФАУ.

Додаток 2. Оперативне повідомлення для внесення до національного реєстру спеціальних механічних транспортних засобів для автомобільного спорту.

Додаток 3. Звіт про використання бланків Автомобільної Федерації України.

Додаток 4. Види, категорії і групи ліцензій.

ВИДИ, КАТЕГОРІЇ І ГРУПИ ЛІЦЕНЗІЙ

Міжнародні ліцензії водія, що видаються ФІА

«Супер-А» «А» «Супер-В» «Н1»	<i>Міжнародні кільцеві гонки (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям) на автомобілях з робочим об'ємом більше 2000 куб. см;</i> Змагання на історичних автомобілях.
---------------------------------------	--

Міжнародні ліцензії водія ФІА, що видаються ФАУ

«А» (автомобілі карт)	для участі у CIK-FIA Чемпіонатах, Кубках та Трофеях Групи 1 та інших міжнародних змаганнях віднесених до Групи 1;
«В» (автомобілі карт)	для участі у CIK-FIA Чемпіонатах, Кубках та Трофеях Групи 2; CIK-FIA Чемпіонатах, Кубках та Трофеях Групи 1 (тільки Superkart), та інших міжнародних змаганнях віднесених до Групи 1 та Групи 2;
«С-Junior» (автомобілі карт) «С-Senior» (автомобілі карт)	для участі у CIK-FIA Юніорських Чемпіонатах, Кубках та Трофеях, мінімальна вимога для будь-якого міжнародного змагання (за винятком змагань Групи 1); змагання Superkart не згадані вище.
«Д» (автомобілі карт)	для певних міжнародних змагань, схвалених CIK-ФІА, для автомобілів карт потужністю менше 15 к.с. (типу «World Formula» або «rental kart» оснащеними двигунами серійного виробництва)
«C0»	Кільцеві гонки (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям); змагання на автомобілях карт; ралі першої категорії; гірські гонки; змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях; змагання з гонок на прискорення; змагання з дріфтингу; змагання з парних гонок; змагання на економічність, фігурне водіння, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії;
«C1»	Ралі першої категорії; гірські гонки; змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях; змагання з гонок на прискорення; змагання з дріфтингу; змагання з парних гонок; змагання на економічність, фігурне водіння, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії;
«C2»	змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях; змагання з гонок на прискорення; змагання з дріфтингу; змагання з парних гонок; змагання на економічність, фігурне водіння, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії;
«C3»	Змагання на встановлення рекордів швидкості; змагання з гонок на прискорення; змагання з дріфтингу;
«C4»	Кільцеві гонки на вантажних автомобілях (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям);
«C6»	Змагання на економічність, фігурне водіння, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії; Змагання на транспортних засобах з альтернативними джерелами енергії (електро-, сонце-, веломобілі та інше);
«С-юніор»	Кільцеві гонки (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям); змагання на автомобілях карт; змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях; ралі першої категорії на автомобілях об'ємом двигуна до 1300 куб.см. для осіб з 16 до 18 років (без права керування автомобілем);

«Н» змагання на історичних автомобілях;

Національні ліцензії ФІА, що видаються ФАУ

- «Д0» кільцеві гонки (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям); ралі першої категорії; гірські гонки; змагання на автомобілях карт; змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях; змагання з гонок на прискорення; змагання з дріфтингу; змагання з парних гонок; змагання на економічність, фігурне водіння, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії;
- «Д1» ралі першої категорії; гірські гонки; змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях; змагання з гонок на прискорення; змагання з дріфтингу; змагання з парних гонок; змагання на економічність, фігурне водіння, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії;
- «Д2» змагання з кросу, ралі-кросу, ралі-рейд, трофі-рейд, тріал інші змагання на позашляхових автомобілях; змагання з гонок на прискорення; змагання з дріфтингу; змагання з парних гонок; змагання на економічність, фігурне водіння, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії;
- «Д3» Змагання на встановлення рекордів швидкості, змагання з гонок на прискорення, змагання з дріфтингу;
- «Д4» Кільцеві гонки на вантажних автомобілях (у тому числі трекові та інші швидкісні змагання на кільцевій трасі, що проходить на дорогах з поліпшеним покриттям);
- «Д5» Змагання на квадроциклах;
- «Д6» Змагання на економічність і фігурне водіння; змагання на транспортних засобах з альтернативними джерелами енергії (електро-, сонце-, веломобілі та інше); змагання на економічність, фігурне водіння, ралі на стандартних автомобілях, ралі другої категорії;
- «Д-Ю» для осіб, які досягли 14-річного віку: змагання на автомобілях карт, фігурного водіння, слалому, ралі на серійних автомобілях, ралі другої категорії (другий водій, без права управління автомобілем);
для осіб, які досягли 16-річного віку: змагання на автомобілях карт, ралі (другий водій, без права управління автомобілем), крос на автомобілях з об'ємом двигуна до 1400 куб.см., кільцеві гонки на автомобілях з об'ємом двигуна до 1200 куб.см.,
- «Д-К» разова для змагань автолюбителів;
- «Н» змагання на автомобілях карт з 13 років;
- (автомобілі карт)
- «Н-К» змагання на автомобілях карт з 6 років.

Клубні ліцензії ФАУ для закритих та обмежених змагань, що оформляються місцевими осередками ФАУ

- «К1» Всі дисципліни автоспорту, крім змагань на автомобілях карт;
- «К» змагання на автомобілях карт з 13 років;
- (автомобілі карт)
- «К-К» змагання на автомобілях карт з 6 до 13 років.

Ліцензії офіційної особи ФАУ

- «МК» ліцензія офіційної особи міжнародної категорії;
- «НК» ліцензія офіційної особи національної категорії;
- «01» ліцензія офіційної особи першої категорії;
- «02» ліцензія офіційної особи другої категорії;
- «03» ліцензія офіційної особи третьої категорії;
- «А» ліцензія асистента офіційної особи

**ПОЛОЖЕННЯ
ПРО ПОРЯДОК ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ, ЯКІ ПРИЙМАЮТЬ УЧАСТЬ У АВТОМОБІЛЬНИХ
ЗМАГАННЯХ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ**

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Це „Положення про порядок підготовки водіїв, які приймають участь у автомобільних змаганнях на території України” (далі Положення) є регламентуючим документом щодо автомобільного спорту та визначає загальний порядок організації підготовки та підтвердження кваліфікації осіб, які бажають отримати ліцензії водія, які видає автомобільна федерація України (ФАУ) для участі у автомобільних змаганнях, розроблено на підставі повноважень, наданих ФАУ міжнародною автомобільною федерацією та державним комітетом України з фізичної культури і спорту та затверджено кас ФАУ, з метою:

- широкого залучення до масових видів автомобільного спорту молоді та громадян України;
- надання можливості усім бажаючим членам ФАУ одержати ліцензії водія;
- Забезпечення відповідності кваліфікації водіїв вимогам НСК ФАУ;
- створення системи безперервної підготовки водіїв для участі у автомобільних змаганнях з різних дисциплін автомобільного спорту, з врахуванням необхідності забезпечення безпеки змагань;
- забезпечення накопичення та передачі теоретичного, методичного та практичного досвіду від найбільш кваліфікованих фахівців спортсменам початківцям.

1.2. Положення є обов'язковим для виконання особами та органами Автомобільної Федерації України, яким доручено оформлення видачі ліцензій водія та організаціям, які мають право на здійснення підготовки та підтвердження кваліфікації особам, які бажають отримати ліцензії водія ФАУ.

1.3. Обов'язки водія та вимоги щодо осіб, які бажають отримати ліцензію водія ФАУ, встановлені НСК ФАУ та іншими регламентуючими документами ФАУ щодо автомобільного спорту.

1.6. Оформлення видачі ліцензій водія ФАУ здійснюється у порядку, передбаченому “Положенням про видачу ліцензій та інших спортивних документів Автомобільної Федерації України”.

2. ВИДИ ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ

2.1. Види підготовки водіїв для отримання ліцензії ФАУ встановлюються у відповідності до “Положення про видачу ліцензій та інших спортивних документів Автомобільної Федерації України”.

2.2. Встановлюються наступні рівні підготовки водіїв для отримання ліцензії ФАУ відповідних категорії:

- Початковий рівень I.,
- Базовий рівень II“Д”,-
- Базовий рівень II,“С”,
- Спеціальний III.,
- Удосконалення IV.

Для кожного рівня підготовки може встановлюватись різні базові дисципліни автомобільного спорту.

Опис та мета підготовки та категорії ліцензій, які може отримати особа, яка успішно пройде вказаний рівень підготовки вміщено у Додатку 1.

3. ПІДГОТОВКА ВОДІВ ФАУ

3.1. До підготовки в якості водія ФАУ залучаються члени ФАУ.

3.2. Підготовка водіїв здійснюється на основі програм, які розробляються Методичним Центром та затверджуються Спостережною Радою та складається з:

- а) самостійного вивчення особою регламентуючих документів ФАУ;
- б) вивчення регламентуючих документів під час занять на базі закладів, які використовують програми, затверджені ФАУ та входять у список, затверджений згідно п.5.1. цього Положення (далі „Заклад підготовки водіїв”).

3.3. Видача ліцензії водія ФАУ, у випадках, передбачених "Положенням про видачу ліцензій та інших спортивних документів Автомобільної Федерації України" проводиться на підставі:

- Сертифікату, встановленого Методичним Центром форми, про успішне закінчення підготовки, за програмою, затвердженою ФАУ, на базі Закладу підготовки водіїв.

- Довідки про проходження, на базі Закладу підготовки водіїв, інструктажу про особливі вимоги безпеки при участі у змаганнях з кільцевих гонках.

4. МЕТОДИЧНИЙ ЦЕНТР ПІДГОТОВКИ ВОДІІВ ФАУ

4.1. З метою розробки та затвердження навчальних програм і методичних матеріалів, підготовки та атестації інструкторів Закладів підготовки водіїв, встановлення порядку реєстрації навчальних груп та проведення випускних іспитів, рішенням КАС ФАУ створюється робоча група КАС ФАУ „Методичний Центр підготовки водіїв ФАУ” (далі – “Методичний Центр”) на базі Львівського державного інституту фізичної культури. Фінансування діяльності Методичного Центру забезпечується в рамках кошторису ФАУ.

5. СПОСТЕРЕЖНА РАДА ПІДГОТОВКИ ВОДІІВ

5.1. З метою координації, загального керівництва та контролю за процесом підготовки у закладах підготовки водіїв, прийняття рішень включення та виключення закладів до переліку закладів, які використовують програми, затверджені ФАУ (далі Перелік), контролю за проведенням випускних іспитів, рішенням КАС ФАУ створюється "Спостережна Рада підготовки водіїв ФАУ" (далі – «Спостережна Рада»), у складі не більше 7 (семи) осіб.

6. ПОВНОВАЖЕННЯ ЗАКЛАДІВ ПІДГОТОВКИ ВОДІІВ

6.1. Заклад підготовки водіїв, включений у Перелік зобов'язаний здійснювати підготовку водіїв з метою подальшого отримання ліцензії водія ФАУ за програмами, затвердженими ФАУ.

6.2. Заклад підготовки водіїв, включений у Перелік зобов'язаний дотримуватись вимог цього Положення, якісно, чесно та неупереджено здійснювати підготовку водіїв до правильного та безпечного виконання обов'язків водія-спортсмена під час участі у автомобільних змаганнях, використовувати у навчальному процесі виключно методичні та регламентуючі документи, затверджені або допущені до використання у порядку, встановленому ФАУ.

6.3. Заклад підготовки водіїв, включений у Перелік має право:

а) за підсумками підготовки видавати членам ФАУ сертифікати, що підтверджують право отримання ліцензії водія ФАУ, у порядку, встановленому "Положенням про видачу ліцензій та інших спортивних документів Автомобільної Федерації України" та письмові підтвердження про проходження, на базі закладу підготовки водіїв, інструктажу про особливі вимоги безпеки при участі у змаганнях з кільцевих гонках.

б) отримувати методичну, консультативну та матеріальну підтримку від ФАУ, у тому числі щодо розповсюдження інформації про умови прийому та навчання у закладі підготовки водіїв через мережу МО ФАУ та партнерських організацій.

7. ВИМОГИ ЗАКЛАДІВ ПІДГОТОВКИ ВОДІІВ

7.1. Протягом всього терміну дії Свідоцтва про включення у Перелік заклад підготовки водіїв повинен відповідати наступним умовам:

А. Обов'язкові вимоги:

1. Наявність не менше двох інструкторів, атестованих за програмою підготовки інструкторів закладів підготовки водіїв, затвердженою Методичним Центром ФАУ. Підготовка та атестування інструкторів здійснюється на базі Методичного Центру ФАУ.

2. Наявність у розпорядженні закладу підготовки водіїв приміщення для теоретичних занять та необхідного наочного обладнання для проведення навчання;

3. Наявність у розпорядженні закладу підготовки водіїв майданчика для практичних занять, який відповідає вимогам активної і пасивної безпеки;

4. Забезпечення процесу практичного навчання засобами радіозв'язку для забезпечення процесу практичного навчання;

5. Наявність у розпорядженні закладу підготовки водіїв спортивного автомобіля для практичних занять, обладнаний елементами пасивної безпеки.

6. Наявність у розпорядженні закладу підготовки водіїв тренажерів для вправ з керування та перемикання передач.

Б. Додаткові вимоги:

1. Наявність у розпорядженні закладу підготовки водіїв комп'ютеризованого тренажера - симулятора,

2. Наявність у розпорядженні закладу підготовки водіїв відеоапаратури та навчальних відеофільмів, засобів індивідуальної безпеки водія (омологовані шлемі, паси безпеки і т.п.).

8. ПОРЯДОК ВКЛЮЧЕННЯ ЗАКЛАДУ ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ У ПЕРЕЛІК

8.1. Включення Закладу підготовки водіїв до Переліку підтверджується „Свідоцтвом про включення закладу підготовки водіїв у перелік закладів, які використовують програми, затверджені ФАУ” (далі Свідоцтво), яке видається Дирекцією ФАУ на підставі рішення Спостережної Ради.

Зразок Свідоцтва затверджується Спостережною Радою за поданням Методичного Центру.

8.2. Для отримання Свідоцтва організація, на базі якої діятиме заклад підготовки водіїв подає у ФАУ заяву встановленої Методичним центром форми. Заява повинна містити:

Назву закладу підготовки водіїв, адресу розташування, назву, статус базової організації, прізвище, ім'я, по батькові та відомості про членство у ФАУ керівника та інструкторів закладу, рівень навчання, який буде здійснюватись у закладі. Заява підписується керівником базової організації та посвідчується печаткою базової організації.

До заяви додаються:

1. Документи, що підтверджують відповідність закладу підготовки водіїв обов'язковим вимогам, встановлених цим Положенням:

2. Заяви інструкторів закладу підготовки водіїв про згоду забезпечувати навчальний процес закладу. До заяви вносяться дані про номер та дату закінчення чинності атестаційного свідоцтва інструктора, його адреса проживання та паспортні дані. Підпис інструктора завіряється печаткою базової організації.

3. Копія документу про здійснення добровільного внеску, розмір якого встановлюється ФАУ;

4. Підтвердження статусу базової організації, які необхідний згідно з цим Положенням

Подані заява та інші документи перевіряються на відповідність вимогам цього Положення.

Якщо подані документи відповідають вимогам Положення Спостережна рада призначає інспекцію для перевірки відповідності поданих документів фактичному стану. Термін інспекції узгоджується з керівництвом закладу.

При виявленні невідповідності поданих документів вимогам Положення або їх недостовірності, вони повертаються заявнику, внесок, здійснений при поданні зави, не повертається.

На підставі позитивного висновку інспектора Спостережна рада приймає рішення про включення закладу підготовки водіїв до Переліку та видачу Свідоцтва.

На підставі рішення Спостережної Ради Свідоцтво видається Дирекцією ФАУ.

Витрати по проведенню інспекції покриває організація, що подала заяву для включення до Переліку.

8.3. Термін дії Свідоцтва встановлюється при прийнятті рішення Спостережною Радою але не більше трьох років.

8.4. Дія Свідоцтва може бути тимчасово призупинено рішенням Методичного Центру:

А) до моменту виправлення невідповідності закладу підготовки водіїв вимогам цього Положення, рішенням Спостережної Ради або Методичного центру, прийнятих у межах їх компетенції, встановленої цим положенням або рішеннями КАС ФАУ – на підставі висновку уповноваженого інспектора Методичного Центру;

Б) до обрання (призначення) нового інспектора та внесення відповідних змін у Свідоцтво - у випадку зменшення кількості атестованих інспекторів закладу менше мінімальної кількості – на підставі заяви інструктора закладу про вибуття зі складу співробітників закладу.

8.5. Свідоцтво може бути анульовано рішенням Спостережної Ради у випадку:

А) систематичного порушення закладом підготовки водіїв умов визнання, яке призводило до більше ніж двократного тимчасового припинення дії Свідоцтва протягом 12 поточних місяців;

Б) накладання тимчасової дискваліфікації або дискваліфікації водія випускника закладу підготовки водіїв протягом 12 поточних місяців з дня його випуску з закладу;

В) визнання закладу підготовки водіїв таким, що не відповідає умовам цього Положення в результаті періодичної перевірки інспектором Методичного Центру.

Г) Виявлення, що включення до Переліку здійснено за документами, що не відповідають дійсності.

Д) Наявність обґрунтованих скарг водіїв на якість та повноту підготовки у закладі.

8.6. При зміні даних, внесених у Свідоцтво, воно підлягає переоформленню з внесенням нових даних.

При зміні назви, ліквідації, реорганізації базової організації, зміні назви або закладу, підлягає переатестації з видачею нового Свідоцтва.

8.7. Заклади підготовки водіїв, Свідоцтва яких анульовані або дія яких тимчасово призупинено втрачають право проводити підготовку водіїв ФАУ, припиняється (до моменту поновлення реєстрація нових груп навчання водіїв та видача будь-яких бланків документів ФАУ.

8.8. Раз на два роки Заклад підготовки водіїв підлягає плановій комісійній перевірці представниками Спостережної Ради та Методичного Центру з метою перевірки відповідності навчального процесу вимогам ФАУ та Закладу – обов'язковим вимогам та умовам, вміщеним у Свідоцтво. Порядок та строки проведення комісійної перевірки узгоджується Спостережною Радою з керівництвом закладу, і як правило суміщається з випускними іспитами групи водіїв. Комісію очолює представник Спостережної Ради.

8.9. За результатами перевірки Спостережна рада приймає рішення:

А) Визнати Заклад підготовки водіїв таким, що відповідає вимогам ФАУ та про продовження Свідоцтва на наступний термін;

Б) Визнати Заклад підготовки водіїв таким, що в основному відповідає вимогам ФАУ та про продовження Свідоцтва на наступний термін, після усунення недоліків та контрольної інспекції;

В) Визнати Заклад підготовки водіїв таким, що не відповідає вимогам ФАУ та про виключення з Переліку та анулювання Свідоцтва;

9. ПОРЯДОК ПРИЙОМУ НА НАВЧАННЯ ВОДИЇВ, ЗА ПРОГРАМОЮ, ЗАТВЕРДЖЕНОЮ ФАУ

9.1. Порядок прийому на навчання визначається закладом і підлягає реєстрації у Методичному Центрі. Порядок прийому повинні відповідати вимогам цього Положення та повинен містити вичерпний перелік підстав, по яких може бути відмовлено у прийомі.

9.2. Прийом на навчання у заклад підготовки водіїв здійснюється на підставі особистої заяви члена ФАУ до якої додаються документи, що підтверджують виконання вимог по прийому у для підготовки відповідного рівня. Мінімальні вимоги до членів ФАУ, які бажають поступити на навчання у заклад підготовки водіїв, вміщено у додатку 2.

9.3. Заклад підготовки водіїв не має право відмовити у прийомі члену ФАУ, який відповідає зареєстрованим у Методичному Центрі порядку прийому у цей Заклад підготовки водіїв.

9.4. При прийомі на навчання член ФАУ підписує з закладом підготовки водіїв „Угоду – зобов'язання”, встановленої Методичним Центром форми, якою обумовлюються права та обов'язки закладу та члена ФАУ, що вступає на навчання.

9.5. Заклад підготовки водіїв має право проводити конкурсний відбір членів ФАУ для проведення навчань тільки „Рівня навчання IV”.

9.6. Відрахування члена ФАУ, що проходить підготовку у закладі здійснюється на підставі його особистої заяви або при порушенні ним „Угоди – зобов'язання”, підписаного при вступі на навчання.

10. ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

10.1. З метою заохочення для якісної підготовки водіїв та для визначення кращих у закладі, на базі яких проводиться підготовка водіїв за програмою, затвердженою ФАУ, КАС ФАУ запроваджує серії змагань для випускників цих закладів та за поданням Спостережної Ради встановлює відзнаки для кращих закладів, порядок нагородження ними та форми відповідних свідоцтв.

10.2. Контроль за виконанням закладами умов цього Положення здійснюється Спостережною Радою та КАС ФАУ в межах повноважень, наданих цим Положенням, регламентуючими документами ФАУ та у відповідності до рішень КАС ФАУ.

10.3. Рішення щодо порядку застосування цього положення приймаються КАС ФАУ та, в межах повноважень, передбачених цим Положенням та встановленими рішеннями КАС ФАУ - Спостережною Радою або Методичним Центром

10.4. При наявності у закладі, на базі якого проводиться підготовка водіїв за програмою, затвердженою ФАУ спеціалістів, атестованих для здійснення прийому членів ФАУ та оформлення видачі спортивних документів ФАУ, Дирекція ФАУ може організувати на базі такого закладу представництво ФАУ, яке здійснюватиме оформлення документів щодо прийому у ФАУ та оформлення видачі спортивних документів ФАУ.

10.5. Дирекція ФАУ забезпечує інформування членів ФАУ про мережу закладів, на базі яких проводиться підготовка водіїв за програмою, затвердженою ФАУ та умови навчання в них, у тому числі через МО ФАУ та засоби масової інформації.

10.6. До 31.12.2004 року дозволяється МО ФАУ та партнерським організаціям:

а) проведення первинної підготовки осіб, які претендують на отримання ліцензії категорії „К1”, „К-юніор”, „Д-кандидат”, за практичною та/або теоретичною програмою, (Додаток 3).

б) проведення перевірки знань осіб, що претендують на отримання ліцензій категорії „К1”, „К-юніор”, „Д-кандидат”, регламентуючих документів ФАУ щодо автомобільного спорту та правил безпеки при участі у автомобільному змаганні комісією, затвердженою Керівником організації та видачу відповідних підтверджень для отримання ліцензій водія вказаних категорій у порядку, з використанням елементів Порядку проведення іспитів (Додаток 4).

Додаток 1
до Положення про порядок підготовки водіїв,
які приймають участь у автомобільних
змаганнях на території України

РІВНІ НАВЧАННЯ ВОДІЇВ ДЛЯ ОТРИМАННЯ ЛІЦЕНЗІЇ ФАУ

Рівень навчання	Опис та мета навчання	Категорії ліцензій, які може отримати особа
Початковий I.	Початкове навчання осіб, які бажають отримати ліцензію водія ФАУ вперше, або осіб, які не були володарями ліцензії водія ФАУ більше 12 місяців до подання заяви на отримання ліцензії, з метою вивчення основних регламентуючих документів з автомобільного спорту, вимог безпеки при проведенні змагань з основних дисциплін автомобільного спорту, поглиблене вивчення умов проведення змагань у обраній дисципліні автомобільного спорту та регламенту автомобільного змагання	Група "К-юніор"
		Група "К1"
		Група "Д-кандидат"
Базовий II „Д”	Базове навчання для осіб, які мають відповідні ліцензії та бажають підвищити свою кваліфікацію (отримати ліцензії категорії „Д” (крім „Д-кандидат”), з метою поглиблення навичок та практичних знань у обраній дисципліні автомобільного спорту.	Група "Д0"
		Група "Д1"
		Група "Д2"
		Група "Д3"
		Група "Д6"
Базовий II „С”	Базове навчання для осіб, які мають відповідні ліцензії та бажають підвищити свою кваліфікацію (отримати ліцензії категорії „С”, з метою поглиблення навичок та практичних знань у обраній дисципліні автомобільного спорту.	Група "С-юніор"
		Група "С0"
		Група "С1"
		Група "С2"
		Група "С3"
Спеціальний III.	Спеціальна підготовка для осіб, які мають відповідні ліцензії, для вивчення особливих вимог безпеки при проведенні кільцевих (у тому числі трекових та інших швидкісних змагань на кільцевих трасах, що проходять на дорогах з поліпшеним покриттям)	Група "С0"
		Група "С4"
		Група "Д0"
		Група "Д4"
Удосконалення IV.	Спеціальна поглиблена підготовка для осіб які мають ліцензії водія категорій „Д” (крім „Д-кандидат”) або „С” для удосконалення спортивної майстерності.	У відповідності до характеру підготовки та обраної дисципліни автомобільного спорту

ДОКУМЕНТИ ДЛЯ ПРИЙОМУ НА НАВЧАННЯ ЗА ПРОГРАМОЮ ПІДГОТОВКИ ВОДІІВ

Категорія ліцензії	Посвідчення водія категорії	Чинна ліцензія категорії	Медичний документ	Обмеження по віку	Додаткові вимоги
"К-юніор"	*1	*	висновок фізкультурного диспансеру	14...18 років	нотаріально завірений дозвіл батьків (для осіб до 16 років)
"Д-юніор"		"К-юніор"			
"С-юніор"		„К-юніор” „Д-юніор”	Медичний Сертифікат	16 років у першому півріччі	нотаріально завірений дозвіл батьків
"Д-кандидат"	"В"	*	висновок фізкультурного диспансеру		*
"К1"					
"С0"		"С", "Д"			
"С1"					
"С2"					
"С3"					
"С4"	"В" і "С"				
"С6"	"В"		Медичний Сертифікат		
"Д0"					
"Д1"					
"Д2"					
"Д3"					
"Д6"					
"Д4"	"В" і "С"				

Обов'язкові документи для всіх осіб:

1. Заява, встановленої закладом форми
2. Дві фотокартки
3. Документ, що підтверджує членство ФАУ.

¹ Вимога відсутня

**ПРОГРАМА ПІДГОТОВКИ
ВОДІЇВ ДЛЯ ОТРИМАННЯ ЛІЦЕНЗІЇ ВОДІЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ**

**ПІДГОТОВКА ПРЕТЕНДЕНТІВ НА ОДЕРЖАННЯ ЛІЦЕНЗІЙ ВОДІЯ ФАУ
категорій "К1", "К-юніор", "Д-кандидат"**

1. ТЕОРЕТИЧНИЙ КУРС

Тема	Ситуаційна гра	Залік
Регламентуючі документи ФАУ щодо автомобільних змагань, „Правила чесної гри”	Адміністративна перевірка	+
	Процедура старту	+
	Проходження суддівських контрольних постів	+
Активна і пасивна безпека автомобільних змагань	Кодекс водіння на кільцевих трасах	таблиця
	Дії екіпажу під час аварії	таблиця
Основи підготовки автомобіля до змагань	Проходження передстартового технічного контролю	+

2. ПРАКТИЧНИЙ КУРС

Тема	Ситуаційна гра	Залік
Швидкісне кермування та перемикавання передач		Тест
Вправа "Розгін-гальмування"		Тест і помилки
Слалом – змійка		Тест і помилки

3. ІСПИТ

Участь в ралі-спринті (ралі на серійних автомобілях)	Показаний результат – додаткові бали
	Зайняте місце
	Кількість помилок – штрафні бали

ЗМІСТ НАВЧАЛЬНОЇ ПРОГРАМИ

Заняття у школі гонщиків ФАУ першого рівня акредитації проводяться у три цикли і розраховані на 54 години.

Перший цикл занять – теоретична начитка, семінарські заняття, практичні заняття, одержання домашнього завдання

Другий цикл занять – теоретичні заліки (участь в ситуаційних іграх), практичні заліки (виконання тестів на автомобілі)

Третій цикл занять – випускні іспити (теоретичний іспит - програмоване тестування, практичний іспит – оцінка якості виконання елементів участі у випускному змаганні)

Зміст теоретичних занять:

- Національний Спортивний Кодекс ФАУ
- Правила чесної гри ФАУ
- Порядок видачі ліцензій ФАУ
- Регламенти масових автомобільних змагань
- Передстартові перевірки і контролю
- Порядок проходження суддівських постів (для базової спеціалізації „всі види ралі”)²
- Проходження траси ралі по легенді і складання стенограми СВ (для базової спеціалізації „всі види ралі”)
- Основи активної і пасивної безпеки автомобільних змагань

Ситуаційні ігри:

- Порядок отримання ліцензії ФАУ
- Передстартова адміністративна перевірка
- Передстартовий і остаточний технічний контроль

² При іншій базовій спеціалізації до програми вводяться інші теми занять.

- Порядок проходження суддівських постів (ПКЧ, старт СВ, фініш-стоп СВ) (для базової спеціалізації „всі види ралі”)
- Контроль попередніх і остаточних результатів ралі, порядок написання і подачі протесту, апеляції

Практичні тести на автомобілі:

- Швидкісне кермування на нерухомому автомобілі³
- Швидкісне перемикання передач на нерухомому автомобілі⁴
- Проїзд лівими і правими колесами по дошці шириною 20см
- Тест “розгін-гальмування” з зупинкою “базою” і на стоп-лінії
- Гальмування лівою ногою при проходженні “квадрата” і “вісімки”
- Вхід і вихід з контрольованого заносу автомобіля в обидва боки
- Проходження траси по легенді (в ролі штурмана викладача –інструктора) (для базової спеціалізації „всі види ралі”)
- Складання і читання швидкісної стенограми (в ролі штурмана викладача – інструктора) (для базової спеціалізації „всі види ралі”)

Мінімальний перелік обладнання школи гонщиків ФАУ першого рівня акредитації:

- Навчально-методична документація школи
- Роздавальний матеріал для курсантів
- Наочні посібники та обладнання
- Автомобіль, обладнаний елементами пасивної безпеки
- Надійно огорожений безпечний майданчик розміром 50х120 метрів, обладнаний засобами пасивної безпеки і протипожежними засобами
- Радіозв'язок між викладачами-інструкторами та між інструктором і курсантом в автомобілі
- Аптечка, міський або мобільний телефон
- Комп'ютеризований тренажер, відеосистема з навчальними відеофільмами (бажано)

РОЗПОДІЛ ГОДИН ЗА РОЗДІЛАМИ НАВЧАННЯ

№ п/п	Форма заняття	Кількість годин					
		Загальна	Лекцій	Семінар	Практичні заняття	Ситуаційні ігри	Самостійна підготовка
1	Теоретичні заняття	16	4	4	-	-	8
2	Ситуаційні ігри – заліки з теорії	8	-	-	-	8	-
3	Практичні заняття на нерухомому автомобілі – практичні залікові тести	4	-	-	1	-	3
4	Практичні заняття в русі – практичні залікові тести	26	-	-	7	-	19
	Всього годин:	54	4	4	8	8	30

³ На спеціальному стенді

⁴ На спеціальному стенді

ВАРІАНТ РОЗПОДІЛУ ГОДИН ПО ДНЯХ:

Перший цикл занять	Перший день занять (субота)	Теоретична начитка лекцій	4 год.
		Семінарські заняття	2 год.
		Ситуаційні ігри	2 год.
		Видача домашнього завдання	
	Всього за перший день:		8 год.
	Другий день занять (неділя)	Семінарські заняття	2 год.
		Ситуаційні ігри	2 год.
		Практичні заняття на нерухомому а/м	1 год.
		Практичні заняття на а/м в русі	3 год.
		Видача домашнього завдання	
	Всього за другий день:		8 год.
Другий цикл занять	Наступні дні занять	Самостійне вивчення теоретичного матеріалу	8 год.
		Самостійні тренування на нерухомому а/м	3 год.
		Самостійні тренування на а/м в русі	19 год.
		Всього на самостійне вивчення:	30 год.
	Третій день занять (субота)	Ситуаційні ігри (теоретичні заліки)	4 год.
		Практичні заняття на а/м (практичні тести)	4 год.
		Всього за третій день:	8 год.
	Третій цикл занять (випускні іспити)	Четвертий день занять	
		Теоретичний випускний іспит (програмоване тестування)	1 год.
		Практичний випускний іспит (оцінка якості елементів участі у випускному змаганні)	7 год.
		Всього за четвертий день знять:	8 год.

Додаток 4 до
Положення про порядок підготовки водіїв,
які приймають участь у автомобільних
змаганнях на території України

ВИМОГИ ДО ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ПРОВЕДЕННЯ ВИПУСКНОГО ІСПИТУ (Випускного змагання з ралі на серійних автомобілях)⁵,

1. ПОРЯДОК ПРИЙМАННЯ ВИПУСКНОГО ІСПИТУ

1.1. Змагання проводиться за програмою ралі-спринту, або ралі на серійних автомобілях, і включає передстартові адміністративну перевірку та технічний контроль, парк сервісу, дворазовий ознайомчий проїзд колоною трасою СВ з метою ознайомлення, триразове проходження траси швидкісного маневрування автомобілем (довжина СВ - до 2,5 км, конфігурація кожного разу може бути змінена, але локалізація суддівських постів повинна зберігатися), заключний технічний контроль автомобіля, закритий парк, публікація попередніх та остаточних результатів ралі, написання протестів та апеляцій.

1.2. Теоретичний іспит проводиться шляхом програмованого тестування за білетами, які привозить представник Методичного Центру навчання членів ФАУ.

Тестові білети складаються з десяти варіантів одних і тих-же тестових запитань з теоретичного курсу у кількості 40, на кожне з яких пропонується чотири варіанти відповіді, один з яких правильний або найбільш повний. Курсанти протягом 45 хвилин без сторонньої допомоги та довідкової літератури повинні зазначити правильні відповіді.

При вичерпанні ліміту часу білет-анкета в екзаменованого забирається і до уваги береться кількість зазначених до цього моменту правильних відповідей. Для одержання позитивної оцінки «Здано» необхідно дати 30 вірних відповідей. Менша їх кількість відповідає негативній оцінці «Не здано», і курсант не бере участі у випускному змаганні.

⁵ Для інших базових дисциплін вносяться відповідні зміни у п.п.4, 5, 6.

На теоретичному іспиті присутні всі члени екзаменаційної комісії. Будь-які підказки і консультації – заборонені. Заклеєний конверт з ключем правильних відповідей до варіантів білетів, який привозить з собою представник Методичного Центру, розкривається після іспиту, заповнені білети-анкети перевіряються, результати теоретичного тестування оголошує голова екзаменаційної комісії.

1.3. Практичний іспит - оцінка якості виконання елементів участі у випускному змаганні - здійснюється членами екзаменаційної комісії, які судять змагання у ролі Головного Секретаря, Технічного Комісара, Директора змагання, а потім у ролі Старшого судді ПКЧ, Старшого судді старту і Старшого судді фінішу-стоп.

Кожному члену екзаменаційної комісії видаються залікові анкети, куди він вписує зауваження щодо виконання курсантами своїх обов'язків у ході змагання (див. п. 2).

Кожен курсант, який набрав 75% максимально можливої кількості балів за усі елементи, одержує оцінку "Здав" сертифікат для одержання ліцензії категорії "К1", "К-юніор", „Д-кандидат". При умові набрання меншої суми набраних балів курсант здає іспит повторно.

2. ЗАЛІКОВІ АНКЕТИ ДЛЯ ОЦІНКИ ДІЙ ЕКЗАМЕНОВАНИХ ПРИ ВИКОНАННІ НИМИ ОКРЕМИХ ЕЛЕМЕНТІВ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

2.1. Оцінка дій курсантів під час проходження передстартової адміністративної перевірки (екзаменатор нічого не питає в курсантів і приймає у них лише ті документи, які вони подають самостійно):

№ п/ч	Елемент, обов'язковий до виконання	Критерій Оцінки
1	Вчасна явка на адміністративну перевірку (згідно попереднього розкладу)	За запізнення. або випередження - за кожну хвилину «-1» бал
2	Правильність заповнення заявки	Правильність і повнота – 1 бал, ні або неправильно - 0 балів
3	Правильність заповнення заявки команди	Правильність і повнота – 1 бал, ні або неправильно - 0 балів
4	Оплата стартового внеску	Заплачено – 1 бал, не заплачено – 0 балів
5	Представити медичний сертифікат	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
6	Представити ліцензію учасника	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
7	Представити ліцензію водія	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
8	Представити посвідчення водія (або його імітатора особами до 18 років)	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів

2.2. Оцінка дій курсантів під час проходження передстартового технічного контролю автомобілів (екзаменатор приймає лише ті документи і перевіряє лише ті елементи, які курсанти пред'являють самостійно):

№ п/ч	Елемент, обов'язковий до виконання	Критерій Оцінки
1	Вчасне прибуття на передстартовий технічний контроль автомобілів (згідно попереднього розкладу)	За запізнення або випередження - за кожну хвилину «-1» бал
2	Представити правильно заповнену карту передстартового технічного контролю, відсутність сторонніх осіб під час перевірки	Правильність і повнота – 1 бал , ні, або неправильно – 0 балів
3	Представити посвідчення водія (або його імітатора особами до 18 років)	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
4	Представлення технічного паспорта на автомобіль, виданого ДАІ	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
5	Представлення талона технічного огляду автомобіля в ДАІ	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів

6	Правильно нанесені стартові номери і реклама Організатора, обов'язкові написи та позначення	Правильність і повнота – 1 бал, ні або неправильно – 0 балів
7	Представлені каски мотоциклетного типу та комбінезони	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
8	Представлення ременів безпеки з державним сертифікатом	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
8	Представлення трикутника аварійної зупинки	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
9	Представлення автомобільної аптечки відповідного вмісту	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
10	Представлення вогнегасника з дійсним терміном дії	Представлено – 1 бал, не представлено – 0 балів
11	Наявність сторонніх незакріплених предметів в автомобілі	Відсутні - 1 бал, наявні – 0 балів

2.3. Оцінка дій курсантів під час проходження остаточного технічного контролю автомобілів перед постановкою а/м в закритий парк (екзаменатор приймає лише ті документи і перевіряє лише ті елементи, які курсанти пред'являють самостійно):

№ п/ч	Елемент, обов'язковий до виконання	Критерій Оцінки
1	Вчасне прибуття в ЗП	За запізнення або випередження за кожну хв. «-1» бал
2	Діючі освітлювальні прилади	За кожен недіючий – «-1» бал
3	Діючий звуковий сигнал	За кожен недіючий – «-1» бал
4	Діючий склоочишувач	За кожен недіючий – «-1» бал
5	Вчасний вихід курсантів з ЗП	За запізнення за кожну хв. «-1» бал
6	Наявність обов'язкових наклейок, номерів на написів	За відсутність кожного напису – «-1» бал

2.4. Оцінка дій курсантів під час проходження суддівського поста ПКЧ (секретар поста навмисно неправильно записує час або робить запис не на тій сторінці контрольної карти):

№ п/ч	Елемент, обов'язковий до виконання	Критерій Оцінки
1	Попередній контроль часу по суддівському годиннику	Виконав – 1 бал, не виконав – 0 балів
2	Вчасне прибуття на ПКЧ	За запізнення або випередження за кожну хв. «-1» бал
3	Подача контрольної карти на правильній сторінці	Правильно подана карта – 1 бал, ні – 0 балів
4	Перевірка правильності запису в контрольній карті	Перевірив – 1 бал, не перевірів – 0 балів
5	Вчасний виїзд з зони ПКЧ	Відразу після запису – 1 бал, затримка – 0 балів
6	Дотримання режиму закритого парку в зоні ПКЧ	Виконав – 1 бал, не виконав – 0 балів

2.5. Оцінка дій курсантів під час проходження суддівського поста старту на СВ (секретар поста навмисно неправильно записує час або робить запис не на тій сторінці контрольної карти):

№ п/ч	Елемент, обов'язковий до виконання	Критерій Оцінки
1	Правильне прибуття на лінію старту (відразу після старту попереднього а/м)	Вчасно – 1 бал, зарано, запізно – 0 балів
2	Прибуття на лінію старту готовими до старту на СВ (каски, ремені, фари, вікна)	Виконав – 1 бал, не виконав – 0 балів
3	Подача контрольної карти на правильній сторінці	Правильно подана карта – 1 бал, ні – 0 балів

4	Перевірка правильності запису в контрольній карті	Перевірів – 1 бал, не перевірів – 0 балів
5	Готовність стенограми до читання	Готова – 1 бал, не готова – 0 балів
6	Вчасний старт на СВ	Старт до 20 С – 1 бал, фальстарт і понад 20 С – 0 балів

2.6. Оцінка дій курсантів під час проходження суддівського поста фініш - стоп СВ (секретар поста навмисно неправильно записує час або робить запис не на тій сторінці контрольної карти):

№ п/ч	Елемент, обов'язковий до виконання	Критерій Оцінки
1	Автомобіль не зміг зупинитися безпосередньо біля суддівського стола	Виконано – 1 бал, Не виконано – 0 балів
2	Подача контрольної карти на правильній сторінці	Правильно подана карта – 1 бал, ні – 0 балів
3	Перевірка правильності запису в контрольній карті	Перевірів – 1 бал, не перевірів – 0 балів
4	Контроль часу конкурентів по інформаційному табло	Контролюється – 1 бал, не контролюється – 0 балів
5	Невиправдана затримка біля суддівського стола понад необхідний для запису час	Затримка – 0 балів, вчасний від'їзд – 1 бал

2.7. Оцінка дій курсантів під час публікації попередніх результатів (примірник з навмисно зміненими результатами екіпажів в обидві сторони доступний курсантам тільки індивідуально в приміщенні у присутності членів екзаменаційної комісії – на трьох столах. Члени екзаменаційної комісії провокують екіпажі до написання протестів на результати):

№ п/ч	Елемент, обов'язковий до виконання	Критерій Оцінки
1	Курсант не контролює попередніх результатів	Контролює – 1 бал, не контролює – 0 балів
2	Курсант контролює лише свої результати	Контроль лише своїх результатів – 0 балів контроль інших результатів – 1 бал
3	Курсант контролює результати інших екіпажів і суми часів	Контролює – 1 бал, не контролює – 0 балів
4	Курсант пише протест	Виконано – 1 бал, не виконано – 0 балів
5	Протест є допустимим, написаний правильно і вчасно поданий за адресою	Виконано – 1 бал, помилки – 0 балів
6	До протесту додається грошовий внесок (який обов'язково буде повернутий)	Внесений – 1 бал, не внесений – 0 балів

**ПОРЯДОК
ВИДАЧІ ЛІЦЕНЗІЇ СПОРТИВНОГО ОБ'ЄКТУ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ЗМАГАННЯ
З АВТОМОБІЛЬНОГО СПОРТУ**

1. Інспекції і ліцензуванню підлягають всі без винятку спортивні об'єкти, у тому числі тимчасові траси на яких заплановані автомобільні змагання (крім ралі всіх видів та слалому для яких затверджується план безпеки змагання у порядку, встановленому ФАУ).

2. Ліцензія спортивного об'єкту: реєстраційне свідоцтво, яке підтверджує можливість проведення змагань саме на даному об'єкті.

Комітет: під терміном "Комітет" мається на увазі "Комітет безпеки змагань і медицини ФАУ".

3. Ліцензія спортивного об'єкту видається заявнику (уповноваженій ним особі) - власнику (розпоряднику) спортивного об'єкту на підставі заяви до якої додаються:

а) акт, затверджений рішенням Комітету, про відповідність спортивного об'єкту рекомендаціям ФІА та ФАУ з наведенням всіх даних, що підлягають внесенню у ліцензію (в тому числі схему траси);

б) документи, що підтверджують право власності (повного господарського розпорядження спортивним об'єктом) або рішення уповноваженого органу про дозвіл на проведення змагання;

в) документ про сплату відповідного внеску у ФАУ;

4. Загальні вимоги до порядку видачі та використання ліцензій на спортивні об'єкти регламентується Розділом V «Спортивні об'єкти - траси і треки» НСК ФАУ:

ст. 81. Траси змагання;

ст. 82. Затвердження трас;

ст. 83. Заміри дистанції;

ст. 84. Міжнародні ліцензії для об'єктів для автомобільного спорту (кільцевих трас, треків і т.і.);

ст. 85. Національна ліцензія об'єкту для автомобільного спорту (кільцевої траси, треку і т.і.);

ст. 86. Інформація, що включається у ліцензію об'єкту для автомобільного спорту;

ст. 87. Вимоги до постійних і тимчасових кільцевих трас (треків);

ст. 88. Афішування ліцензії об'єкту для автомобільного спорту.

5. Власник (розпорядник) спортивного об'єкту, на якому заплановані автомобільні змагання, повинен, через місцевий осередок ФАУ, на території діяльності якого знаходиться цей спортивний об'єкт, подати в Дирекцію ФАУ вичерпне дос'є, вимоги щодо змісту і форми якого обумовлені регламентуючими документами ФАУ щодо автомобільного спорту:

- Критерії приймання автомобільних кросових трас;

- Критерії приймання кільцевих гоночних трас;

- Тимчасові критерії приймання місця проведення змагання (траси) автомобільних гонок на прискорення;

- іншим регламентуючим документам ФАУ, рекомендаціями КАС ФАУ та Комітетів ФАУ.

6. При визначенні терміну представлення у Дирекцію ФАУ дос'є на спортивний об'єкт, повинно враховуватись положення ст. 64 НСК ФАУ, яка регламентує термін надсилання Індивідуального Регламенту змагання ("...щонайменше за один місяць до дати закінчення прийому заявок для участі у цьому змаганні").

Для міжнародних змагань термін подання дос'є на спортивний об'єкт порівняно із національними змаганнями подвоюється.

Володар спортивного об'єкту або Організатор змагання можуть попередньо самостійно запросити інспектора (інспекторів) погоджених Комітетом для методичної допомоги при складанні дос'є. Відшкодування витрат на відрядження, розмір і форма оплати запрошеним спеціалістам у цих випадках визначається за угодою сторін.

У випадку подання дос'є на спортивний об'єкт, який не відповідає по формі, повноті та/або змісту вимогам регламентуючим документам ФАУ, Комітет безпеки змагань і медицини ФАУ відхиляє та повертає його для приведення у відповідність.

Інспекція на спортивний об'єкт призначається, у випадку, якщо Комітет на основі отриманого дос'є зробить висновок, що спортивний об'єкт відповідає вимогам регламентуючих документів ФАУ.

Інспекція - поїздка, терміном на одну добу інспектора (у випадку ралі – не більше двох інспекторів), призначеного (призначених) Головою Комітету, на спортивний об'єкт (місце проведення змагання), з метою перевірки відповідності поданого досьє фактичному стану спортивного об'єкту та діючим вимогам ФАУ.

Термін прибуття інспекції і спеціальні умови їх перебування та роботи (якщо це потрібно) повинні бути запропоновані володарем (розпорядником) спортивного об'єкту письмово у вигляді заявки довільної форми, яка надсилається у ФАУ разом з досьє на спортивний об'єкт. Остаточний термін інспекції погоджується з призначеним інспектором, при необхідності через Дирекцію ФАУ.

Видатки на проїзд та перебування інспектора (інспекторів), призначеного (призначених) для проведення перевірки, покриваються за рахунок заявника.

За результатами інспекції у Комітет подається звіт про інспекцію з зазначенням виявленого стану та, при наявності, виявлених невідповідностей і рекомендаціями щодо приведення спортивного об'єкту у відповідність.

Звіт після його затвердження Комітетом надсилається володарю (розпоряднику) спортивного об'єкту та для інформації місцевому осередку ФАУ на території якого знаходиться спортивний об'єкт.

7. Тільки затверджений Комітетом звіт береться до уваги і може стати предметом обґрунтованих зауважень щодо його змісту зі сторони володаря (розпорядника) спортивного об'єкту на протязі тижня від моменту його одержання. Остаточне рішення з приводу цих зауважень приймає Комітет або при необхідності, Голова Комітету особисто.

8. Колегія Спортивних Комісарів, після прибуття на спортивний об'єкт перед початком змагання проводить перевірку відповідності фактичного стану спортивного об'єкту ліцензії ФАУ з оформленням акту, який затверджується рішенням Колегії Спортивних Комісарів.

9. Забороняється проведення змагання на спортивному об'єкті, фактичний стан якого не відповідає вимогам та умовам, вміщеним у ліцензії спортивного об'єкту та з порушеннями регламентуючих документів ФАУ, щодо автомобільного спорту.

10. Досьє на кросову трасу повинно включати наступні документи:

1 – план траси в масштабі щонайменше 1:2000 із зазначенням її орієнтації, напрямку руху, будівель, споруд, під'їзних доріг, зон розташування глядачів, захисних бар'єрів і пристроїв, поста керування змаганням, заправочно-ремонтних пунктів, а також розташування стартової лінії, машин швидкої допомоги, медичного центру, протипожежних засобів, суддівських постів на трасі (із зазначенням їх номерів по черзі, починаючи від старту);

2 - план заправочно-ремонтних пунктів і медичного центру в масштабі щонайменше 1:500;

3 - детальний план усіх будівель в масштабі щонайменше 1:200;

4 - профіль центральної лінії доріжки в масштабі щонайменше 1:2000 - по довжині, і 1:200 - по висоті;

5 - розріз доріжки та її узбіч (щонайменше на 10м від краю доріжки по обидва її боки) по стартовій лінії, в центрах крутих поворотів, кутів, у точках мінімальної та максимальної ширини доріжки, розрізи інших неординарних точок (наприклад, перетину мостів тощо) в масштабі щонайменше 1:2000;

6 - додаткова інформація - характеристика і стан поверхні доріжки та її узбіч, системи внутрішнього та зовнішнього зв'язку, схема розташування і спеціалізація найближчих лікувальних закладів, схема найшвидшого під'їзду та віддалі до них, опис медичної і протипожежної служб (обладнання і персонал), розташування найближчих АЗС, СТО, АТП, місць ремонту техніки і стоянок з охороною, розташування найближчих готелів, місце проживання і харчування учасників, схема санітарно-побутового обладнання траси (пункти харчування, питна вода, душові, туалети, смітники); список штатного складу усього обслуговуючого персоналу, список необхідної кількості суддів за посадами.

11. Досьє кільцевої траси:

відрізняється від описаного вище обов'язковою наявністю детальних креслень всієї траси, списком усіх запланованих робіт і додатком фотографій.

У пункти 1 - 3 додатково включаються креслення боксів, паддоку та - при необхідності - вертолїтного майданчика. Додаткова інформація, що стосується діючих кільцевих трас, запланованих для проведення міжнародних змагань, надсилається у вигляді заповненої стандартної форми з запитаннями, розповсюдженої ФІА.

12. Досьє на трасу автомобільних гонок на прискорення:

Відповідно п.10., з врахуванням переліку параметрів, визначених тимчасовими критеріями приймання місця проведення змагання (траси) автомобільних гонок на прискорення.

КОРОТКИЙ ОПИС ПОРЯДКУ ВИДАЧІ ЛІЦЕНЗІЇ СПОРТИВНОГО ОБ`ЄКТУ

1	Власник, розпорядник спортивного об`єкту складає досьє на спортивний об`єкт;	При необхідності окремо запрошуються спеціалісти для методичної допомоги;
2	Досьє подається через місцевий осередок ФАУ, на території якого знаходиться спортивний об`єкт, у Комітет (на адресу Дирекції ФАУ);	
3	Комітет перевіряє досьє на відповідність вимогам регламентуючих документів ФАУ щодо автомобільного спорту;	При невідповідності досьє відхиляється та повертається з зауваженнями для доопрацювання;
4	Голова Комітету призначає інспекцію для перевірки відповідності поданого досьє фактичному стану спортивного об`єкта, з врахуванням часу, до проведення змагання на цьому об`єкті;	При невідповідності фактичного стану спортивного об`єкту поданому досьє у звіті зазначаються зауваження для доопрацювання, досьє відхиляється та повертається;
5	Дирекція ФАУ, на підставі позитивного рішення Комітету, видає власнику (розпоряднику) ліцензію спортивного об`єкту;	
6	Колегія Спортивних Комісарів перевіряє відповідність повністю готового до змагання спортивного об`єкту виданій ліцензії ФАУ.	При невідповідності фактичного стану спортивного об`єкту ліцензії, виданій ФАУ, змагання проводяться тільки після усунення невідповідності, з дозволу Колегії Спортивних Комісарів;

КРИТЕРІЇ ПРИЙМАННЯ КІЛЬЦЕВИХ ГОНОЧНИХ ТРАС

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Ці Критерії, розроблені ФАУ у відповідності до вимог Додатку "О" до Міжнародного Спортивного Кодексу ФІА з врахуванням вимог Додатку "Н" до Міжнародного Спортивного Кодексу до обладнання та будівель (п.6), процедурних питань встановлених у "Порядку видачі ліцензії спортивного об'єкту для проведення змагання з автомобільного спорту", затверджені ФАУ.

Додатки 1 та 2 до цих Критеріїв приведені у відповідність до класів та груп автомобілів, які використовуються у національних автомобільних змаганнях на території України.

На ці Критерії будуть посилались інспектори ФАУ при вирішенні питання про можливість видачі ліцензії на кільцеву трасу для проведення на ній національного автомобільного змагання. У випадку позитивного рішення проектувальники та обслуговуючий персонал трас можуть використовувати ці критерії як первинний керівний документ.

Специфічні вимоги до кільцевих трас з боку інспекторів ФАУ у кожному конкретному випадку базуватимуться на вивченні у ФАУ креслень цих трас та адаптації критеріїв до кожного випадку окремо.

Порядок отримання ліцензії кільцевої траси для проведення міжнародних змагань встановлені Додатком "О" до Міжнародного Спортивного Кодексу ФІА.

2. ТЕРМІНОЛОГІЯ

- Кільцева траса: замкнена траса, постійна або тимчасова, що починається і закінчується в одній точці, побудована чи пристосована спеціально для автомобільних гонок.
- Комісія: у даних Критеріях під терміном "Комісія" мається на увазі Комісія безпеки змагань та медицини ФАУ.
- Інспекція: поїздки представників Комісії з метою розробки рекомендацій у відповідності з даними Критеріями, перевірки або затвердження робіт, виконаних на базі цих рекомендацій, а також перевірки служб безпеки та умов, необхідних для безпечного проведення автомобільного змагання.
- Ліцензія: реєстраційне свідоцтво, яке видається власнику спортивного об'єкту (уповноваженій ним особі) у порядку, встановленому ФАУ.

3. ПРОЦЕДУРА

3.1. Проектувальники нової кільцевої траси, призначеної для проведення на ній національних змагань, повинні подати на розгляд в ФАУ вичерпне досьє, що включає плани та специфікації, для затвердження проекту (див. вимоги до досьє у Додатку 1).

3.2. Досьє проекту кожної нової кільцевої траси, що надсилається у ФАУ для розгляду або схваленого висновку повинно супроводжуватися внеском у розмірі, який встановлює ФАУ.

3.3. ФАУ, після вивчення специфічних умов кожного запиту, може рекомендувати необхідні, з її точки зору, зміни проекту, і отримуватиме інформацію про кожен крок їх здійснення.

3.4. Інспекції на місцях проводяться представниками Комісії у порядку, передбаченому "Порядком видачі ліцензії спортивного об'єкту для проведення змагання з автомобільного спорту".

4. КОНЦЕПЦІЯ КІЛЬЦЕВОЇ ТРАСИ

Форма траси, як і її план чи профіль, вказані у даних Критеріях, не є підставою до різних обмежень, оскільки вони визначаються чинниками, що змінюються: видами змагань, для яких призначена кільцева траса, характером місцевості, традиціями, економічними та естетичними міркуваннями. Однак, конструкція повинна відповідати сім вимогам безпеки, що можуть бути вказані ФАУ і крім того особи, відповідальні за трасу, повинні забезпечити виконання вказівок адміністративних влад та отримати їх офіційне схвалення.

4.1. ПЛАН

Якщо не обумовлюється інше, то всі рекомендації у даних Критеріях, що стосуються прямих ділянок трас і поворотів, стосуються дійсної траєкторії, якою рухаються автомобілі з найвищими можливостями, і не стосуються геометричної форми плану траси (траєкторія, нанесена на план, звичайно стає коротшою на прямих ділянках та видовжується на поворотах: при проектуванні або модифікації траси проектувальник повинен враховувати це у своїх розрахунках).

4.2. ШИРИНА

При проектуванні нових кільцевих трас, у тих ширина треку повинна бути не меншою 12 метрів. Максимальна ширина для нових кільцевих трас не повинна перевищувати 15 метрів. Якщо є розширення або звуження траси, то переходи повинні виконуватися якомога плавніше і у кожному випадку у відношенні щонайменше 1:20.

4.3. ДОВЖИНА

Вимірювання довжини кільцевої траси з метою розрахунку дистанції змагання, рекордів траси та встановлення класифікації, повинно здійснюватися вздовж осьовій лінії.

Якщо кільцева траса призначена для проведення змагань Чемпіонату, Трофею або Кубка ФАУ, то її довжина розраховується таким чином, щоб задовольнити мінімум, обумовлений Додатком 2.

Рекомендується, щоб максимальна довжина будь-якої нової кільцевої траси не перевищувала 7 км.

Осьова лінія треку це лінія, що середня лінія між правим та лівим краєм асфальтового покриття треку обмеженого білими лініями, особливу увагу треба звернути на цю умову у випадку проведення змагань вулицями міст.

Довжина повинна вимірюватись у просторі (середній вимір між лівим і правим краєм) недоліком такого виміру є неможливість розрахунку. В такому випадку використовується наступний метод:

Геометрична форма кожного відрізка траси обчислюється з врахуванням його розміру в плані та його поздовжнього профілю вздовж осьової лінії треку, довжина окремих відрізків буде використовуватись при обчисленні офіційної довжини треку.

Обчислення розміру в плані враховує довжину горизонтальної осьової лінії прямих, радіусів та математично описаних перехідних кривих.

Поздовжній профіль повинен бути визначений у вигляді вертикальних кривих або горизонтальями, розташованими по осьовій лінії з інтервалом не менше 10м з точністю до 0.01м.

4.4. ПОЗДОВЖНІЙ ПРОФІЛЬ

Будь-які зміни ухилу повинні виконуватися з врахуванням мінімального вертикального радіуса, який визначається за формулою: $R = V^2 / k$,

де R - радіус в метрах, V - швидкість у км/год, k - константа, що дорівнює 20 у випадку ввігнутого профілю траси, і 15 - у випадку опуклого профілю.

Значення R повинне адекватно збільшуватися уздовж ділянок наближення та виходу з поворотів, гальмування і в самих поворотах. По можливості, слід уникати змін ухилу на всіх вказаних ділянках. Поздовжній ухил (градієнт) траси у місці старту-фінішу не повинен перевищувати 2%.

4.5. ПОПЕРЕЧНИЙ УХИЛ

Уздовж прямих ділянок поперечний ухил, виконаний з метою дренажу, не повинен перевищувати 3%, або бути меншим за 1.5% між краями треку або між осьовою лінією і його краями.

У поворотах ухил від зовнішньої сторони до внутрішньої не повинен перевищувати 10% (з можливими винятками в окремих випадках, наприклад на треках швидкісних автодромів).

Протилежний ухил у цілому не допускається, якщо це не обумовлюється особливими обставинами; при цьому швидкість входження у поворот не повинна перевищувати 125 км/год.

Будь-які зміни поперечного ухилу, особливо на ділянках входження у повороти і виходу з них, повинні супроводжуватися відповідними переходами по висоті, які базуються на траєкторії та на положеннях п.4.4.

4.6. КРИВІ

Повороти чи серії поворотів, не перервані прямою, які проходять на швидкості, що не перевищує 125 км/год., повинні, як правило, мати радіус, який збільшується, або, у крайньому випадку, залишається незмінним. Повороти, які проходяться з меншою швидкістю, можуть мати радіус, що зменшується, за умови, що на виході з повороту є зона безпеки, яка розширює його радіус за виходом з повороту.

4.7. КРАЇ ТРЕКУ, УЗБІЧЧЯ ТА ЗОНИ ВИБІГУ

Трек з обох сторін повинен мати узбіччя протягом усієї своєї довжини з рівним, але з більш пухким покриттям, ніж сам трек.

Узбіччя повинні бути вільні від каміння чи осколків, і, як правило, покриті травою; вони повинні бути продовженням профілю треку без сходинки між ними; кожен перехід повинен бути дуже плавним.

Зона вибігу - це ділянка поверхні між узбіччям і першою лінією захисту, яка, якщо це не зазначено окремо, повинна мати ті ж характеристики, що й саме узбіччя, хоча вона може бути менш стійкою. Зона вибігу повинна поступово переходити в узбіччя: якщо воно має нахил, то він не може перевищувати 25% вгору чи 3% додолу відносно поперечного профілю самої траси. Дана вимога не стосується гравійних подушок зони вибігу.

4.9. СТАРТОВА СІТКА

При груповому старті з місця для кожного ряду автомобілів повинно бути відведено щонайменше 12 м довжини треку; для кожного автомобіля у ряді повинно бути не менше 2.5 м ширини треку.

Стартова ширина треку повинна витримуватися уздовж 250 м після лінії старту.

Між стартовою лінією і першим поворотом відстань повинна складати щонайменше 250м.

Під терміном "поворот" (тільки для цього випадку) мається на увазі зміна напрямку руху щонайменше на 45 градусів з радіусом щонайменше 300 м.

5. ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ ДЛЯ КІЛЬЦЕВИХ ТРАС

Заходи безпеки для кільцевих трас застосовуються для захисту глядачів, водіїв, офіційних осіб та обслуговуючого персоналу протягом змагань.

При розробці заходів безпеки до уваги повинні братися характеристики траси (планування треку, прилеглі площі, будівлі, споруди), а також швидкості, які досягаються у будь-якій точці треку. Рекомендований захист треку визначається наявністю вільного простору та можливим кутом зіткнення.

Згідно загального принципу, там, де кут зіткнення - невеликий (менше 30 градусів), краще встановлювати рівний довгий вертикальний бар'єр. Такий бар'єр повинен являти собою або бетонні конструкції, що мають строгу вертикальну стінку, звернену до траси або металевий гардрейль з одною, двома або трьома смугами по висоті.

Там, де кут зіткнення великий, необхідно використовувати систему пристроїв гасіння швидкості (наприклад, гравійну подушку) та зупинки (наприклад, пінопластових блоків, сіток, бар'єрів з автомобільних шин). Це необхідно враховувати на етапі планування території, щоб передбачити необхідний простір у небезпечних зонах (тобто, на зовнішніх сторонах поворотів до їх крайньої точки).

ФАУ, після перевірки плану кільцевої траси, у кожному конкретному випадку може дати рекомендації щодо цього простору.

Глядачі повинні розташовуватися на рівні треку або вище його рівня. У місцях, де передбачені для розміщення глядачів місця знаходяться на похилій поверхні, її ухил повинен бути щонайбільше 1:4, якщо ця поверхня не має терас або трибун. Місця для глядачів повинні мати металеву огорожу або іншу еквівалентну структуру висотою не менше 1,20 м, та повинні розташовуватися за однією або двома лініями захисту. Усі зони розташування глядачів, а також зони, заборонені для публіки, повинні бути огорожені неперервними бар'єрами, стрічкою або іншими засобами.

Ці рекомендації щодо безпеки поширюються також на тимчасові кільцеві траси.

6. БУДІВЛІ ТА СПОРУДИ КІЛЬЦЕВИХ ТРАС

Вимоги до будівлі Центру Керування Гонкою, постів комісарів, боксів (ремонтно-заправочних зон), Паддоку, Медичних центрів і ін., змінюються в залежності від типу запланованого змагання: кожен проект повинен затверджуватися шляхом взаємодії між адміністрацією кільцевої траси та ФАУ.

Основні вимоги до будівель та споруд наведені нижче (конкретні вимоги до штатного складу, обладнання та методів роботи наведені у Додатку "Н" МСК).

6.1. ЦЕНТР КЕРУВАННЯ ГОНКОЮ

ЦКГ є центром спостереження і керування гонкою і повинен бути обладнаний усіма засобами, необхідними для виконання Директором Гонки і його заступників їхніх службових обов'язків у належних робочих умовах. Він повинний розташовуватися в звукозахисному приміщенні, доступному тільки для персоналу.

6.1.1. РОЗТАШУВАННЯ

ЦКГ звичайно повинен знаходитися в будівлі в районі ремонтно-заправочної зони на рівні 2-го поверху і мати безпосередній вихід на трасу або в бокси.

Для найкращого огляду траси і ремонтно-заправочної зони приміщення повинно виступати за лінію боксів. Цим умовам як правило відповідає розташування приміщення на одному з торців будівель боксів.

6.1.2. УСТАТКУВАННЯ

ЦКГ повинен бути обладнаний такими засобами:

- а) телефон, з'єднаний з постами спостереження, головними аварійними постами і з загальною службовою мережею через селектор;
- б) телефон, з'єднаний з міською телефонною мережею;
- в) внутрішній телефон, що з'єднує центр керування гонкою з офіційними особами на трасі;
- г) радіостанція для зв'язку з автомобілями і постами, обладнаними радіостанціями;
- д) мікрофон, для голосової інформації для зони боксів та для глядачів;
- е) телемонітори спостереження, якщо траса має внутрішню систему телебачення.

6.1.3. ПЛАТФОРМА СТАРТЕРА

Між місцем, де знаходиться стартер гонки, автомобілями, що знаходяться на стартовій сітці повинен бути передбачений захист, за котрим стартер може укритися у випадку аварії на старті.

6.2. ПОСТИ СПОСТЕРЕЖЕННЯ

Спостереження за трасою і її безпосереднім оточенням забезпечується постами спостереження. У найпростішому виді ці пости, розташовані уздовж траси, являють собою достатньо надійне місце, призначене для персоналу й устаткування, захищене від автомобілів, що змагаються, і осколків, що можуть летіти у разі виникнення аварії.

6.2.1. КІЛЬКІСТЬ І РОЗТАШУВАННЯ

Кількість і розташування постів спостереження визначається в залежності від характеристик конкретної кільцевої траси, при цьому враховується таке :

- жодний сектор дороги не повинний знаходитися поза сферою спостереження;
- кожний пост повинен знаходитися у полі зору попереднього і наступного посту, якщо це не виконується, повинно бути розгорнуто додаткові пости з використанням додаткового персоналу для виконання цієї умови;
- дистанція між двома послідовними постами (не приймаючи в увагу додаткові пости) не повинна перевищувати 500 м;
- кожний пост, до складу персоналу якого входить більше 2 осіб, повинен мати зв'язок з ЦКГ;
- кожний пост повинен бути обладнаний табличкою-показчиком із порядковим номером, що послідовно збільшується від першого після старту поста, яку добре видно з траси;
- будь-які зміни в кількості і розташуванні постів повинні бути повідомлені ФАУ.

6.2.2. ЗАХИСТ

Пости повинні розташовуватися так, щоб тільки у випадку інциденту його персонал буде змушений працювати незахищеним.

Пости повинні мати типи захисту аналогічні тим, що передбачені для глядачів.

6.2.3. УСТАТКУВАННЯ

Кожний пост повинен бути обладнаний:

а) телефонним апаратом (польового типу, якщо він використовується на відкритому повітрі), постійно з'єднаний з ЦКГ. Радіостанція може бути використана або передбачена для аварійних випадків, але не рекомендується для використання в якості єдиного засобу зв'язку.

б) комплектом сигнальних прапорів для кожного посту:

- 2 жовтих,
- 1 блакитний,
- 1 білий,
- 1 зелений,
- 1 червоний,
- 1 жовто-червоний смугастий прапор

Будь-які додаткові пости повинні бути обладнані аналогічними наборами прапорів.

Деякі посади, на підставі розпорядження Директора Гонки, можуть бути також обладнані чорним та чорно-оранжевим прапорами.

в) одним 15-літровим і двома 4-літровими контейнерами, заповненими карбонатом кальцію або іншим речовинами, що абсорбують мастило аналогічної ваги.

г) дві жорстких мітли і лопати.

д) 3 переносні вогнегасники, еквівалентні 10 кг. BCF вогнегаснику і супутнє устаткування, як визначено Додатком "Н" МСК ФІА.

Мінімальний розмір сигнальних прапорів - 60 см x 80 см; червоний прапор повинний мати розмір 80 см x 100 см.

6.3. СТАРТОВІ ЛІХТАРІ

У випадку, коли ліхтарі встановлені для подачі старту з місця в кільцевих гонках, установка повинна відповідати таким умовам :

6.3.1. РОЗТАШУВАННЯ:

Всі ліхтарі, які використовуються для сигналізації на старті гонки, повинні бути ясно видимі усім водіям, що сидять у нормальному положенні у своїх автомобілях на стартовій сітці .

Червоні ліхтарі повинні бути змонтовані прямо над зеленими ліхтарями; жовті миготливі ліхтарі можуть бути змонтовані вище або збоку червоних/зелених ліхтарів.

6.3.2. ВИМОГИ

Ліхтарі повинні бути настільки великими і яскравими, наскільки це можливо і практично, і, принаймні, такими ж великими й інтенсивними, як вогні світлофорів, використовуваних для регулювання вуличного руху. На випадок перегорання лампочки всі ліхтарі повинні дублюватись.

Ланцюг переключення повинна забезпечувати будь-яку з таких комбінацій :

- усі ліхтарі вимкнені;
- вимкнені тільки червоні ліхтарі;
- червоні ліхтарі замінюються на зелені (одним єдиним переключенням);
- вимкнені тільки жовті миготливі ліхтарі;
- червоні і жовті миготливі ліхтарі вимкнені разом (окрема комутація).

6.4. ПРОТИПОЖЕЖНА СЛУЖБА

6.4.1. УСТАТКУВАННЯ ПО КРАЯХ ТРАСИ

По всій довжині траси, кваліфіковані оператори, оснащені переносними вогнегасниками, повинні розташовуватися по обидва боки траси з інтервалом 300 метрів. Це максимально припустимий інтервал. Якщо розташувати операторів з вогнегасниками по обидва боки траси неможливо або не доцільно, допускається розташування з однієї сторони. У цьому випадку максимальна дистанція між операторами - 150 метрів. Рекомендується розташовувати переносні вогнегасники (без операторів) через кожні 50 метрів.

Пости спостереження повинні бути також обладнані додатковими резервними вогнегасниками.

Також повинні бути передбачені швидкі пересувні установки, розташовані в захищених місцях уздовж траси, кожна мінімум із двома пожежниками, для забезпечення 2-го втручання. Вони повинні мати у своєму розпорядженні необхідне устаткування для повного гасіння 180 літрів бензину, що горить.

6.4.2. УСТАТКУВАННЯ У БОКСАХ

Крім переносних вогнегасників (один на бокс), принаймні в кожному шостому боксі рекомендується розташовувати установку, що складається з двох балонів, що містять 30 кг вогнегасної речовини, кожний, із шлангом довжиною, рівної двом третинам відстані до такої установки. У центрі території боксів повинно бути передбачене додаткове устаткування, як визначено в пункті 6.4.1.

6.4.3. УСТАТКУВАННЯ У ПАДДОКУ

Паддок і зони, які використовуються спортивними автомобілями або машинами сервісу, повинні бути забезпечені достатньою кількістю переносних вогнегасників, а також повинні бути легко доступні для пересувних установок.

7. СЛУЖБОВІ ШЛЯХИ І МІСЦЯ ДОСТУПУ НА ТРЕК

Ефективність аварійної служби (як описано у Додатку "Н" МСК), визначається наявністю адекватної мережі службових шляхів та кількістю місць виїзду на трек, що забезпечує можливість автомобілям аварійних служб:

- a - якнайшвидше досягати кожної точки треку;
- b - досягати місця аварії, наскільки це можливо, без використання треку;
- c - якнайшвидше досягти медичного центру та виїздів з кільцевої траси.

Мережа службових шляхів повинна включати дорогу, яка проходить за першою лінією захисту вздовж однієї сторони треку на невеликій (приблизно 5 м) віддалі від неї.

Ця мережа службових шляхів повинна бути зарезервована виключно для руху автомобілів аварійних служб і з'єднуватися з іншими шляхами, які ведуть у медичний центр і до з'їздів з траси у точках, що максимально скорочують шлях.

8. РЕКЛАМА

Рекламні споруди повинні бути міцними та безпечними. Розташування споруд та характер реклами повинні вибиратися таким чином, щоб виключити їх попадання у поле зору водіїв та офіційних осіб, і вплив оптичних ефектів, які б вводили в оману (тобто яскраве блимання або контрастні афіші та їх неправильне розташування, яке викликає невірну оцінку траєкторії, покриття треку і т. ін.).

Вся реклама між треком та першим захисним бар'єром повинна бути намальованою, або, при наявності гардрейля (металевого відбійника), може бути у формі наклеєних плакатів, які б точно відповідали його контуру. У цій зоні не повинно бути ніяких рекламних споруд.

Усі рекламні споруди за першою захисною лінією повинні розташовуватися не ближче 1 м за нею і ні в якому випадку не заважати руху по трасі, або руху аварійних служб. В окремих випадках, інспектори можуть вимагати віддалення їх і на більшу віддаль. Якщо рекламна споруда розташована таким чином, що при падінні може виявитися за бар'єром безпеки, то вона повинна мати із зворотної сторони додаткові стійки, щоб запобігати її падінню.

Будь-які рекламні споруди перед другою лінією захисту повинні бути спеціально схвалені інспектором, та мати проходи (шириною 1 м) через кожні 6 -10 м.

Додаток 1
до Критеріїв для затвердження
кільцевих гоночних трас

ОБОВ'ЯЗКОВЕ ДОСЬЄ КІЛЬЦЕВОЇ ТРАСИ

Інспекція не проводиться у випадку, якщо призначеним інспекторам не буде надана можливість вивчити повне досьє кільцевої траси, включаючи її креслення та всі заплановані роботи з додатком фотографій характерних місць траси.

Досьє повинно включати наступні документи та інформацію:

1) План кільцевої траси у масштабі щонайменше 1:2000 (мінімум) із зазначенням її орієнтації, напрямку руху, будівель, споруд, під'їзних доріг, зон розташування глядачів, бар'єрів і пристроїв безпеки, Центру керування перегонами, боксів (заправочно-ремонтних зон, паддоку та розміщення стартової лінії, автомобілів швидкої допомоги, медичного центру, вертолітного майданчика, протипожежних автомобілів, постів комісарів на треку.

2) План боксів, паддоку і медичного центру у масштабі щонайменше 1:500 (мінімум).

3) Детальний план усіх будівель (включаючи медичний центр і вертолітний майданчик) у масштабі щонайменше 1:200 (мінімум).

4) Профіль осьової лінії треку в масштабі щонайменше 1:2000 (уздовж)/1:200 (по висоті).

5) Перерізи треку та його узбіч (щонайменше по 10 м від краю треку по обидва боки) щонайменше: по стартовій лінії, у центрах крутих поворотів, у точках мінімальної та максимальної ширини треку, перетину мостів та інших неординарних точок у масштабі щонайменше 1:200.

6) Описову інформацію такого змісту:

- адреса та власник (розпорядник траси),
- категорії та класи автомобілів, які пропонується допускати до змагань,
- розташування та устаткування та обладнання постів спостереження,
- система внутрішнього та зовнішнього зв'язку,
- розміщення, спеціалізація госпіталів та відстань до них,
- опис медичної, рятувальної та протипожежної служб (обладнання та персонал),
- штатний склад всього обслуговуючого персоналу,
- опис заходів для забезпечення побутових умов для учасників змагання,
- система охорони ремонтно-заправочної зони та зони стоянки автомобілів.

P.S. Проекти нових кільцевих трас та серйозні зміни існуючих повинні подаватися Комісії для попередньої технічної оцінки.

МІНІМАЛЬНА ДОВЖИНА КІЛЬЦЕВОЇ ТРАСИ І МАКСИМАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ АВТОМОБІЛІВ НА ТРЕНУВАННІ ТА СТАРТІ ЗМАГАНЬ

А. Мінімальна довжина кільцевих трас, придатних для Чемпіонатів ФАУ.

Приведена нижче таблиця використовується для визначення придатності нової або існуючої кільцевої траси для проведення на ній змагань Чемпіонатів, Трофеїв та Кубків ФАУ.

АВТОМОБІЛІ	Мінімальна довжина кола у км для тривалості гонки		
	до 1 год.	2 год.	4 год.
Одномісні гоночні автомобілі об'ємом двигуна понад 2000 куб. См.	2,4	2,6	3,2
Спортивні автомобілі об'ємом двигуна понад 2000 куб. См.	2,4	2,6	3,0
Одномісні гоночні автомобілі об'ємом двигуна до 2000 куб. См.	2,4	2,4	3,0
Спортивні автомобілі об'ємом двигуна до 2000 куб. См.	2,0		

P.S.: Довжина кільцевої траси звичайно має щонайменше 2,0 км. На використання трас меншої довжини ФАУ надає спеціальний дозвіл.

В. Максимальна кількість автомобілів, що допускаються до старту.

Максимальна кількість (N) автомобілів вираховується за наступною формулою:

$$N = 0,36 \times L \times W \times T \times G \text{ (N заокруглюється до наступного цілого)}$$

де:

L = коефіцієнт, що залежить від довжини кола, табл. 1.;

W = коефіцієнт, що залежить від мінімальної ширини траси, табл. 2.;

T = коефіцієнт, що залежить від тривалості змагання, табл. 3.;

G = коефіцієнт, що залежить від групи автомобілів, які беруть участь у змаганнях, табл. 4.

Інспектор ФАУ, що інспектував дану кільцеву трасу, може рекомендувати Комісії, зменшити кількість автомобілів, що допускаються до старту, порівнюючи її з цифрою, розрахованою за даною формулою.

**Таблиця 1. Коефіцієнт "L"
Фактична довжина траси "L"**

до 2,0 км	див. P.S.
понад 2 км до 2,6 км	10
понад 2,6 км до 3,2 км	11
понад 3,2 км до 3,8 км	12
понад 3,8 км до 4,4 км	13
понад 4,4 км до 4,8 км	14
понад 4,8 км до 5,2 км	15
понад 5,2 км до 5,6 км	16
понад 5,6 км	17

P.S.: На траси з довжиною кола меншою за 2,0 км, коефіцієнт "L" встановлюється рішенням ФАУ.

Таблиця 2. Коефіцієнт "W"
Фактична мінімальна ширина траси (заокруглюється до наступного цілого) "W"

8 м.	9
9 м.	9
10 м.	10
11 м.	10
12 м.	10
13 м.	11,5
14 м.	14
15 м. (Максимально допустима)	15

Таблиця 3. Коефіцієнт "Т"
Тривалість гонки у годинах "Т"

до 1	1
понад 1, до 2	1,15
понад 2, до 4	1,25
понад 4, до 12	1,4
понад 12	1,5

Таблиця 4. Коефіцієнт "G"
Категорія автомобілів "G"

Спортивні автомобілі об'ємом двигуна до 2000 куб. См.	1,00
Одномісні гоночні автомобілі об'ємом двигуна до 2000 куб. См.	0,80
Спортивні автомобілі об'ємом двигуна понад 2000 куб. См.	0,70
Одномісні гоночні автомобілі об'ємом двигуна понад 2000 куб. См.	0,60

P.S.: У випадку змагань за участю більш ніж однієї категорії автомобілів, у формулу підставляють найменше з відповідних значень.

С. Кількість автомобілів на тренуванні.

Максимальна кількість автомобілів на офіційному тренуванні не може перевищувати розраховану кількість стартуючих у змаганні більш, ніж на 20%.

КРИТЕРІЇ ПРИЙМАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ КРОСОВИХ ТРАС

1. МЕТА

Наступні критерії, розроблені Комітетом автомобільного кросу ФАУ та затверджені Комісією Автомобільного Спорту ФАУ і, використовуються інспекторами ФАУ при вирішенні питання про можливість включення змагань на даних трасах в календар ФАУ. При необхідності проектанти та обслуговуючий персонал траси можуть використати ці критерії в якості початкового керівного документа. Вимоги до траси із сторони інспекторів ФАУ будуть ґрунтуватися на вивченні у ФАУ креслень трас і пристосування критеріїв до кожного конкретного випадку.

2. ТЕРМІНОЛОГІЯ

Траса (кросова траса): замкнуте дорожнє полотно, постійне, або тимчасове, яке починається і закінчується в одній точці, побудоване або пристосоване спеціально для змагань з автомобільного кросу.

Комітет: у даних Критеріях під терміном "Комітет" мається на увазі "Комітет безпеки змагань і медицини ФАУ".

Інспекція: Інспекція - поїздка, інспектора (у випадку ралі - двох інспекторів), призначеного (призначених) Головою Комітету безпеки змагань і медицини ФАУ, на трасу, з метою перевірки відповідності поданого досьє фактичному стану траси та діючим вимогам ФАУ.

Ліцензія: реєстраційне свідоцтво, яке підтверджує можливість проведення змагань саме на даному об'єкті.

У ліцензії кросової траси вказується її точна довжина, а також відповідність його для проведення змагань на автомобілях окремих груп і класів. У ліцензії вказується максимальна кількість автомобілів визначених груп і класів, що можуть бути допущені до змагання, а також повний перелік вимог і правил, обов'язкових для дотримання учасниками.

3. ПРОЦЕДУРА

3.1. Будівники нової траси, на якій планується проведення змагань, повинні представити на розгляд у Комітет вичерпне досьє, яке включає плани та специфікації для затвердження проекту з послідовним його представленням у ФАУ (див. Вимоги до досьє у Додатку 1).

3.2. Комітет, після вивчення специфічних умов кожного запиту, подає необхідні на його думку рекомендації стосовно удосконалення проекту і одержує інформацію про кожен крок його реалізації через місцевий осередок ФАУ, на території діяльності якого планується будівництво траси.

3.3. Інспекції на місцях здійснюються представниками Комітету за необхідністю: для трас, остання інспекція яких повинна бути здійснена не пізніше за 60 днів до початку першого міжнародного змагання (30 днів - до початку змагання, включеного у залік Чемпіонату України), причому, всі роботи, пов'язані з вдосконаленням траси, стаціонарними будівлями та спорудами безпеки повинні бути виконані у відповідності з вимогами ФАУ.

Для тимчасових трас дата останньої інспекції визначається Комітетом індивідуально у кожному конкретному випадку.

3.4. Вказана процедура є також обов'язковою для трас, на яких проводиться генеральна реконструкція. Будь-які зміни траси або споруд безпеки, які не були представлені до розгляду у Комітет, є підставою для анулювання ліцензії на трасу та для визнання траси непридатною для проведення на ній змагань.

4. ІНСПЕКЦІЯ

4.1. Інспекція обов'язкова для:

- нових трас, які будуть вперше використані для проведення змагань;
- тимчасових трас щорічно перед проведенням змагань.

4.2. Інспекції можуть також призначатися і в інших випадках Комітетом або його Головою, або за вимогою володаря траси через ФАУ.

4.3. Інспектори призначаються Головою Комітету із списку, затвердженого КАС ФАУ.

4.4. Інспектори, під час проведення інспекції повинні супроводжуватись представниками власника (розпорядника) траси та відповідного АК.

4.5. Інспекції не проводяться, якщо призначеному інспектору не буде представлена можливість вивчити досвід на трасу і плани всіх майбутніх робіт.

4.6. Перебування на трасі під час інспекції представників преси не дозволяється, а представники АК і власника (розпорядника) траси несуть відповідальність за це, щоби особи, присутність яких не обов'язкова, у будь-якому випадку не перешкоджали інспекторам виконувати їхні обов'язки; під час інспекції по трасі не дозволяється рух транспорту, за винятком її використання для руху громадського транспорту.

4.7. Стандартна оплата інспекційної поїздки, що включає відшкодування усіх видатків, у розмірі витрат на відрядження, згідно чинного законодавства України, які відразу оплачуються володарями траси або АК за кожну проінспектовану трасу, здійснюється у відповідності з наступними категоріями:

А - генеральна інспекція трас, призначених для міжнародних змагань;

В - генеральна інспекція трас і перед змаганням, включеним у залік Чемпіонату України;

С - інспекція-перевірка з метою перевірки робіт, визначених за результатами інспекцій категорій

А, В.

Розмір внесків, необхідних для отримання ліцензій щорічно затверджуються ФАУ.

4.8. Звіти інспекторів представляються у Комітет на адресу Спортивного відділу Дирекції ФАУ.

5. ВИСНОВКИ ІНСПЕКЦІЇ

5.1. Після надсилання у АК виконавчого звіту інспекторів у розпорядженні АК та власників траси є не більше тижня від дати його одержання зауважень щодо висновків цього звіту. У випадку відсутності протягом вказаного терміну будь-яких зауважень звіт вважається остаточним, а план проведення необхідних вдосконалень прийнятим.

Після тижневого терміну зауваження АК та/або власників траси, стосовно будь-якого пункту звіту особисто розглядаються та вирішуються Комітетом або його Головою.

5.2. Проведення змагань може бути заборонене у випадку невиконання володарем траси вимог, вміщених у звіті інспектора щодо приведення траси у відповідність з рекомендацій.

ФАУ уповноважена дозволити проведення будь-яких змагань на трасі, або їх заборонити у випадку невиконання вказівок Комітету.

Якщо траса має більш ніж одну конфігурацію доріжки, дозвіл на її використання стосується лише тієї з них, яка була проінспектована.

6. ГРАДАЦІЇ ЛІЦЕНЗІЙ НА ТРАСИ

ФАУ поділяє ліцензії на траси залежно від наступних категорій автомобілів:

1 - легкові автомобілі;

2 - спортивно-кросові автомобілі "багі";

3 - повнопривідні автомобілі.

7. КОНЦЕПЦІЯ ТРАСИ

Норма гоночної доріжки в плані у даних Критеріях не є основою для будь-яких обмежень, так як вона визначається змінними факторами: видами змагань, характером місцевості та естетичними міркуваннями. Однак, конструкція повинна відповідати усім вимогам безпеки, які можуть бути вказані ФАУ, а в тих регіонах, де цього вимагає закон, особи, відповідальні за трасу, повинні забезпечувати виконання вказівок адміністративної влади і одержувати їх офіційне схвалення.

7.1. План.

Якщо не обумовлене інше, усі рекомендації в даних Критеріях стосовно прямих ділянок трас і поворотів, відносяться до дійсної траєкторії, якою рухаються автомобілі з найвищими можливостями, і не стосуються геометричної форми доріжки (траєкторія, нанесена на план, звичайно стає коротшою на прямих ділянках і видовжується на поворотах). При проектуванні або модифікації доріжки конструктор зобов'язаний враховувати це у своїх розрахунках.

7.2. Ширина.

Допустима ширина для трас становить від 10 до 15 метрів. Якщо наявні розширення або звуження траси, то переходи повинні бути виконані якомога плавніше і у будь-якому випадку у відношенні щонайменше 1:20. Мінімальна ширина стартової прямолінійної ділянки повинна складати 12м. Траса повинна дозволяти обгін протягом усієї своєї довжини.

7.3. Довжина.

Довжина вимірюється вздовж внутрішнього краю доріжки, і повинна складати щонайменше 600м і щонайбільше 2000м. Довжина будь-якої траси визначається з точністю від -0,6м до +1,2м.

7.4. Видимість.

В ідеальному випадку з будь-якої точки траси водій повинен бути забезпечений безперешкодною видимістю вздовж траси на віддаль, що дорівнює гальмівному шляху з максимальної швидкості руху, яка може бути досягнута в даній точці.

У випадку, коли в ході гонки на трасі піднімається пилюка, рівень запиленості і видимість повинні відповідати вказаним вище умовам. Траси або ділянки трас, на яких неможливо здійснити штучне поливання та знизити рівень запиленості, в зв'язку з особливостями рельєфу місцевості, або станом покриття - не допускаються.

7.5. Прямі.

Максимальна довжина прямих - 200м.

Прямі довжиною понад 150м можуть чергуватися з поворотами з максимальним радіусом до 25м і змінюють напрямок руху щонайбільше на 45 град.; виміри здійснюються від осової лінії траси.

7.6. Краї доріжки, її узбіччя.

Доріжка протягом усієї своєї довжини повинна бути оснащена земляним валом (бруствером) висотою 0,5...0,8м, який повинен мати більш пухку поверхню порівняно з самою доріжкою.

Узбіччя за земляним валом повинно бути вільним від великого каміння, дерев, стовпів, автомобілів, будівель і т.ін.* на віддалі щонайменше 6м.

Розмітка траси автомобільними шинами, натягнутими стрічками, дротом тощо - забороняється.

У місцях можливого скорочення траєкторії руху (зрізок) необхідно збільшувати висоту вала до 1,2м, або насипати додатковий вал на віддалі 2...6м від основного, або розташувати штрафні маркери, кількість яких повинна бути мінімальним, і які повинні розглядатися, як тимчасовий спосіб позначення траси.

7.7. Стартові майданчики і пряма.

Стартовий майданчик повинен розташовуватися поза трасою, а стартову пряму рекомендується влаштовувати на незначному підйомі.

Ширина доріжки на місці стартової сітки повинна бути щонайменше 14м, і ця ширина не повинна змінюватись до кінця першого повороту. Від лінії старту до першого повороту повинно бути щонайменше 80м. Перший поворот, якщо він розташований ближче, ніж 100м від стартової лінії, не повинен змінювати напрямок руху автомобіля більш ніж на 45 град.

7.8. Фінішна лінія повинна розташовуватися таким чином, щоб при русі вперед неможливо було потрапити прямо на бруствер, іншу перешкоду, або заїхати на великій швидкості в закритий парк.

7.9. Покриття траси.

Траса повинна бути на природній місцевості з будь-яким типом незакріпленого покриття (без канав, ровів, траншей, водних перешкод, мостів). Якщо необхідно, можна зробити стартову зону з закріпленим покриттям не більше 20м, так щоб вона не входила в трасу.

Покриття траси повинно бути таким, щоб в процесі змагання воно не змінювалось, не здійснювалось винесення або нанесення ґрунту, щоб ґрунт не змивався або не наносився в процесі поливу, щоб не утворювались калюжі або важко прохідимі місця після поливу або дощу (у цих випадках повинні бути передбачені дренажні системи або полотно траси повинно бути підняте вище).

Не допускається спорудження траси на місцях колишніх звалищ або кам'янистих ділянках, на яких можлива поява великих каменюк під дією коліс автомобілів.

8. ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ

Заходи безпеки на трасах проводяться з метою захисту глядачів, водіїв, офіційних осіб та обслуговуючого персоналу змагання. При розробці заходів безпеки до уваги повинні братися характеристики траси (покриття, прилеглі території, будівлі і споруди), а також швидкості, які досягаються у будь-якій точці траси.

Рекомендований захист гоночної доріжки визначається наявністю вільного простору і вірогідним кутом зіткнення.

Глядачі повинні знаходитися на віддалі щонайменше 3м позаду бар'єру відповідної специфікації ФІА (див. "Критерії безпеки для автомобільних трас", глава 3), здатного зупинити будь-який автомобіль, який вилетів траси та/або нагорі штучного насипу або природного підвищення місцевості щонайменше 2,5м над рівнем доріжки. Якщо ці умови не виконуються, глядачі повинні знаходитися за належними огорожами щонайближче 30м від доріжки. Дана вимога повинна особливо враховуватися в місцях можливого вильоту автомобілів з траси на поворотах і спусках. Глядачам забороняється знаходитися на територіях, нахилених додола від доріжки, а також всередині кільця.

Всі зони розташування глядачів, а також зони, заборонені для глядачів, повинні бути огорожені неперервними бар'єрами.

Кожна споруда повинна бути затверджена Комітетом.

Вимоги безпеки так само стосуються тимчасових трас.

9. ПОСТИ СПОСТЕРЕЖЕННЯ НА ТРАСІ

Пости спостереження на трасі призначені для розташування комісарів на трасі і є достатньо надійними місцями, захищеними від спортивних автомобілів.

Пости спостереження розташовуються у відповідності з характеристиками кожної траси і відповідають наступним вимогам:

- розташовуються в місцях, які забезпечують огляд ділянок траси, невидимих для водіїв по ходу їх руху і одночасно добре видимих для водіїв (перед закритими для видимості ділянками);
- всі послідовні пости повинні розташовуватися вздовж траси у візуальному контакті між собою на віддалі, що не перевищує 200м;
- ні одна секція траси не повинна знаходитися поза сферою спостереження, а кожен другий (а при можливості - й інші пости) повинні мати радіозв'язок з Головним постом керування гонкою;
- кожен пост повинен мати порядковий номер (починаючи від першого на старті), їх розташування вказується в досьє на трасу та у Індивідуальному Регламенті змагання.

Пости спостереження повинні розташовуватися в безпечних місцях, і мати такі самі типи захисту, які передбачені для глядачів (див. п.3.2. "Критеріїв безпеки...") і лише у випадку інциденту персонал поста буде вимушений працювати незахищеним.

Якщо виконання вимог п.3.2. "Критеріїв безпеки..." пов'язане з труднощами, повинен бути забезпечений мінімальний захист, прийнятний для комісарів (суддів) з прапорами (див. п.3.4. "Критеріїв безпеки...").

10. БУДІВЛІ ТА СПОРУДИ ТРАСИ

Вимоги до споруд керування змаганнями, суддівськими постами на трасі, заправочно-ремонтними пунктами, медичними пунктами і ін., змінюються залежно від типу планованого змагання: кожен проект повинен бути затверджений адміністрацією траси, АК зі спортивними повноваженнями і ФАУ. Розташування будь-яких будівель та споруд всередині кільця траси - не допускається.

11. СЛУЖБОВІ ДОРОГИ І МІСЦЯ ДОСТУПУ ДО НИХ

Ефективність швидкої допомоги визначається наявністю адекватної сітки службових доріг і кількістю місць виїзду на трасу, що дозволяє машинам швидкої допомоги:

- якомога швидше досягнути будь-якої точки траси;
- досягати місця аварії з мінімально можливим використанням траси;
- якнайшвидше добратися до медичного центру і з'їздів з траси.

Службова дорога резервується виключно для автомобілів швидкої допомоги і з'єднується з іншими дорогами, які ведуть до медичного центру і до з'їздів з траси в місцях, що максимально скорочують шлях. Ці ж вимоги стосуються також пожежних автомобілів і автомобілів швидкого реагування.

12. РЕКЛАМА

Рекламні споруди повинні бути міцними і безпечними. Розташування споруд і характер їх реклами повинні вибиратись таким чином, щоб виключити їх попадання в поле зору водіїв та офіційних осіб, а також створення хибних оптичних ефектів (тобто яскраве блимання контрастних афіш та їх невірне розташування, яке викликає недооцінку покриття доріжки і ін.).

Будь-яка рекламна споруда повинна розташовуватися за бруствером на віддалі щонайменше 2м, і ні в якому випадку не заважати переміщенню по трасі або службовій дорозі швидкій допомозі. Однак, в окремих випадках інспектори можуть вимагати їх віддалення і на більшу відстань. Якщо рекламна споруда розташована таким чином, що при певних обставинах може опинитися перед бар'єром безпеки, вона повинна мати з тильної сторони додаткові стійки, які запобігають її падінню.

Додаток до
Критеріїв приймання автомобільних кросових трас

ПЕРЕЛІК ОБОВ'ЯЗКОВИХ ДОКУМЕНТІВ, ЩО ВХОДЯТЬ У ДОСЬЄ НА ТРАСУ

Інспекція не проводиться, якщо призначеним інспекторам не буде надана можливість попередньо вивчити повне досьє на трасу, включаючи її детальні креслення та всі заплановані роботи з додатком фотографій.

Досьє повинно включати наступні документи та інформацію:

1. План траси в масштабі щонайменше 1:2000 із зазначенням її орієнтації, напрямку руху, будівель, споруд, під'їзних доріг, зон розташування глядачів, захисних бар'єрів і пристроїв, поста керування змаганням, заправочно-ремонтних пунктів, а також розташування стартової лінії, машин швидкої допомоги, медичного центру, вертолітного майданчика, протипожежних засобів, суддівських постів на трасі (із зазначенням їх номерів по черзі, починаючи від старту).

2.* План заправочно-ремонтних пунктів і медичного центру в масштабі щонайменше 1:500.

3.* Детальний план усіх будівель (з медичним центром і вертолітним майданчиком включно) у масштабі щонайменше 1:200.

4. Профіль центральної лінії доріжки в масштабі щонайменше 1:2000 - по довжині, і 1:200 - по висоті.

5. Розріз доріжки та її узбіч (щонайменше на 10м від краю доріжки по обидва її боки) по стартовій лінії, в центрах крутих поворотів, кутів, у точках мінімальної та максимальної ширини доріжки, розрізи інших неординарних точок (наприклад, перетину мостів тощо) в масштабі щонайменше 1:2000.

6. Додаткова інформація:

- характеристика і стан поверхні доріжки та її узбіч;
- системи внутрішнього та зовнішнього зв'язку;
- схема розташування і спеціалізація найближчих лікувальних закладів, схема найшвидшого під'їзду та віддалі до них;
- опис медичної і протипожежної служб (обладнання і персонал),
- розташування найближчих АЗС, СТО, АТП, місць ремонту техніки і стоянок з охороною;
- розташування найближчих готелів, місце проживання і харчування учасників;
- схема санітарно-побутового обладнання траси (пункти харчування, питна вода, душові, туалети, смітники);
- список штатного складу усього обслуговуючого персоналу;
- список необхідної кількості суддів за посадами.

Проекти нових трас або серйозні зміни в існуючих проектах повинні бути представлені в Комітет з метою їх попередньої технічної оцінки.

* - медичний центр і вертолітний майданчик до 2010 р. не обов'язкові.

**ТИМЧАСОВІ КРИТЕРІЇ
ПРИЙМАННЯ МІСЦЬ ПРОВЕДЕННЯ ЗМАГАННЯ (ТРАСИ)
АВТОМОБІЛЬНИХ ГОНОК НА ПРИСКОРЕННЯ**

1. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ

Проведення національних змагань з автомобільних гонок на прискорення на автомобілях категорії I дозволяється на постійних або тимчасових спортивних об'єктах, які відповідають вимогам регламентуючих документів ФАУ, умовам ліцензії спортивного об'єкту, яку видає ФАУ, згідно „Порядку видачі ліцензії спортивного об'єкту для проведення змагань з автомобільного спорту”.

2. ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО МІСЦЯ ПРОВЕДЕННЯ ЗМАГАННЯ З ГОНОК НА ПРИСКОРЕННЯ:

2.1. Дорожнє покриття на всьому протязі траси повинний мати однаковий характер (тільки щільний асфальт чи бетон, як для самої траси, так і для основної зони гальмування; зона екстреного гальмування – трава, пісок чи гравій, рівної і плоскої структури.

2.2. Довжина зони змагань: складається з траси, передстартової зони, зони гальмування.

2.2.1. Довжина траси:

У частинах милі	У метрах	Точність виміру довжини траси, м
1/2	804,67	+/- 0,08
1/4	402,34	+/- 0,04
1/8	201,17	+/- 0,02

2.2.2. Передстартова зона: не менш 9,1 метра.

2.2.3. Зона гальмування:

Рекомендована мінімальна зона гальмування:

Довжина траси, м.	Довжина зони гальмування, м.
804,67	500
402,34	400
201,17	300

2.3. Ширина

Мінімальна ширина траси: 12 метрів

2.4. Поверхня траси повинна бути чистою, не мати ушкоджень, нерівні стики заборонені.

2.5. Подовжній профіль

Максимальний підйом/спуск траси повинний бути не більше 1%

2.6. Поперечний нахил

Максимальний поперечний ухил по бічних доріжках від освової лінії не більш 2%.

2.7. Розмітка траси

Границі траси, освова лінія, лінії старту і фінішу повинні бути позначені білою чи жовтою смугою шириною мінімум 100 мм.

2.8 Бічна границя траси в особливо небезпечних місцях повинна бути обмежена захисними бар'єрами висотою не менше 0,7 м., здатними утримати на трасі автомобіль, який з будь-яких причин втратить керування.

2.9. Наявність зони повернення водіїв до старту та закритого парку обов'язково.

Наприкінці зони гальмування радіус повороту на дорогу повернення повинний бути достатнім для розвороту самих довгих автомобілів. Ширина дороги не менш 3-х метрів.

2.10. На трасі повинні бути обладнані суддівські пости, що мають радіо чи телефонний зв'язок з Директором змагання. Устаткування і розташування суддівської постів повинне забезпечувати безпека суддів, що знаходяться на ньому.

На суддівському пості повинні знаходитися засоби пожежогасіння (вогнегасники ємністю не менш 5 літрів вогнегасящої речовини) і сигнальні прапори.

2.11. Глядачі, вільні від гонки водії, механіки, тренери, представники і інший персонал повинні знаходитися в безпечних місцях, визначених Організатором. В усіх випадках розташування людей, якщо вони не захищені надійними вибійниками чи металевою сіткою чи знаходяться на природному схилі на висоті менш 2-х метрів, можливо на відстані не ближче 30 метрів від краю траси. Ця границя повинна бути чітко позначена і забезпечена Організатором.

2.12. Закритий парк повинен бути обладнаний у безпосередній близькості від траси і забезпечувати можливість безпечного виїзду в передстартову зону. Він повинен бути обладнаний радіотрансляцією, засобами пожежогасіння.

Сервісні автомобілі, розміщені у ремонтно-заправочній зоні, повинні бути обладнані засобами пожежогасіння.

2.13. Організатор повинен передбачити можливість мийки, ремонту, навантаження і розвантаження спортивних автомобілів.

2.14. Суддівська бригада і весь персонал Організатора, що виконують свої обов'язки на трасі і у місцях паркування спортивної і транспортної техніки, повинні бути навчені прийомам і діям при виникненні пожежі.

2.15. Основні пункти радіозв'язку:

1. Спортивні Комісари
2. Директор змагання
3. Секретар змагань
4. Старший суддя випуску
5. Судді старту-фінішу
6. Комісар по безпеці
7. Коментатор

Додаткові пункти радіозв'язку (інша хвиля):

1. Директор змагання
2. Комісар по безпеці
3. Головний лікар змагання
4. Технічний комісар
5. Тягачі

2.16. З метою підтримання безпечних умов проведення змагання Організатор повинен забезпечити під час всього проведення змагання:

- Відповідність траси та всіх об'єктів місця проведення змагання вимогам ліцензії на спортивний об'єкт, яку видає ФАУ;
- Наявність автомобіля швидкої медичної допомоги (служби рятувальників МЧС);
- Забезпечення виконання протипожежних заходів;
- Організацію радіо і телефонного зв'язку, а також радіотрансляції для оперативної інформації глядачів і учасників змагань;
- Наявність необхідної кількості тягачів і іншої техніки для евакуації ушкоджених автомобілів;
- Наявність Плану безпеки, погодженого з членами Оргкомітету, що забезпечують правопорядок, пожежну безпеку і медичні заходи.

**РЕКОМЕНДАЦІЇ
ЩОДО ПОРЯДКУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ АВТОМОБІЛЬНИХ ЗМАГАНЬ
НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ
(МІНІМАЛЬНІ УМОВИ)**

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Враховуючи потенційну небезпеку проведення автомобільного змагання (далі змагання), необхідність зменшення негативних наслідків можливих нещасних випадків під час їх проведення та для створення механізму компенсації шкоди життю та здоров'ю учасників змагання, глядачів, матеріальних збитків всі змагання на території України підлягають обов'язковому страхуванню у на мінімальних умовах, встановлених цим Положенням, затвердженим Президією ФАУ.

1.2. Страхування автомобільних змагань здійснюється на підставі договору страхування, який укладається між Організатором змагання, спонсором змагання або Автомобільною Федерацією України з одної сторони та страховою організацією з іншої сторони.

1.3. Видача «Свідоцтва організатора змагання» без підтвердження наявності договору страхування, укладеного на умовах, які є не гірші встановлених цим Положенням забороняється.

2. ТЕРМІНИ І ПОНЯТТЯ

2.1. **«Страховальник»** – організатор змагання, Автомобільна Федерація України національна федерація з автомобільного спорту, яка укладає договір страхування на окреме змагання.

2.2. **«Застраховані»** – організатори змагання, та власники (юридичні та фізичні особи) тих транспортних засобів, які приймають безпосередню участь у змаганнях.

2.3. **«Страховик»** – страхова організація, яка укладає договір страхування на окреме змагання та має ліцензії, які дають право на проведення вказаних у цьому Положенні видів страхування.

2.4. **«Змагання»** – автомобільне змагання, проведення якого дозволене Страховальником шляхом видачі «Свідоцтва організатора змагання».

2.5. **«Організатор змагання»** - юридична особа найменування якої внесено у «Свідоцтво організатора змагання».

2.6. **«Треті особи»** – особи, які не є:

- водіями – учасниками змагань;
- власниками транспортних засобів, які беруть безпосередню участь у змаганнях;
- обслуговуючим персоналом організатора змагань;
- технічним персоналом учасників змагань та організатора змагань.

2.7. **«Власник (водій) транспортного засобу»** – особа що керує транспортним засобом, який внесено у список допущених до участі у змаганнях відповідно до вимог, встановлених Страховальником.

2.8. **«Строк дії страхового покриття (час проведення змагання)»** - змагання починається з моменту фактичного старту першого транспортного засобу відповідно до програми змагання та закінчується моментом фінішу останнього транспортного засобу, який бере участь у змаганнях відповідно до узгодженого регламенту змагання.

3. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ СТРАХУВАННЯ

3.1. У відповідності до Договору страхування Страховик зобов'язується за обумовлену плату (страховий платіж), відшкодувати заподіяні внаслідок страхового випадку майнові збитки та шкоду, завдану життю, здоров'ю третіх осіб, шляхом виплати страхового відшкодування в обумовлених межах лімітів відповідальності.

3.2. Вважається застрахованим ризик цивільної відповідальності Застрахованого.

4. ОБ'ЄКТ СТРАХУВАННЯ

4.1. Об'єктом страхування є майнові інтереси Застрахованого, що не суперечать чинному законодавству України, пов'язані з відшкодуванням Застрахованим заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі під час проведення змагань.

5. СТРАХОВА СУМА/ ЛІМІТ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

5.1. Страхові суми та ліміти відповідальності, в межах яких виплачується страхові відшкодування внаслідок настання обумовлених страхових випадків під час проведення змагань включених у залік Серії та міжнародних змагань встановлюються на рівні не менше сум, вміщених у таблиці (у тис. грн.):

Загальний ліміт відповідальності на кожне змагання	550,0
Ліміт відповідальності за одним страховим випадком	178,5
а) ліміт відповідальності за збиток, завданий майну третіх осіб	76,5
б) ліміт відповідальності за збиток, завданий життю та здоров'ю третіх осіб	102,0

5.2. Страхові суми та ліміти відповідальності, в межах яких виплачується страхові відшкодування внаслідок настання обумовлених страхових випадків під час проведення національних змагань встановлюються на рівні не менше 50% розміру, встановленому у п.5.1.

5.3. Страхові суми та ліміти відповідальності, в межах яких виплачується страхові відшкодування внаслідок настання обумовлених страхових випадків під час проведення інших змагань, крім вміщених у п.п. 5.1., 5.2. встановлюються договором страхування при збереженні загальних умов страхування згідно цього Положення.

6. СТРАХОВІ РИЗИКИ І СТРАХОВІ ВИПАДКИ

Страховими випадком вважається:

6.1. Збиток, нанесений життю, здоров'ю та майну третіх осіб, зі сторони власників (водіїв) транспортних засобів, які беруть участь у змаганнях або зі сторони організатора змагання.

6.2. Відповідальність Страховика розповсюджується на обов'язок Застрахованого, згідно з його цивільною відповідальністю перед третіми (Потерпілими) особами, на законних підставах відшкодувати цим Потерпілим особам:

- майнові збитки, завдані третім (Потерпілим) особам, а саме витрати, які третя (Потерпіла) особа понесла або повинна понести для відновлення її діяльності, порушених майнових прав або при втраті, пошкодженні, знищенні її майна;
- шкоду, завдану життю, здоров'ю, працездатності третіх (Потерпілих) осіб.

7. КОНТРОЛЬ ЗА ДОТРИМАННЯМ ЦЬОГО ПОЛОЖЕННЯ

7.1. Контроль за дотриманням цього Положення покладається на Дирекцію ФАУ.

7.2. «Свідоцтво організатора змагання» видається Організатору змагання при наявності у Організатора договору страхування, який відповідає вимогам цього Положення.

ПОЛОЖЕННЯ ПРО ПОРЯДОК ВСТАНОВЛЕННЯ ТА ПІДТВЕРДЖЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНИХ РІВНІВ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Це «Положення про порядок встановлення та підтвердження кваліфікаційних рівнів офіційних осіб Автомобільної Федерації України» (далі Положення) є регламентуючим документом щодо автомобільного спорту та визначає загальний порядок організації навчання, встановлення та підтвердження кваліфікаційних рівнів офіційних осіб ФАУ, у тому числі при отриманні ними ліцензій офіційних осіб ФАУ, розроблено Комітетом офіційних осіб ФАУ (далі Комітет) та затверджено КАС ФАУ, з метою:

- Забезпечення відповідності кваліфікації офіційних осіб змагання вимогам, встановленим розділом X НСК ФАУ у відповідності до ст. 136 НСК ФАУ;
- створення системи безперервного навчання та контролю за кваліфікаційним рівнем офіційних осіб змагань, якістю виконання ними своїх обов'язків під час проведення змагань;
- забезпечення накопичення та передачі досвіду від офіційних осіб вищої кваліфікації до офіційних осіб початківців.

1.2. Положення є обов'язковим для виконання особами та органами Автомобільної Федерації України, яким доручено здійснення підготовки, встановлення кваліфікаційних рівнів офіційним особам ФАУ та оформлення видачі ліцензій офіційним особам ФАУ.

1.3. Обов'язки офіційних осіб та спеціальні вимоги до здійснення ними своїх функцій, під час проведення автомобільних змагань, встановлені НСК ФАУ та іншими регламентуючими документами ФАУ щодо автомобільного спорту.

1.4. Офіційні особи ФАУ можуть затверджуватись для виконання обов'язків офіційної особи змагання, якщо вони є володарями ліцензії ФАУ рівня, який відповідає «Мінімальному кваліфікаційному рівню офіційної особи змагання, необхідному для обслуговування автомобільних змагань на території України» (дивись додаток 1).

Перелік офіційних осіб ФАУ, які мають право виконувати обов'язки Спортивного Комісара, Директора змагання, Головного секретаря та Технічного комісара під час проведення змагання, включеного у залік Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії) України, щорічно затверджується КАС ФАУ за поданням Комітету.

1.5. Оцінка якості виконання офіційною особою змагання своїх обов'язків, здійснюється у порядку, встановленому «Положенням про оцінку роботи офіційних осіб ФАУ під час виконання ними своїх обов'язків».

1.6. Оформлення видачі ліцензій офіційної особи ФАУ у порядку, передбаченому «Положенням про видачу ліцензій та інших спортивних документів Автомобільної Федерації України», здійснюється особі, яка має, чинне на дату оформлення видачі ліцензії, свідоцтво про встановлення відповідного кваліфікаційного рівня та підтвердження виконання «Нормативних вимог для підтвердження кваліфікаційного рівня офіційної особи ФАУ» (дивись Додаток 2).

2. КВАЛІФІКАЦІЙНІ РІВНІ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ТА КАТЕГОРІЇ ЛІЦЕНЗІЙ ФАУ

2.1. Встановлюються наступні кваліфікаційні рівні офіційних осіб ФАУ (у порядку зростання повне та скорочене найменування):

- | | |
|---|----------------------------|
| - Офіційна особа ФАУ категорії асистент | - «категорія асистент»; |
| - Офіційна особа ФАУ третьої категорії | - «третья категорія»; |
| - Офіційна особа ФАУ другої категорії | - «друга категорія»; |
| - Офіційна особа ФАУ першої категорії | - «перша категорія»; |
| - Офіційна особа ФАУ національної категорії | - «національна категорія»; |
| - Офіційна особа ФАУ міжнародної категорії | - «міжнародна категорія». |

3. ОРГАНИ ФАУ, ЩО ЗДІЙСНЮЮТЬ ВСТАНОВЛЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНИХ РІВНІВ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ФАУ

3.1. Для встановлення кваліфікаційних рівнів офіційних осіб ФАУ утворює атестаційні органи ФАУ – місцеві атестаційні комісії ФАУ (МАК ФАУ) та Вищу атестаційну комісію ФАУ (ВАК ФАУ).

3.2. ВАК ФАУ та МАК ФАУ у своїй діяльності керуються НСК ФАУ, цим Положенням та іншими регламентуючими документами ФАУ, щодо автомобільного спорту.

3.3. ВАК ФАУ - вищий атестаційний орган ФАУ уповноважений встановлювати офіційним особам ФАУ кваліфікаційні рівні «Міжнародна категорія», «Національна категорія» та «Перша категорія».

3.4. Склад ВАК ФАУ затверджується КАС ФАУ за поданням Комітету.

До складу ВАК ФАУ призначаються офіційні особи кваліфікаційного рівня не нижче «Першої категорії» у кількості не менше 3 осіб. Для організації своєї діяльності ВАК ФАУ зі свого складу обирає Голову, Заступника Голови та Секретаря ВАК ФАУ.

3.5. МАК ФАУ – територіальний атестаційний орган ФАУ, який здійснює свою діяльність на певній території, на базі місцевого осередку або партнерської організації ФАУ. МАК ФАУ уповноважений проводити підготовку офіційних осіб та встановлювати офіційним особам ФАУ кваліфікаційних рівнів «Друга категорія», «Третя категорія» та «категорію Асистент».

3.6. Рішення про утворення МАК ФАУ приймається Комітетом за клопотаннями зборів власників ліцензій офіційних осіб ФАУ, що проживають на території діяльності МАК ФАУ, що пропонується утворити, та місцевого осередку або партнерської організації ФАУ, на базі якої МАК ФАУ буде здійснювати свою діяльність. Участь у засіданні повинні взяти не менше 10 офіційних осіб ФАУ кваліфікаційного рівня не нижче «Третьої категорії».

3.7. При утворенні МАК ФАУ для неї встановлюється територія діяльності.

Територія діяльності однієї МАК ФАУ не може охоплювати більше 5 областей України, на території однієї адміністративно-територіальної одиниці України, здійснюється діяльність тільки однієї МАК ФАУ.

Для здійснення своєї діяльності МАК ФАУ має право призначати представників у окремих населених пунктах своєї території діяльності.

3.8. Персональний склад МАК ФАУ затверджується Комітетом. До складу МАК ФАУ призначаються офіційні особи кваліфікаційного рівня не менше «Першої категорії» у складі не менше 3 осіб. Для організації своєї діяльності МАК ФАУ зі свого складу обирає Голову, Заступника Голови та Секретаря МАК ФАУ.

До складу МАК ФАУ призначаються особи, які проживають на території діяльності МАК ФАУ або є на обліку, як члени ФАУ, у місцевому осередку ФАУ, який знаходиться на території діяльності МАК ФАУ.

3.9. При неможливості або систематичному невиконанні МАК ФАУ або ВАК ФАУ своїх обов'язків, порушенні вимог цього Положення, інших регламентуючих документів ФАУ, КАС ФАУ, за клопотанням Комітету, може своїм рішенням припинити діяльності або провести зміни у персональному складі МАК ФАУ або ВАК ФАУ.

4. ВСТАНОВЛЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНИХ РІВНІВ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ФАУ

4.1. Встановлення кваліфікаційних рівнів офіційним особам ФАУ з видачею свідоцтва встановленого зразка, здійснюється послідовно від рівня «категорія асистент» до рівня «міжнародна категорія» на підставі виконання особами «критеріїв встановлення кваліфікаційних рівнів офіційних осіб ФАУ» (дивись додаток 3).

4.2. Рішення про встановлення кваліфікаційного рівня офіційної особи ФАУ приймається:

- **МАК ФАУ**, щодо осіб, які проживають на її території діяльності або є на обліку, як члени ФАУ, у місцевому осередку ФАУ, який знаходиться на її території діяльності:

Кваліфікаційні рівні: «категорія асистент», «третя категорія», «друга категорія»;

- **ВАК ФАУ**

кваліфікаційні рівні: «перша категорія», «національна категорія», «міжнародна категорія».

4.3. Рішення атестаційного органу про встановлення кваліфікаційного рівня та видачу відповідного свідоцтва приймаються на підставі поданих зацікавленими особами документів.

Засідання атестаційного органу скликається його Головою. Для прийняття рішення атестаційного органу необхідна присутність на його засіданні не менше 3 членів атестаційного органу.

Рішення атестаційного органу оформлюється протоколом, який підписується всіма членами атестаційного органу, які присутні на засіданні. У протоколі обов'язково вказуються підстави на яких прийнято рішення щодо встановлення (відмови від встановлення) кваліфікаційного рівня.

Протокол МАК ФАУ скріплюється печаткою організації на базі якої утворено МАК ФАУ, зберігається у МАК ФАУ разом зі всіма документами, поданими особою як підстава для встановлення кваліфікаційного рівня.

Голова МАК ФАУ на вимогу КАС ФАУ, ВАК ФАУ або Комітету надає їм для перевірки, протоколи та матеріали, що бралися до уваги при прийнятті рішень МАК ФАУ та звітує про діяльність атестаційного органу.

Голова ВАК ФАУ на вимогу КАС ФАУ або Комітету надає їм для перевірки протоколи та матеріали, що бралися до уваги при прийнятті рішень ВАК ФАУ та звітує про діяльність атестаційного органу.

4.4. Свідоцтво про присвоєння кваліфікаційного рівня офіційної особи ФАУ оформлюється на бланку, який надається Дирекцією ФАУ. Термін чинності свідоцтв встановлюється Комітетом. Отримання свідоцтва після закінчення дії попереднього здійснюється у загальному порядку встановленому цим Положенням.

5. ПІДГОТОВКА ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ФАУ

5.1. До підготовки в якості офіційної особи ФАУ залучаються члени ФАУ.

Підготовка офіційних осіб здійснюється на основі програм, які затверджуються Комітетом та складається з:

- самостійного вивчення особою регламентуючих документів ФАУ;
- вивчення регламентуючих документів на навчальних семінарах, які організовуються Комітетом та МАК ФАУ, згідно п. 5.5. цього Положення.

5.2. Програми підготовки, які передбачають вивчення правил безпеки та підготовку технічних комісарів та контролерів, у обов'язковому порядку узгоджуються відповідно з Комітетом безпеки та медицини ФАУ та Технічним комітетом ФАУ.

5.3. Під час підготовки офіційних осіб використовуються виключно регламентуючі документи, типові програми та методичні документи, дозволені рішенням відповідних керівних та робочих органів ФАУ.

5.4. Самостійне вивчення особою регламентуючих документів ФАУ здійснюється під керівництвом офіційної особи кваліфікаційного рівня не нижче «Другої категорії», призначеної МАК ФАУ.

5.5. З метою навчання офіційних осіб Комітетом та МАК ФАУ проводиться:

а) початкове вивчення регламентуючих документів ФАУ та обов'язків офіційної особи визначеної спеціалізації (семінар по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «категорія Асистент») – проводиться МАК ФАУ;

б) семінар для підготовки офіційних осіб універсальної спеціалізації – (семінар по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Третя категорія» та «Друга категорія») – проводиться МАК ФАУ

в) семінар підвищення кваліфікації та спеціалізації офіційних осіб по напрямкам «Спортивний комісар / Директор змагання», «Головний секретар», «Технічний комісар» (семінар по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Перша категорія» та «Національна категорія») – проводиться Комітетом;

5.6. Семінари для офіційних осіб проводяться за 40-годинними програмами та графіками, затвердженими Комітетом за поданням МАК ФАУ та ВАК ФАУ, як правило з залученням організаційних внесків учасників.

Розмір організаційного внеску, необхідного для участі особи у семінарі встановлюється організатором семінару та не повинен бути більше подвоєного мінімального членського внеску у ФАУ.

6. УМОВИ ПІДТВЕРДЖЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ

6.1. При отриманні ліцензії офіційної особи ФАУ на поточний рік офіційна особа повинна надати письмове підтвердження виконання «Нормативних вимоги для підтвердження кваліфікаційного рівня офіційної особи ФАУ» (дивись додаток 2).

6.2. Письмове підтвердження позитивної оцінки здійснення обов'язків офіційної особи ФАУ під час проведення змагань видається за запитом зацікавленої особи Дирекцією ФАУ та/або відповідним дисциплінарним Комітетом ФАУ, на підставі інформації, яка міститься у «Звіті про автомобільне змагання».

6.3. Офіційна особа ФАУ, яка має протягом 12 місяців, що передують дню подання заяви, на отримання ліцензії, незадовільні оцінки якості виконання своїх обов'язків, визначення яких здійснюється у порядку, встановленому «Положенням про оцінку роботи офіційних осіб ФАУ під час виконання ними своїх обов'язків», або не подала підтвердження передбаченого у п.6.1., повинна обов'язково взяти участь у спеціальному семінарі передбаченому п.5.5., для підготовки офіційних осіб відповідного кваліфікаційного рівня, у порядку, який визначається відповідно ВАК ФАУ або МАК ФАУ. Порядок підтвердження кваліфікаційного рівня такої особи здійснюється у порядку, що визначається Комітетом.

7. ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

7.1. Реєстрацію офіційних осіб та облік якості здійснення ними своїх обов'язків здійснюється:

а) Офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Міжнародна категорія», «Національна категорія», «перша категорія» – Комітетом;

б) Офіційних осіб кваліфікаційного рівня «категорія асистент», «третя категорія», «друга категорія», - МАК ФАУ рішенням якого встановлено кваліфікаційний рівень офіційної особи;

7.2. З метою заохочення офіційних осіб КАС ФАУ за поданням Комітету встановлює почесні суддівські звання, відзнаки, порядок нагородження ними та форми відповідних посвідчень.

За підсумками виконання обов'язків офіційних осіб змагань Чемпіонатів, Кубків та інших Серій України, Комітет, у порядку, затвердженому КАС ФАУ, визначає та публікує «Рейтинг офіційних осіб ФАУ» по напрямкам: «Спортивний Комісар», «Директор змагання», «Технічний Комісар» та «Головний Секретар».

7.3. Контроль за діяльністю атестаційних органів ФАУ та виконання вимог цього Положення здійснюється Комітетом та КАС ФАУ в межах повноважень, наданих цим Положенням, регламентуючими документами ФАУ та у відповідності до рішень КАС ФАУ.

7.4. При виявленні порушення цього Положення при видачі свідоцтва або присвоєнні кваліфікаційного рівня або виявленні грубих порушень офіційною особою вимог НСК ФАУ або «Правил чесної гри» та у випадках накладання дискваліфікації, Комітет ФАУ може прийняти рішення про дострокове закінчення строку дії свідоцтва про присвоєння кваліфікаційного рівня винної особи.

7.5. Рішення щодо порядку застосування цього положення приймаються Комітетом на підставі повноважень, передбачених «Положенням про комітети що працюють в рамках Комісії автомобільного спорту Автомобільної Федерації України» та встановленими іншими рішеннями КАС ФАУ.

**МІНІМАЛЬНИЙ КВАЛІФІКАЦІЙНИЙ РІВЕНЬ
ОФІЦІЙНОЇ ОСОБИ ЗМАГАННЯ, НЕОБХІДНИЙ ДЛЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ
АВТОМОБІЛЬНИХ ЗМАГАНЬ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ**

Група обов'язків офіційної особи			Мінімальний кваліфікаційний рівень офіційної особи змагання		
			Чемпіонати Кубки, Трофеї (Серії) України, Міжнародні,	Національні змагання ⁶ ,	Інші змагання
1	А	Спостерігач ФАУ	Перша категорія	Перша категорія	Друга категорія
	Б	Технічний делегат ФАУ			
	В	Інспектор ФАУ			
	Г	Делегат Безпеки ФАУ			
2	А	Директор змагання	Перша категорія	Друга категорія	Третя категорія
	Б	Спортивний Комісар			
3	А	Заступники директора змагання, у тому числі Начальник безпеки змагань, Начальник дистанції	Друга категорія	Третя категорія	Категорія Асистент
	Б	Технічний Комісар, Головний Секретар змагання			
	В	Головний хронометрист змагання			
	Г	Суддя старту/ фінішу (кільце, крос)			
	Д	Начальник безпеки СД (ралі)			
4	А	Технічний контролер	Третя категорія	Категорія Асистент	Категорія Асистент
	Б	Суддя змагання			
	В	Хронометрист (хронометрист посту)			
	Г	Суддя (секретар) посту			
	Д	інші офіційні особи, у тому числі асистент офіційної особи	Категорія Асистент		

⁶ В тому числі Національні Серії та Чемпіонати, Кубки, Трофеї (Серії) ФАУ.

НОРМАТИВНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПІДТВЕРДЖЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ ОФІЦІЙНОЇ ОСОБИ ФАУ

Кваліфікаційний рівень офіційної особи ФАУ	Норматив підтвердження кваліфікаційного рівня офіційної особи ФАУ
Протягом 12 місяців, що передують даті подання заявки на оформлення ліцензії офіційної особи	
Міжнародна категорія	1. Отримати позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи не менше чим у двох змаганнях включених у залік Чемпіонату України⁷, на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня «Національна категорія» або «Перша категорія»⁸. Участь у складі Апеляційного Суду ФАУ при розгляді одної апеляційних справ може бути врахована взамін за позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи на одному змаганні включеному у залік Чемпіонату України.
Національна категорія	2. Особисто провести не менше 4 годин занять під час одного семінару підвищення кваліфікації та спеціалізації офіційних осіб по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Перша категорія» та «Національна категорія»⁹.
Перша категорія	1. Отримати позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи не менше чим у двох змаганнях включених у залік Чемпіонату України, на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня «Перша категорія». Участь у складі Апеляційного Суду ФАУ при розгляді одної апеляційних справ може бути врахована взамін за позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи на одному змаганні включеному у залік Чемпіонату України. 2. Особисто провести не менше 4 годин занять під час одного семінару по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Третя категорія» та «Друга категорія»¹⁰.
Друга категорія	Отримати позитивну оцінку за здійснення обов'язків офіційної особи не менше чим у двох змаганнях включених у ПАЗ, на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня « Друга категорія ».
Третя категорія	Отримати позитивну оцінку за здійснення обов'язків офіційної особи не менше чим у двох змаганнях включених у ПАЗ, на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня « Третя категорія ».
Категорія Асистент	Отримати позитивну оцінку за здійснення обов'язків офіційної особи не менше чим у двох змаганнях включених у ПАЗ, на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня « категорія Асистент ».

⁷ Тут і далі в тому числі Національні Серії та Серії ФАУ.

⁸ Дивись Додаток 1 до Положення

⁹ Дивись п. 5.4.в. Положення

¹⁰ Дивись п. 5.4.б. Положення

**КРИТЕРІЇ ВСТАНОВЛЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНИХ РІВНІВ
ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ФАУ**

Кваліфікаційний рівень офіційної особи ФАУ	Вимоги до претендентів на встановлення кваліфікаційного рівня офіційної особи ФАУ
Міжнародна категорія	Мати чинне свідоцтво про встановлення кваліфікаційного рівня «Національна категорія»; Протягом 12 місяців, що передують встановленню кваліфікаційного рівня: 1. Отримати позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи не менше чим у двох змаганнях включених у залік Чемпіонату України¹¹, на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня «Національна категорія» або «Перша категорія». 2. Особисто провести не менше 4 годин занять під час одного семінару підвищення кваліфікації та спеціалізації офіційних осіб по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Перша категорія» та «Національна категорія». 3. Отримати позитивну оцінку за результатами атестації на знання офіційних мов ФІА (французька, англійська), яка проводиться ВАК ФАУ за програмою, що затверджує Комітет.
Національна категорія	Мати чинне свідоцтво про встановлення кваліфікаційного рівня «Перша категорія»; Протягом не менше 2 років після встановлення кваліфікаційного рівня «Перша категорія»: 1. Отримати позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи не менше чим у дванадцяти змаганнях включених у ПАЗ, в тому числі не менше чим у п'яти змаганнях, включених у залік Чемпіонату України, на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня «Перша категорія» або «Друга категорія». 2. Особисто провести не менше 12 годин занять під час трьох семінарів підвищення кваліфікації та спеціалізації офіційних осіб по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Друга категорія» або «Третя категорія». 3. Взяти участь не менше чим у двох семінарах підвищення кваліфікації та спеціалізації офіційних осіб та підготовки по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Перша категорія» та «Національна категорія». 4. Здати іспит у формі тестування, яке проводить ВАК ФАУ за програмою, що затверджує Комітет

¹¹ Тут і далі в тому числі Національні Серії та Серії ФАУ.

Перша категорія	Мати чинне свідоцтво про встановлення кваліфікаційного рівня «Друга категорія»; Протягом не менше 2 років після встановлення кваліфікаційного рівня «Друга категорія»: 1. Отримати позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи не менше чим у п'яти змаганнях включених у ПАЗ, в тому числі не менше чим у двох змаганнях, включених у залік Чемпіонату України, на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня «Друга категорія» або «Третя категорія». 2. Особисто провести не менше 8 годин занять під час двох семінарів по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Третя категорія» та «Друга категорія»; 3. Взяти участь не менше ніж у двох семінарах підвищення кваліфікації та спеціалізації офіційних осіб по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Перша категорія» та «Національна категорія». 4. Здати іспит у формі тестування, яке проводить ВАК ФАУ за програмою, що затверджує Комітет
Друга категорія	Мати чинне свідоцтво про встановлення кваліфікаційного рівня «Третя категорія»; Протягом не менше 12 місяців після встановлення кваліфікаційного рівня «Третя категорія»: 1. Отримати позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи не менше чим у сімох змаганнях включених у ПАЗ на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня «Третя категорія»; 2. Взяти участь не менше ніж у одному семінарі по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Третя категорія» та «Друга категорія» та здати іспит комісії МАК ФАУ за результатами семінару.
Третя категорія	Мати чинне свідоцтво про встановлення кваліфікаційного рівня «категорія Асистент»; Протягом не менше 12 місяців після встановлення кваліфікаційного рівня «категорія Асистент»: 1. Отримати позитивну оцінку при здійсненні обов'язків офіційної особи не менше чим у сімох змаганнях включених у ПАЗ на посадах, що вимагають мінімального кваліфікаційного рівня «категорія Асистент»; 2. Взяти участь не менше ніж у одному семінарі по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «Третя категорія» та «Друга категорія» та здати іспит комісії МАК ФАУ за результатами семінару.
Категорія Асистент	1. Отримати рекомендацію за результатами підготовки за персональним планом під керуванням та офіційної особи кваліфікаційного рівня не нижче «Другої категорії» на базі МАК ФАУ (в тому числі безпосередньо перед змаганням); або Взяти участь не менше ніж у одному семінарі по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня «категорія Асистент» визначеної спеціалізації. 2. Здати іспит комісії МАК ФАУ, на базі якого проводилась індивідуальна підготовка або семінар.

СХЕМА НАБУТТЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ ОФІЦІЙНОЇ ОСОБИ ФАУ

Існуюча категорія	Початківцеві	Протягом не менше				
		12 місяців		2 років		12 місяців
		після встановлення кваліфікаційного рівня				
		категорія Асистент	Третя категорія	Друга категорія	Перша категорія	Національна категорія
Категорія для отримання						
Категорія Асистент	Отримати рекомендацію або Взяти участь не менше ніж у 1 семінарі ¹²					
Третя категорія		- 7 змагань на посадах «А» - участь у 1 семінарі ¹³ .				
Друга категорія			- 7 змагань на посадах «03» - участь у 1 семінарі ¹⁴			
Перша категорія				- 5 змагань, в тому числі не менше чим у 2 змагання Чемпіонату України, на посадах, «02» або «03». - провести 8 годин занять під час 2 семінарів ¹⁵ - участь у 2 семінарах ¹⁶ - тестування ВАК ФАУ		
Національна категорія					- 12 змагань, в тому числі не менше чим у 5 змагань Чемпіонату України, на посадах, «01» або «02» - провести 12 годин занять під час 3 семінарів ¹⁷ - участь у 2 семінарах ¹⁸ - тестування ВАК ФАУ	
Міжнародна категорія						- 2 змагання Чемпіонату України, на посадах «НК» або «01» - провести 4 години занять 1 семінару ¹⁹ . - Мовний тест ВАК ФАУ

¹² Семінар для початківців та іспит на базі МАК ФАУ

¹³ Підготовка офіційних осіб Третьої та Другої категорії та іспит на базі МАК ФАУ

¹⁴ Підготовка офіційних осіб Третьої та Другої категорії та іспит на базі МАК ФАУ

¹⁵ Підготовка офіційних осіб Третьої та Другої категорії на базі МАК ФАУ

¹⁶ Підготовка офіційних осіб Першої та національної категорії на базі Комітету

¹⁷ Підготовка офіційних осіб Третьої та Другої категорії на базі МАК ФАУ

¹⁸ Підготовка офіційних осіб Першої та національної категорії на базі Комітету

¹⁹ Підготовка офіційних осіб Першої та національної категорії на базі Комітету

СХЕМА ПІДТВЕРДЖЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ ОФІЦІЙНОЇ ОСОБИ ФАУ

Існуюча категорія Термін підтвердження	Категорія Асистент	Третя категорія	Друга категорія	Перша категорія	Національна категорія/ Міжнародна категорія
Протягом 12 місяців	2 змагання, на посадах «А»	2 змагання, на посадах «03»	2 змагання, на посадах «02»	- 2 змагання Чемпіонату України, на посадах «01» (1 апеляційних справ = 1 змагання) - 4 години занять під час 1 семінару ²⁰	- 2 змагання Чемпіонату України, на посадах «НК», «01» (1 апеляційних справ = 1 змагання) - 4 години занять під час одного семінару ²¹

²⁰ Підготовка офіційних осіб Третьої та Другої категорії та іспит на базі МАК ФАУ

²¹ Підготовка офіційних осіб Першої та національної категорії на базі Комітету

ПІДГОТОВКА ОФІЦІЙНИХ ОСІБ АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ

1. Навчальні програми підготовки офіційних осіб Автомобільної Федерації України.
2. Матеріали до семінару Спортивних Комісарів.
3. Матеріали до семінарів Секретарів змагань.
4. Обов'язків перелік регламентуючих документів Автомобільної Федерації України, які використовуються при підготовці офіційних осіб ФАУ всіх кваліфікаційних рівнів.
5. Контрольні питання для спортивних комісарів, Директорів змагань та головних секретарів, що навчаються по програмі підготовки офіційних осіб.
6. Контрольні питання для Технічних Комісарів, що навчаються по програмі підготовки офіційних осіб.

НАВЧАЛЬНА ПРОГРАМА ПІДГОТОВКИ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ФАУ КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ „КАТЕГОРІЯ АСИСТЕНТ”

Початкове вивчення регламентуючих документів ФАУ та оволодіння обов'язками офіційної особи ФАУ визначеної спеціалізації (семінар по програмі підготовки офіційного рівня “категорія асистент”) – виключно для членів ФАУ, які не мають жодного кваліфікаційного рівня офіційної особи ФАУ .

Тематичний перелік матеріалу для засвоєння:

- Основні регламентуючі документи ФАУ (НСК ФАУ, „Правил Чесної Гри” та основні положення регламентів змагань, на яких заплановане виконання обов'язків офіційної особи ФАУ визначеної спеціалізації);
- Службові обов'язки офіційної особи ФАУ певної спеціалізації (згідно 4-ї групи обов'язків офіційної особи ФАУ, до яких допускаються офіційні особи кваліфікаційного рівня “категорія асистент”);
- Вимоги безпеки при підготовці та обладнанні робочого місця, перелік та порядок використання необхідного обладнання, дії в запланованих та в нестандартних (екстремальних) ситуаціях, порядок втручання у хід змагання тощо;
- Правила надання першої медичної допомоги потерпілим.

РОЗПОДІЛ ГОДИН ЗА РОЗДІЛАМИ НАВЧАННЯ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ “КАТЕГОРІЯ АСИСТЕНТ”

№ п/п	Назва теми	Кількість годин				
		Загальна	Лекцій	Семінар	Ситуаційні ігри	Самостійна підготовка
1	Національний спортивний кодекс ФАУ	10	2	2	-	6
2	Регламенти змагання, які планує обслуговувати претендент	10	2	2	-	6
3	Службові обов'язки офіційної особи ФАУ обраної спеціалізації (згідно 4-ї та 5-ї груп обов'язків офіційної особи ФАУ, до яких допускаються офіційні особи кваліфікаційного рівня “категорія асистент”)	10	2	2	2	4
4	Вимоги безпеки при виконанні службових обов'язків	5	1	1	1	2
5	Правила надання першої медичної допомоги водіям та гасіння пожежі автомобіля	5	1	1	1	2
	Всього:	40	8	8	4	20

**НАВЧАЛЬНА ПРОГРАМА
ПІДГОТОВКИ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ФАУ
КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ
„ТРЕТЯ КАТЕГОРІЯ” ТА „ДРУГА КАТЕГОРІЯ”**

Семінар для підготовки офіційних осіб універсальної спеціалізації (семінар по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня “Третя категорія” та “Друга категорія”) – виключно для членів ФАУ, які мають кваліфікаційний рівень “категорія асистент” і “третя категорія”, як і бажають підвищити свій кваліфікаційний рівень на один ступінь.

Тематичний перелік матеріалу для засвоєння:

- Національний спортивний кодекс ФАУ;
- „Правила Чесної Гри”
- Регламенти змагань, включені у ПАЗ ФАУ;
- Додаток “J” до НСК ФАУ та інші регламентуючі документи ФАУ стосовно технічних вимог до автомобілів (передбачено для технічних комісарів та контролерів);
- Службові обов’язки при обслуговуванні змагань на запланованих посадах;
- План безпеки автомобільного змагання стосовно виконання запланованих службових обов’язків згідно 2-ї, 3-ї груп обов’язків офіційної особи ФАУ, до яких допускаються офіційні особи кваліфікаційного рівня “друга та третя категорія (вимоги безпеки при попередньому та поточному інструктажі бригади, організація і тренування служби, підготовка та обладнання робочих місць, перелік та порядок використання необхідного обладнання та спорядження, дії в запланованих та в нестандартних (екстремальних) ситуаціях, порядок взаємодії з іншими офіційними особами змагання, бригадами та службами, повноваження при втручанні у хід змагання тощо);

**РОЗПОДІЛ ГОДИН ЗА РОЗДІЛАМИ НАВЧАННЯ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ
КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ “ТРЕТЯ КАТЕГОРІЯ” ТА “ДРУГА КАТЕГОРІЯ”
(КРІМ ТЕХНІЧНИХ КОНТРОЛЕРІВ)**

№ п/п	Назва теми	Кількість годин				
		Загальна	Лекцій	Семінар	Ситуаційні ігри	Самостійна підготовка
1	Національний спортивний кодекс ФАУ	10	2	2	-	6
2	Регламенти змагань, включені у ПАЗ ФАУ (для посад крім технічних контролерів)	10	2	1	-	7
3	Службові обов’язки при обслуговуванні змагань на запланованих посадах	10	2	1	4	3
4	План безпеки автомобільного змагання стосовно виконання запланованих службових обов’язків (крім технічних контролерів)	10	2	2	2	4
	Всього (крім технічних контролерів):	40	8	6	6	20

**РОЗПОДІЛ ГОДИН ЗА РОЗДІЛАМИ НАВЧАННЯ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ
КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ “ТРЕТЯ КАТЕГОРІЯ” ТА “ДРУГА КАТЕГОРІЯ”
(ДЛЯ ТЕХНІЧНИХ КОНТРОЛЕРІВ)**

№ п/п	Назва теми	Кількість годин				
		Загальна	Лекцій	Семінар	Ситуаційні ігри	Самостійна підготовка
1	Національний спортивний кодекс ФАУ	10	2	2	-	6
2	Регламенти змагань, включені у ПАЗ ФАУ (Для технічних контролерів)	5	1	1	-	3
3	Службові обов’язки при обслуговуванні змагань на посаді технічного контролера	10	2	2	2	4
4	План безпеки автомобільного змагання стосовно виконання службових обов’язків технічного контролера	5	1	1	2	1
5	Додаток “J” до НСК ФАУ та інші регламентуючі документи ФАУ стосовно технічних вимог до автомобілів	10	2	2	-	6
	Всього (для технічних контролерів):	40	8	8	4	20

**НАВЧАЛЬНА ПРОГРАМА
ПІДГОТОВКИ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ФАУ
КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ
„ПЕРША КАТЕГОРІЯ” ТА „НАЦІОНАЛЬНА КАТЕГОРІЯ”**

Семінар підвищення кваліфікації та спеціалізації офіційних осіб за напрямками “Спортивний комісар/Директор змагання”, “Головний секретар”, “Технічний комісар” (семінар по програмі підготовки офіційних осіб кваліфікаційного рівня “Перша категорія” та “Національна категорія”) – виключно для членів ФАУ, які мають кваліфікаційний рівень “друга категорія” і “перша категорія”, як і бажають підвищити свій кваліфікаційний рівень на один ступінь.

Тематичний перелік матеріалу для засвоєння:

- НСК ФАУ, МСК ФІА та додатків до них (“Н”, “J”, “L”, “O”, “H”);
- „Правила Чесної Гри”
- Регламенти змагань та інші регламентуючі документи ФАУ стосовно автомобільного сорту;
- Індивідуальна програма по виконанню своїх службових обов’язків для напрямку “Спортивний комісар/Директор змагання” (Підготовка до змагання. Попередня робота. Графік, кількість і зміст засідань КСК. Передстартові перевірки та контролі. Робота протягом змагання. Робота з протестами, апеляціями. Звіт про змагання. Оцінка роботи на змаганні Офіційних осіб).
- Індивідуальна програма для напрямку “Головний секретар/Головний хронометрист” (Підготовка до змагання. Форми протоколів та іншої документації. Проведення передстартової адміністративної перевірки. Офіційна дошка оголошень, її зміст. Організація роботи Секретаря під час змагання. Взаємодія Секретаря з іншими Офіційними особами і службами. Керівництво секретаріатом змагання і екіпажем результатів. Комп’ютерне забезпечення роботи Секретаря змагання. Основні питання хронометражу змагання);
- Індивідуальна програма для напрямку “Технічний комісар”;
- План безпеки автомобільного змагання стосовно виконання запланованих службових обов’язків Спортивного комісара, Директора змагання, Головного секретаря і хронометриста, Технічного комісара (згідно 1-ї, 2-ї та 3-ї груп обов’язків офіційної особи ФАУ, до яких допускаються офіційні особи кваліфікаційного рівня «перша та національна категорія»);

**РОЗПОДІЛ ГОДИН ЗА РОЗДІЛАМИ НАВЧАННЯ ПРОГРАМИ ПІДГОТОВКИ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ
КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ “ПЕРША КАТЕГОРІЯ” ТА “НАЦІОНАЛЬНА КАТЕГОРІЯ”**

№ п/п	Назва теми	Кількість годин				
		Загальна	Лекцій	Семінар	Ситуаційні ігри	Самостійна підготовка
1	НСК ФАУ, МСК ФІА та додатки до них (“Н”, “J”, “L”, “O”, “H”)	10	1	1	-	8
2	Регламенти змагань та інші регламентуючі документи ФАУ стосовно автомобільного сорту	6	1	1	-	4
3	Індивідуальна програма з виконання службових обов’язків для напрямків	18	1	-	4	13
4	План безпеки автомобільного змагання стосовно виконання запланованих службових обов’язків	6	1	-	-	5
	Всього:	40	4	2	4	30

МАТЕРІАЛИ ДО СЕМІНАРУ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ

Розділи роботи:

1. Підготовка до змагання
2. Попередня робота
3. Графік, кількість і зміст засідань КСК
4. Передстартові перевірки
5. Робота протягом змагання
6. Робота з протестами, апеляціями
7. Звіт про змагання
8. Оцінка роботи на змаганні Офіційних осіб

Зміст запитань для підготовки за окремими розділами:

1. Підготовка до змагання:

- а) умови участі у процесі призначення Голів КСК;
- б) вивчення регламентуючих документів змагання (Свідоцтво Організатора, Інд. Регламент, План безпеки, ліцензія на трасу, легенда, книга карт, інформатор тощо);
- в) погодження з Організатором графіка та місць засідань КСК;
- г) погодження дати приїзду і від'їзду, умов роботи, оплати відрядних, загальних питань по транспорту та зв'язку для членів КСК;
- д) підписання трудової угоди на виконання робіт (з ФАУ або з Організатором);

2. Попередня робота:

- а) знайомство з секретарем КСК, його інструктування;
- б) порядок приймання траси (організація процесу, склад комісії, підписання акту приймання траси, його форма і зміст);
- в) знайомство з Офіційними особами Організатора та членами Оргкомітету (представники МОЗ, охорони правопорядку, ДАІ, пожежної охорони, зв'язку тощо);
- г) проведення інструктажу Старших суддів та суддів нижчих рівнів;
- д) перевірка обладнання, розташування і охорони кімнати для засідань КСК;
- е) погодження конкретних питань стосовно транспорту та зв'язку членів КСК з Організатором і службами;
- є) вирішення питань матеріально-технічного забезпечення роботи КСК.

3. Графік, кількість і зміст засідань КСК:

- а) кількість засідань КСК, їх час, місце, порядок і зміст порядку денного кожного засідання;
- б) протокол засідання КСК (його форма, зміст, хто підписує протокол, час, місце і форма публікації запроTOCOLьованих рішень КСК);
- в) склад КСК і необхідна кваліфікація Спортивних Комісарів, порядок голосування, роль голосу Голови КСК;
- г) хто допускається і викликається на засідання КСК;
- д) перелік питань, які є виключною прерогативою КСК.

4. Передстартові перевірки:

- а) контроль за дотриманням регламентуючих документів ФІА та ФАУ при роботі передстартової адміністративної перевірки;
- б) контроль за дотриманням регламентуючих документів ФІА та ФАУ при роботі передстартового технічного контролю автомобілів;
- в) контроль за дотриманням регламентуючих документів ФІА та ФАУ при роботі передстартового медичного контролю водіїв.

5. Робота протягом змагання:

- а) зміст роботи членів КСК під час проведення змагання - поділ обов'язків за розділами роботи;
- б) зв'язок членів КСК між собою та з Директором змагання і службами;
- в) забезпечення можливості приймати термінові рішення (особливо стосовно безпеки змагання);

6. Робота з протестами, апеляціями:

- а) порядок приймання протестів;
- б) термін подачі протестів з різних питань;
- в) хто має право подати протест;
- г) форма і зміст протесту;

- д) грошовий заклад, який супроводжує протест (сума і куди повинен поступити);
- е) порядок розгляду протесту (кого слід заслухати, в кого і які взяти письмові пояснення, протокольне оформлення рішення та порядок його доведення до зацікавлених осіб);
- ж) термін розгляду протестів;
- з) зміст і порядок подання апеляцій (на які дії, на чие ім'я, форма, зміст, грошовий заклад, термін подачі, дії КСК у випадку подачі апеляції).

7. Звіт про змагання:

- а) зміст звіту КСК про змагання, Додатки до нього, хто його складає і підписує;
- б) роль Секретаріату і Директора змагання у формуванні Додатків до звіту КСК (які документи, в який термін і ким підписані треба подати Голові КСК, санкції за ухилення від цих вимог);
- в) термін підписання звіту КСК про змагання і порядок його передачі (кількість примірників і кому, інформація про зміст звіту Організатору змагання).

8. Оцінка роботи на змаганні Офіційних осіб:

- а) чию роботу оцінює Голова КСК і члени КСК;
- б) критерії і шкали оцінок роботи Офіційних осіб змагання;
- в) в яких документах фіксується оцінка роботи Офіційних осіб змагання.

МАТЕРІАЛИ ДО СЕМІНАРУ СЕКРЕТАРІВ ЗМАГАННЯ

Розділи роботи:

1. Підготовка до змагання
2. Форми протоколів та іншої документації
3. Проведення передстартової адміністративної перевірки
4. Офіційна дошка оголошень, її зміст
5. Організація роботи Секретаря під час змагання
6. Взаємодія Секретаря з іншими Офіційними особами і службами
7. Керівництво секретаріатом змагання і екіпажем результатів
8. Комп'ютерне забезпечення роботи Секретаря змагання
9. Основні питання хронометражу змагання

Зміст запитань для підготовки за окремими розділами:

1. Підготовка до змагання:

- а) погодження терміну приїзду, розташування, умов роботи, розташування секретаріату та Офіційної дошки оголошень;
- б) підписання трудової угоди з Організатором;
- в) вивчення регламентуючих документів змагання (Індивідуального Регламенту та додатків до нього стосовно розкладу змагання, розміру заявочного внеску, допущених учасників і водіїв, терміни подачі заявок тощо);
- г) заготовка бази даних учасників, водіїв, команд і автомобілів у даному виді автоспорту (при можливості - результати попередніх, минулорічних і ін. етапів і змагань);
- д) підготовка і ведення зведеної відомості обов'язкових дій учасника;
- е) підписання і реєстрація водіями і учасниками необхідних зобов'язань щодо питань безпеки при оплаті заявочного внеску і одержанні попередніх документів і роздавальних матеріалів;
- е) одержання у Дирекції ФАУ останнього реєстру володарів ліцензій ФАУ;

2. Форми протоколів та іншої документації:

- а) перелік, найменування, зміст і форма обов'язкових документів і протоколів, хто їх повинен підписати;
- б) терміни їх виготовлення, підписання і розповсюдження.

3. Проведення передстартової адміністративної перевірки:

- а) форма і порядок заповнення ліцензій ФАУ і ФІА;
- б) доповнення зведеної відомості виконання обов'язкових дій учасників;
- в) створення архіву змагання.

4. Офіційна дошка оголошень, її зміст:

- а) документи, які повинні бути на Офіційній дошці (дошках) оголошень змагання;
- б) термін розміщення окремих документів і час їх перебування на Офіційній дошці оголошень змагання;
- в) хто повинен підписувати (завізувати) документи, розміщені на Офіційній дошці оголошень.

5. Організація роботи Секретаря під час змагання:

- а) розпорядок присутності Секретаря змагання в секретаріаті і на передстартовій адміністративній перевірці;
- б) зміст особистої роботи Секретаря змагання;
- в) розклад роботи Секретаря змагання і його зв'язок з Директором, членами КСК та Офіцерами по зв'язку з учасниками.

6. Взаємодія Секретаря з іншими Офіційними особами і службами:

- а) яку інформацію, кому і через кого зобов'язаний і може видавати Секретар змагання;
- б) кому підпорядковується Секретар змагання до його початку, в процесі і після його закінчення;
- в) взаємодія Секретаря з Головним лікарем змагання та зміст роботи і додаткових медичних обстежень Головного лікаря змагання;
- г) основи роботи радіотелефонного і модемного зв'язку.

7. Керівництво секретаріатом змагання і екіпажем результатів:

- а) розташування, склад і службові обов'язки секретаріату змагання;
- б) склад, розташування і службові обов'язки екіпажу результатів.

8. Комп'ютерне забезпечення роботи Секретаря змагання:

- а) користування комп'ютерною програмою змагання, як комплексом програм для створення попередніх списків, списків допущених учасників, водіїв, команд і автомобілів, протоколів окремих заїздів, СВ, секцій, етапів, днів і ін. та підсумкових протоколів змагання та інших документів, у режимі користувача;
- б) підпрограма Секретаря КСК;
- в) програми спряження з хронометражем;
- г) програми модемного зв'язку з суддівськими постами;
- д) бази даних з виду спорту, їх поповнення, корекція, виправлення.

9. Основні питання хронометражу змагання:

- а) службові обов'язки Головного хронометриста і хронометристів
- б) регламентні вимоги до хронометражу;
- в) апаратура (хронометри, зовнішні пристрої, інтерфейси (АЦП) для комп'ютерних програм;
- г) обов'язкові форма і зміст протоколів хронометражу;
- д) журнал повірки хронометрів під час змагання і порядок його ведення;
- е) метрологічна повірка апаратури вимірювання часу (державна і через Головного хронометриста);
- є) стартові і фінішні пристрої.

ОБОВ'ЯЗКОВИЙ ПЕРЕЛІК²²
РЕГЛАМЕНТУЮЧИХ ДОКУМЕНТІВ АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ, ЯКІ
ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ПРИ ПІДГОТОВЦІ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ ФАУ ВСІХ КВАЛІФІКАЦІЙНИХ
РІВНІВ:

Правила проведення змагань з автомобільного спорту на території України

1. Національний Спортивний Кодекс Автомобільної Федерації України.
2. „Правила чесної гри” Автомобільної Федерації України.
3. Загальні вимоги до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) з автомобільного спорту та змагань, включених у їх залік.
4. Регламент роботи Апеляційного суду Автомобільної Федерації України.
5. Положення про порядок встановлення та підтвердження кваліфікаційних рівнів офіційних осіб Автомобільної Федерації України
6. Положення про оцінку роботи офіційних осіб Автомобільної Федерації України під час виконання ними своїх обов'язків.
7. Положення про оцінку якості виконання обов'язків та встановлення рейтингу офіційних осіб автомобільної федерації України
8. Положення про порядок забезпечення здійснення офіційними особами обов'язків під час проведення автомобільних змагань на території України.
9. Положення про видачу ліцензій та інших спортивних документів Автомобільної Федерації України.
10. Порядок видачі ліцензії спортивного об'єкту для проведення змагань з автомобільного спорту.
11. Міжнародний Спортивний Кодекс ФІА Додаток “L” Глава II. Регламент медичного обстеження водіїв.
12. Міжнародний Спортивний Кодекс ФІА Додаток “L” Глава III. Спорядження водія.
13. Міжнародний Спортивний Кодекс ФІА Додаток “L” Глава IV. Кодекс водіння на кільцевих трасах
14. Критерії приймання автомобільних кросових трас.
15. Критерії приймання кільцевих гоночних трас.
16. Тимчасові критерії приймання місць проведення змагання (траси) автомобільних гонок на прискорення.
17. Порядок передстартового контролю автомобіля (технічної інспекції) та адміністративні перевірки.
18. Рекомендації по організації роботи технічних комісарів.
19. Загальні Регламенти Чемпіонатів та Кубків України, затверджені КАС ФАУ.
20. Стандартні регламенти змагань з різних дисциплін автомобільного спорту, затверджені КАС ФАУ.
21. Методичні документи по організації здійснення обов'язків офіційних осіб автомобільних змагань в Україні: „Порядок організації роботи Колегії Спортивних комісарів Автомобільного змагання”.
22. Методичні документи по організації здійснення обов'язків офіційних осіб автомобільних змагань в Україні: „Посібник з роботи комплексної суддівської бригади КЧ-СД
23. Методичні документи по організації здійснення обов'язків офіційних осіб автомобільних змагань в Україні: „Інструкція для суддів: кільцеві і дорожні гонки”.
24. Методичні документи по організації здійснення обов'язків офіційних осіб автомобільних змагань в Україні: „Типові форми документів, що укладаються при проведенні автомобільних змагань”.

²² Документи у відповідності до «Правил проведення змагань з автомобільного спорту на території України - Офіційного спортивного щорічника ФАУ та інших офіційних публікаціях ФАУ.

**КОНТРОЛЬНІ ПИТАННЯ
ДЛЯ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ, ДИРЕКТОРІВ ЗМАГАНЬ ТА ГОЛОВНИХ СЕКРЕТАРІВ,
ЩО НАВЧАЮТЬСЯ ПО ПРОГРАМІ ПІДГОТОВКИ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ**

1. До яких наслідків для порушника призводить тимчасова дискваліфікація?
2. За скільки днів до початку змагання повинна подаватись заявка на участь?
3. За які розділи роботи відповідає Секретар змагання?
4. Ким приймається рішення про тимчасову дискваліфікацію?
5. Коли змагання вважається таким, що закінчилось?
6. Коли змагання вважається таким, що почалось?
7. Кому належать всі права на комерційне використання кіно-відеоматеріалів про етапи Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв України?
8. Куди повинні вноситись штрафи, накладені на порушників НСК протягом Чемпіонату?
9. На які рішення забороняється внесення протестів?
10. При наявності яких документів автомобіль може бути допущений до змагань?
11. У яких випадках Організаційний Комітет змагання може відмовити у прийнятті заявки на участь?
12. У Яких випадках та при яких умовах можливе внесення змін до Індивідуального Регламенту, затвердженого ФАУ?
13. У які терміни повинні бути подані протести (окрім ралі пересіченою місцевістю, ралі-марафонів та Чемпіонатів ФІА з ралі)?
14. Хто видає організатору „Свідоцтво організатора змагання” на території України?
15. Хто запрошується для участі у слуханні протестів?
16. Хто має право заявити команду на змаганні Чемпіонату України
17. Хто має право організовувати Автомобільні змагання в Україні?
18. Хто має право подавати протест?
19. Хто може накладати пеналізацію або штраф за порушення НСК, скоєні організатором, офіційними особою, учасником, водієм чи іншою особою?
20. Хто несе відповідальність за сплату штрафу?
21. Хто несе повну відповідальність за порушення НСК ФАУ водіями, механіками та іншим персоналом конкретного водія, екіпажу чи команди?
22. Хто, з точки зору НСК ФАУ вважається водієм?
23. Хто, згідно з НСК ФАУ, може виступати учасником водія (та команди)?
24. Чи відповідає Національний Спортивний Кодекс (НСК) ФАУ Міжнародному Спортивному Кодексу (МСК) ФІА?
25. Чи може виступати громадянин України - Володар ліцензії водія, виданої за згодою ФАУ іншою національною федерацією, в національних змаганнях, що проходять в Україні?
26. Що відноситься до службових обов'язків суддів на дистанції (сигнальників)?
27. Що є основою для видачі претенденту ліцензії офіційної особи ФАУ відповідної категорії?
28. Що є умовою участі володаря ліцензії ФАУ у міжнародних змаганнях, організованих за межами України?
29. Що зобов'язана зробити будь-яка юридична чи фізична особа, що організує змагання чи бере в них участь?
30. Що означають поняття "змагання" чи "гонка" з точки зору НСК ФАУ?
31. Що повинен зробити учасник, якщо він бажає подати протест більш ніж на одного учасника?
32. Що таке "Свідоцтво організатора змагання"?
33. Що таке Закрите змагання?
34. Що таке і кому видається Ліцензія ФАУ?
35. Що таке Індивідуальний Регламент змагання?
36. Що таке програма змагання?
37. Як МСК ФІА та НСК ФАУ визначають громадянство водія?
38. Як Національний Спортивний Кодекс ФАУ визначає термін дії ліцензії ФАУ?
39. Як необхідно діяти учаснику у випадку, коли він не згоден з рішенням Колегії спортивних комісарів?
40. Як трактує НСК терміни "Тренування" або "Спроба"?
41. Як трактує НСК ФАУ термін "Учасник"?
42. Яка організація представляє Інтереси Міжнародної Автомобільної Федерації (ФІА) на території України?
43. Яка пеналізація накладається на порушника згідно НСК ФАУ?
44. Який момент вважається стартом
45. Який орган представляє виконавчу владу ФАУ щодо прийняття рішень для виконання НСК ФАУ?

46. Який термін сплати штрафу?
47. Яким є характер взаємовідносин між учасником та організатором змагання, що впливають з факту подання заявки?
48. Яким особам ФАУ має право видавати ліцензії?
49. Яким чином відбувається нагородження та вручення призів, якщо подано протести ат/або повідомлення про намір подати апеляцію?
50. Яким шляхом учасники змагання інформуються про рішення КСК?
51. Які автомобільні змагання НСК відносять до міжнародних?
52. Які вимоги висуває НСК ФАУ щодо штрафування порушників?
53. Які встановлені основні вимоги до складу Колегії спортивних комісарів змагання Чемпіонатів України?
54. Які дії викличе будь-яка затримка у сплаті штрафу?
55. Які документи подаються спортивними комісарами у ФАУ?
56. Які документи, що надаються учасником на передстартові перевірки та контролі, залишаються в Секретаріаті до кінця змагання?
57. Які категорії офіційних осіб встановлені ФАУ, у порядку збільшення кваліфікації?
58. Які наслідки визнання конструкції автомобіля учасника змагання небезпечним?
59. Які обов'язки повинен виконувати Директор змагання?
60. Які обов'язки Спортивних Комісарів при отриманні інформації щодо бажання подати апеляцію?
61. Які обов'язкові написи розміщуються у всіх офіційних документах, що стосуються змагання?
62. Які особливості допуску автомобілів до участі у змаганнях, якщо передбачається їх проведення на дорогах загального користування?
63. Які офіційні особи ФАУ можуть брати участь у забезпеченні проведення змагання?
64. Які права мають Спортивні Комісари змагання, як верховна влада, що забезпечує дотримання НСК ФАУ?
65. Якій мінімальній кількості офіційних осіб Організатор будь-якого змагання, що відбувається у відповідності до МСК ФІА або НСК ФАУ повинен забезпечити присутність і створити умови для нормального виконання службових обов'язків?
66. Яку інформацію повинен містити Індивідуальний Регламент будь-якого змагання?
67. Яку процедуру старту прапором, який дає суддя-стартер, передбачає НСК ФАУ?
68. Які якості повинні демонструвати учасники змагань?
69. Що входить у поняття „Чесна Гра“?
70. Яка мета прийняття та публікації Правил Чесної Гри“?
71. У яких випадках органи ФАУ використовують „ПРАВИЛА ЧЕСНОЇ ГРИ“?
72. Які основні принципи чесної гри та спортивної поведінки?
73. Від кого вимагається дотримання принципів чесної гри?
74. Якими принципами повинні керуватись володарі ліцензій ФАУ для підтримки „Правил Чесної Гри“?
75. Яка поведінку може, на розсуд Колегії Спортивних Комісарів змагання, Апеляційного Суду ФАУ або КАС ФАУ, вважатись неспортивною?
76. Хто несе за відповідальність за недотримання зобов'язань щодо підтримки “Правил Чесної Гри” та дії, які згідно цих “Правил Чесної Гри”, розглядаються як неспортивна поведінка?
77. За чиї дії несе відповідальність учасник?
78. За чиї дії несе відповідальність Організатор змагання?
79. Хто може приймати рішення про накладання пеналізації за неспортивну поведінку та порушення „Правил Чесної Гри“?
80. На яких підставах приймаються рішення щодо неспортивної поведінки та порушення „Правил Чесної Гри“?
81. Якими нормами поведінки та етики повинні керуватись у своїх діях володарі ліцензій ФАУ?
82. Припинення яких дій повинен вимагати від інших осіб володар ліцензії ФАУ?
83. Які дії володарів ліцензій ФАУ, як під час проведення змагань, та і у будь-який час, під час володіння ліцензією ФАУ, розглядатимуться як неспортивна поведінка?
84. Керуючись якими принципами повинна здійснювати свої обов'язки офіційна особа змагання?
85. Які рішення офіційних осіб змагання вважатимуться несправедливими та неприйнятними?
86. Які зобов'язання щодо підтримки „Правил Чесної Гри” несуть володарі ліцензії офіційної особи ФАУ?
87. Як повинні даватись відповіді на поставлені офіційній особі змагання запитання щодо роз'яснення застосування того чи іншого правила?
88. Яким чином, у рамках регламентуючих документів змагання, повинна накладатись пеналізація, яка має невідворотну дію?
89. На який час офіційна особа змагання повинна стримуватись від вживання алкоголю?

90. Яким чином повинна діяти офіційна особа змагання, якщо вона допустилась помилки при фіксації порушення та/або визначенні пеналізації і усвідомила це?

91. Які дії володаря ліцензії офіційної особи ФАУ розглядатиметься як неспортивна поведінка?

КОНТРОЛЬНІ ПИТАННЯ ДЛЯ ТЕХНІЧНИХ КОМІСАРІВ, ЩО НАВЧАЮТЬСЯ ПО ПРОГРАМІ ПІДГОТОВКИ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ

1. До якого виду безпеки відноситься система пожежогасіння?
2. За яким принципом здійснюється розподіл автомобілів на класи?
3. Кому підпорядковується технічний комісар?
4. Куди вносяться данні про несправності та аварії автомобіля на змаганнях?
5. На підставі чого видаються технічні паспорти?
6. Перелік документів, необхідних для проходження технічного передстартового контролю?
7. У якому місці повинен розташовуватись зовнішній вимикач електричних мереж у автомобілів групи T-2?
8. Хто з офіційних осіб уповноважений приймати протести щодо порушення технічних вимог?
9. Хто заповнює акт технічного огляду автомобіля перед змаганням?
10. Хто має право не допускати автомобіль до змагання по технічним недолікам?
11. Хто може бути технічним комісаром?
12. Хто несе відповідальність за наявність та відповідність карти омологації на автомобіль?
13. Хто оформляє видачу технічних паспортів?
14. Хто повинен надавати вимірювальне устаткування (ваги, шумомір і т.і.) технічному комісару?
15. Хто приймає рішення про перевід автомобіля до іншого класу або групи?
16. Чим відрізняється карта омологації від карти сертифікації?
17. Що означає омологація?
18. Яка мінімальна висота цифр регламентується НСК ФАУ для стартових номерів?
19. Яке максимальне октанове число неетильованного бензину допускається згідно додатку J МСК ФІА?
20. Який діаметр рестриктора двигуна автомобіля групи T-1?
21. Який документ встановлює технічні вимоги до автомобілів, що беруть участь у конкретному автомобільному змаганні?
22. Який мінімальний об'єм вогнегасника (порошок) потрібен для автомобілів, які приймають участь у змаганнях для позашляхових автомобілів?
23. Який рівень шуму автомобіля допускається для автомобілів, що беруть участь у змаганнях з кросу згідно додатку J МСК ФІА?
24. Яким документом встановлюється можливість використання одягу та екіпіровки водія під час участі у змаганнях?
25. Яким документом встановлюється можливість використання під час участі у змаганнях ременів безпеки та захисних шоломів?
26. Яким документом встановлюється можливість використання спортивних сидінь під час участі у змаганнях?
27. Які документи потрібні на автомобіль для виїзду на міжнародні змагання?
28. Які мінімальні розміри головних дуг безпеки, встановлено додатком J МСК ФІА?
29. Які технічні документи необхідно надати екіпажу з іншої країни для участі в Чемпіонаті України?
30. Якими нормами поведінки та етики повинні керуватись у своїх діях володарі ліцензій ФАУ?
31. Припинення яких дій повинен вимагати від інших осіб володар ліцензії ФАУ?
32. Які дії володарів ліцензій ФАУ, як підчас проведення змагань, та і у будь-який час, під час володіння ліцензією ФАУ, розглядатимуться як неспортивна поведінка?
33. Керуючись якими принципами повинна здійснювати свої обов'язки офіційна особа змагання?
34. Які рішення офіційних осіб змагання вважатимуться несправедливими та неприйнятними?
35. Які зобов'язання щодо підтримки „Правил Чесної Гри” несуть володарі ліцензії офіційної особи ФАУ?
36. Як повинні даватись відповіді на поставлені офіційній особі змагання запитання щодо роз'яснення застосування того чи іншого правила?
37. Яким чином, у рамках регламентуючих документів змагання, повинна накладатись пеналізація, яка має невідворотну дію?
38. На який час офіційна особа змагання повинна стримуватись від вживання алкоголю?
39. Яким чином повинна діяти офіційна особа змагання, якщо вона допустилась помилки при фіксації порушення та/або визначенні пеналізації і усвідомила це?
40. Які дії володаря ліцензії офіційної особи ФАУ розглядатиметься як неспортивна поведінка?

**ПОЛОЖЕННЯ
ПРО ПОРЯДОК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ ОФІЦІЙНИМИ ОСОБАМИ ОБОВ'ЯЗКІВ
ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ЗМАГАНЬ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ**

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Це «Положення про порядок забезпечення здійснення офіційними особами обов'язків під час проведення автомобільних змагань на території України» (далі Положення) затверджується Комісією автомобільного спорту ФАУ (далі КАС ФАУ), є регламентуючим документом щодо автомобільного спорту та встановлює загальний порядок призначення, затвердження матеріально-технічного забезпечення та умови оплати праці офіційних осіб ФАУ при проведенні автомобільних змагань на території України.

1.2. Положення є обов'язковим для виконання Організаторами змагань та офіційними особами ФАУ, під час проведення автомобільних змагань на території України.

1.3. Обов'язки офіційних осіб та спеціальні вимоги до здійснення ними своїх функцій, під час проведення автомобільних змагань, встановлені Національним Спортивним Кодексом (далі НСК ФАУ) та іншими регламентуючими документами ФАУ щодо автомобільного спорту.

1.4. Умови матеріально-технічного забезпечення та оплати офіційних осіб, передбачені цим Положенням розповсюджуються на Спостерігачів, призначених ФАУ, згідно ст. 133 НСК ФАУ.

1.5. Оцінка якості виконання офіційною особою своїх обов'язків, здійснюється у порядку, встановленому «Положенням про оцінку роботи офіційних осіб ФАУ під час виконання ними своїх обов'язків».

1.6. Виконання службових обов'язків офіційними особами є платним. Винагородження офіційних осіб за виконання службових обов'язків по забезпеченню проведення змагання проводиться за рахунок Організатора змагання у порядку, що встановлено цим Положенням.

**2. ПОРЯДОК ФОРМУВАННЯ ПЕРЕЛІКУ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ АВТОМОБІЛЬНОГО
ЗМАГАННЯ**

2.1. Будь-яке автомобільне змагання, що організується на території України, може проходити тільки у присутності офіційних осіб ФАУ. При проведенні будь-якого змагання Організатор повинен забезпечити присутність і створити умови для нормального виконання службових обов'язків щонайменше таким офіційним особам:

- трьом Спортивним Комісарам,
- Директору Змагання,
- одному чи декільком хронометристам (у випадку змагання, де повністю або частково вирішальним є час).

2.2. Організатор змагання залучає для забезпечення проведення змагання офіційних осіб ФАУ, включених до «Реєстру власників ліцензій ФАУ», у кількості та кваліфікації, що відповідає вимогам ФАУ.

2.3. Для змагань, включених у залік Чемпіонату (Кубку) України, Кубку ФАУ (далі Чемпіонат України):

а) Колегія Спортивних Комісарів складається з 3 або 5 офіційних осіб ФАУ кваліфікації, встановленої Стандартним Регламентом змагання, включеного у залік відповідного Чемпіонату України;

б) Голова та інші члени Колегії Спортивних Комісарів змагання Чемпіонату України, призначаються у порядку, що встановлює КАС ФАУ, крім Спортивного Комісару, який призначається відповідним дисциплінарним комітетом ФАУ;

в) В разі неможливості прибуття Голови Колегії Спортивних Комісарів Організатор самостійно приймає рішення про доповнення складу Колегії. В такому разі Голова Колегії обирається членами Колегії.

г) Директор змагання та головний секретар змагання та один з Спортивних Комісарів призначається відповідним дисциплінарним Комітетом ФАУ з переліку, затвердженого КАС ФАУ;

д) Технічний комісар змагання призначається Технічним Комітетом ФАУ, з переліку, затвердженого КАС ФАУ;

з) Начальник безпеки змагання (відповідний заступник директора змагання) призначається Комітетом безпеки змагань та медицини ФАУ, з переліку, затвердженого КАС ФАУ.

2.4. Для змагань, що не включено до заліку Чемпіонату України Голова Колегії обирається членами Колегії на першому засіданні.

2.5. Жодна офіційна особа ФАУ не може брати участь у забезпеченні проведення змагання, якщо вона не затверджена ФАУ.

ФАУ затверджує склад офіційних осіб змагання:

- офіційних осіб, включених у Індивідуальний Регламент змагання – на підставі перевірки наявності цих офіційних осіб:

- у «Переліку Спортивних комісарів, директорів змагання, Технічних Комісарів та головних секретарів змагання, затверджених ФАУ» (для змагань Чемпіонатів, Кубків (Серій) України), у Реєстрі ліцензій ФАУ, (для інших змагань);

- інших офіційних осіб: на підставі перевірки наявності ліцензій офіційної особи відповідної категорії (Складом Колегії спортивних комісарів безпосередньо перед початком змагання)

2.6. Офіційні особи, що беруть участь у забезпеченні проведення змагань, не повинні мати ніякого зв'язку з комерційними чи промисловими підприємствами і організаціями, які могли б прямо чи опосередковано отримувати вигоду від результатів змагань.

3. ОBOB'ЯЗКИ ОФІЦІЙНОЇ ОСОБИ ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ЗМАГАННЯ

Офіційна особа ФАУ, що затверджена для виконання обов'язків офіційної особи змагання зобов'язана (далі офіційна особа):

3.1. З'явитись у розпорядження Організатора змагання (далі Організатора) для виконання обов'язків офіційної особи у встановлені Організатором час і місце та під час виконання обов'язків виконувати вказівки Організатора, в межах передбачених вимогами чинного законодавства, НСК ФАУ та іншими регламентуючими документами ФАУ щодо автомобільного спорту;

3.2. Мати при собі та пред'являти на вимогу Організатора та відповідних офіційних осіб власну ліцензію офіційної особи ФАУ.

3.3. Якісно і своєчасно виконувати обов'язки офіційної особи у відповідності до посадових обов'язків встановлених ст.ст. 140...147 НСК ФАУ.

3.4. Нести повну матеріальну відповідальність за матеріальні цінності, надані Організатором для виконання обов'язків.

3.5. Дотримуватися правил розпорядку роботи, встановленого Програмою змагання та розпорядженнями Організатора (крім Спортивних Комісарів змагання, які керуються планом роботи, затвердженим КСК), а також виконувати правила техніки безпеки та виробничої санітарії.

3.6. Відшкодовувати матеріальні збитки, заподіяні Організатору внаслідок невиконання або неналежного виконання ним своїх обов'язків, в порядку, передбаченому чинним законодавством про працю.

3.7. Під час виконання обов'язків не виконувати будь-яких інших обов'язків, відмінні від тих, які приписані ст.ст. 140...147 НСК ФАУ.

3.8. Використовувати при виконанні своїх обов'язків під час проведення змагання виключно екіпіровку та обладнання надане або узгоджене з Організатором (крім Спортивних Комісарів змагання та офіційних осіб, призначених ФАУ).

3.9. Не розголошувати без дозволу Організатора конфіденційну або будь-яку іншу інформацію, можливість доступу до якої офіційній особі було надано при виконанні своїх обов'язків, крім випадків прямо передбачених регламентуючими документами ФАУ.

3.10. Сприяти персоналу Організатора змагання у його найкращому проведенні.

4. ОБОВ'ЯЗКИ ОРГАНІЗАТОРА ЗМАГАНЬ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ ОФІЦІЙНИМИ ОСОБАМИ СВОЇХ ОБОВ'ЯЗКІВ.

Організатор при проведенні змагання:

4.1. Забезпечує всім офіційним особам організаційні та матеріально-технічні умови для якісного виконання покладених на них обов'язків, включаючи умови охорони праці.

4.2. Здійснює оплату праці офіційних осіб у розмірі та у формі, що встановлюється угодою між Організатором та офіційною особою, але не менше рівня, встановленого «Мінімальними розмірами оплати офіційних осіб автомобільних змагань на території України», що затверджуються ФАУ (Додаток 1).

4.3. Компенсує, на підставі поданих офіційною особою документів, витрати на проїзд від місця постійного проживання до місця проведення змагання та у зворотному напрямку та витрати на проживання під час проведення змагання в межах витрат встановлених чинним законодавством.

4.4. Забезпечує, за свій рахунок, офіційних осіб гарячим харчуванням не менше одного разу на добу під час проведення змагання, або виплачує компенсацію, у розмірі добових, встановлених чинним законодавством.

4.5. Забезпечує, за свій рахунок, офіційних осіб транспортом для проїзду від місця тимчасового проживання під час проведення змагання до місця фактичного здійснення обов'язків та у зворотному напрямку під час проведення змагання.

4.6. За згодою сторін оплачує компенсацію офіційній особі за використання власного транспорту, майна, витрат на проживання і т.п.

4.7. Якщо угодою між Організатором та офіційною особою не передбачене інше, Організатором зобов'язаний здійснити виплату заробітної плати офіційній особі наступним чином:

4.7.а. Не пізніше 5 годин з моменту прибуття у розпорядження Організатора офіційній особі виплачується аванс у розмірі не меншому розміру добових за одну добу;

4.7.б. Не пізніше 18 годин після закінчення змагання (згідно програми змагань) Організатор здійснює повний розрахунок з офіційною особою, в тому числі з видачею відповідних документів, передбачених чинним податковим законодавством.

5. ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

5.1. Комітет офіційних осіб рекомендує використовувати «Типовий трудовий договір» для встановлення відносин між Організатором змагання та офіційною особою ФАУ. (Додаток 2).

5.2. Конфіденційність відносин між Організатором змагання та офіційною особою не може поширюватись на умови, врегульовані чинним в Україні законодавством, щодо державних органів, які здійснюють контроль за його дотриманням, а також щодо органів ФАУ, уповноважених на здійснення контролю за дотриманням вимог НСК ФАУ.

5.3. Умови участі офіційних осіб (крім Спортивних Комісарів та Спостерігачів ФАУ) у підготовці проведення змагання та інших роботах, що не передбачені ст.ст. 140...147 НСК ФАУ, встановлюються окремими договорами, що укладаються між Організатором та офіційною особою.

Додаток 1 «Мінімальні розміри оплати офіційних осіб автомобільних змагань на території України»

Додаток 2 Трудовий договір (рекомендована Комітетом офіційних осіб ФАУ форма)

**МІНІМАЛЬНІ РОЗМІРИ
ОПЛАТИ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ АВТОМОБІЛЬНИХ ЗМАГАНЬ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ²³**

Дисципліни автомобільного спорту Функції, що виконують офіційні особи		Інші змагання	Ралі на серійних автомобілях; Гірські гонки; Гонки на прискорення; дрифтинг; Трекові автомобільні гонки	Кільцеві гонки (всі класи); Крос (всі класи); Рекордні заїзди; Міні ралі; Ралі-спринт	Ралі (першої категорії); Ралі-рейд; Ралі-рейд Баха; Ралі-марафон; Трофі-рейд
		1	2	3	4
		грн. за одне змагання			
1	Спортивний Комісар, у тому числі призначений ФАУ	500	750	1000	1250
2	Директор змагання	750	1250	1650	2250
3	Головний Секретар; Заступники директора змагання, у тому числі Начальник безпеки змагань; Технічний Комісар	350	700	900	1250
4	Спостерігач ФАУ	300	650	750	1150
5	Головний хронометрист; Суддя старту/ фінішу (кільце, крос); Начальник безпеки СД (ралі)	300	650	650	1000
6	Комісар (старший суддя посту)	200	400	450	650
7	Технічний контролер; Хронометрист (хронометрист посту)	150	300	350	500
8	Суддя змагання; інші офіційні особи, у тому числі асистент комісара поста	100	00	250	350

Примітки:

1. Мінімальні розміри оплати встановлені для офіційних осіб, призначених для забезпечення одного змагання у відповідності зі ст. 135 НСК ФАУ під час проведення змагання, включеного до Чемпіонату України з відповідної дисципліни автомобільного спорту.

2. Для врахування складності здійснення обов'язків офіційними особами змагань різного рівня розмір мінімальної оплати встановлюється з врахуванням наступних коефіцієнтів:

- а) при проведенні **міжнародних змагань:** **1,3;**
- б) при проведенні змагання, включеного у залік **Чемпіонату України:** **1,0;**
- в) при проведенні змагання, включеного у залік **Кубку України,**
- Кубку ФАУ, іншої Всеукраїнської Серія:** **0,7;**
- г) при проведенні змагання **іншого рівня:** **0,5.**

3. Конкретний розмір та умови оплати встановлюється угодою між Організатором змагання та офіційною особою, крім осіб, призначених ФАУ.

4. При суміщенні обов'язків оплата встановлюється за домовленістю сторін, але не менше оплати за вищу посаду, що суміщається.

5. Організатор за згодою з офіційною особою компенсує їй використання власного транспорту, майна, витрат на проживання і т.п.

²³ У редакції рішення КАС ФАУ 27.11.2010

ТРУДОВИЙ ДОГОВІР

(рекомендована Комітетом офіційних осіб ФАУ форма)

Назва організації²⁴, організатор автомобільного змагання уповноважена організатором організації повна назва змагання згідно свідоцтва організатора змагання, свідоцтво організатора змагання №12.1234.02 в особі генерального директора Ковальчука Івана Івановича, що діє на підставі Статуту (далі Роботодавець) з одної сторони та Іваненко Семен Антонович, офіційна особа Автомобільного Федерації України (далі ФАУ) Вищої категорії що діє на підставі ліцензії ФАУ №ВК.12.234.02, дозволені функції згідно ліцензії (_____) (далі Працівник), який проживає за адресою: _____

паспорт серія _____ № _____ виданий _____ «__» _____ 199__ р.

ідентифікаційний номер фізичної особи _____
з другої сторони уклали цей договір про наступне:

1. Предмет Трудового договору

1.1. Роботодавець приймає Працівника на роботу для виконання обов'язків офіційної особи змагання назва функцій офіційної особи згідно ст. 132 НСК ФАУ на термін вказується з години дня початку до години дня закінчення виконання обов'язків офіційної особи згідно Програми змагання ст. 28 НСК ФАУ, з врахуванням часу проїзду від місця постійного проживання Працівника до місця встановленого п.3.1. та у зворотному напрямку).

2. Загальні положення

- 2.1. Терміном «Сторони» в цьому Трудовому договорі позначаються Роботодавець і Працівник.
- 2.2. Цей Трудовий договір є строковим і укладається на термін встановлений п.1.1. На підставі цього Трудового договору встановлюються трудові відносини між Роботодавцем і Працівником.
- 2.3. Трудовий договір набуває чинності з дати підписання його обома Сторонами.
- 2.4. По закінченні терміну, визначеного п. 1.1. цього Трудового договору, чинність його припиняється, а Працівник звільняється на підставі закінчення терміну дії цього Трудового договору.
- 2.5. Оцінка якості виконання Працівником своїх зобов'язань, передбачених цим Трудовим договором, здійснюється Роботодавцем на підставі регламентуючих документів Автомобільної Федерації України, якими встановлюються відповідні вимоги до Працівника.
- 2.6. Трудовий договір може бути розірваний у випадках:
- закінчення терміну дії, визначеного Сторонами п. 1.1 цього Трудового договору;
 - за взаємною згодою Сторін;
 - з ініціативи Роботодавця;
 - в інших випадках, передбачених актами чинного законодавства України.

3. Зобов'язання Працівника

3.1. З'явитись у розпорядження уповноваженого представника Роботодавця прізвище, ім'я по батькові посада представника Роботодавця для виконання обов'язків згідно цього Трудового договору не пізніше _____ год. _____ хв. "____" _____ 200__ за адресою: _____

_____ та під час виконання обов'язків згідно цього Трудового договору виконувати вказівки уповноваженого представника Роботодавця в межах передбачених п.1.1., вимог чинного законодавства та вимог Національного Спортивного Кодексу ФАУ (далі НСК ФАУ) та іншими регламентуючими документами ФАУ щодо автомобільного спорту;

3.2. Мати при собі та пред'являти на вимогу уповноваженого представника Роботодавця та відповідних офіційних осіб ФАУ власну ліцензію офіційної особи ФАУ.

3.3. Якісно і своєчасно виконувати обов'язки назва функцій офіційної особи згідно ст. 132 НСК ФАУ офіційної особи змагання у відповідності до посадових обов'язків встановлених ст.ст. 140...147 НСК ФАУ.

3.4. Нести повну матеріальну відповідальність за матеріальні цінності, надані Працівнику при виконанні зобов'язань, взятих ним за цим Трудовим договором.

²⁴ Умовний приклад заповнення.

3.5. Дотримуватися правил розпорядку роботи, встановленого Програмою змагання та розпорядженнями Роботодавця та його уповноваженою особою, а також виконувати правила техніки безпеки та виробничої санітарії.

3.6. Відшкодовувати матеріальні збитки, заподіяні Працівником внаслідок невиконання або неналежного виконання ним своїх обов'язків, в порядку, передбаченому чинним законодавством про працю.

3.7. Під час виконання обов'язків згідно цього Трудового договору не виконувати будь-які інші обов'язки, відмінні від тих, які приписані ст.ст. 140...147 НСК ФАУ та цим Трудовим договором.

3.8. Використовувати при виконанні вимог цього Трудового договору виключно екіпіровку та обладнання надане або узгоджене з уповноваженим представником Роботодавця;

3.9. Не надавати без дозволу уповноваженої особи Роботодавця та/або іншої офіційної особи змагання, у порядку встановленому

3.10. Не розголошувати без дозволу Роботодавця конфіденційну або будь-яку іншу інформацію, можливість доступу до якої Працівнику було надано при виконанні своїх обов'язків, передбачених цим Трудовим договором, крім випадків прямо передбачених регламентуючими документами ФАУ.

3.11. Сприяти персоналу Роботодавця у найкращому проведенню змагання.

4. Зобов'язання Роботодавця

4.1. Надає Працівникові технічні, організаційні та матеріальні умови для якісного виконання обов'язків згідно цього Трудового договору, включаючи умови охорони праці.

4.2. Виплачує Працівнику за заробітну плату у розмірі встановленому п.5.1. та у порядку встановленому п.5.2. цього Трудового договору.

4.4. Забезпечує конфіденційність умов цього договору.

5. Оплата роботи Працівника

5.1. Роботодавець оплачує Працівнику за виконання цього Трудового договору заробітну плату у розмірі ____ грн. з розрахунку розміру погодинної оплати ____ грн. за ____ годин роботи згідно Програми змагання;

5.2. Виплата заробітної плати здійснюється наступним чином:

5.2.а. Не пізніше 5 годин з моменту прибуття у розпорядження уповноваженої особи Роботодавця згідно п.3.1. цього Трудового договору Роботодавець виплачує Працівнику аванс у розмірі ____ грн.

5.2.б. Не пізніше 18 годин після закінчення строку, встановленого п.1.1. цього Трудового договору Роботодавець оплачує Працівнику заробітну плату встановлену п. 5.1., з врахуванням попередньо виплаченого авансу.

6. Додаткові умови

6.1. Сторони Трудового договору підтверджують, що будь-які порушення НСК ФАУ і його Додатків, Регламентів змагань або інших регламентуючих документів ФАУ щодо автомобільного спорту, здійснені Сторонами та/або їх представниками призводять до накладання пеналізації або штрафів рішенням Спортивних Комісарів чи ФАУ у тому числі за:

а) Будь-який факт або спроба, пряма чи непряма, підкупу офіційної особи, яка виконує обов'язки у змаганні або виконує будь-які інші офіційні функції, пов'язані із змаганням; офіційні особи чи виконавці, що погодилися чи запропонували отримання хабара, будуть також визначатися винними у порушенні даного Кодексу;

б) Будь-які навмисні дії, мета яких заявити чи забезпечити участь у змаганні автомобіля, що до якого відома його невідповідність;

в) Будь-який факт неспортивної поведінки або будь-які дії, що не сприяють інтересам окремого змагання чи автомобільного спорту в цілому.

6.2. Сторони зобов'язуються зберігати комерційну таємницю та не розголошувати конфіденційні дані про умови цього договору. Недотримання конфіденційності тягне за собою автоматичне розірвання договору з покладенням на винну сторону відповідальності за це.

6.3. Роботодавець на підставі поданих Працівником документів компенсує витрати Працівника на проїзд від місця постійного проживання до місця проведення змагання та у зворотному напрямку та витрати на проживання під час виконання обов'язків згідно цього Трудового договору в межах витрат у межах встановлених чинним законодавством.

6.4. Роботодавець за свій рахунок забезпечує Працівника гарячим харчуванням не менше одного разу на добу під час виконання обов'язків згідно цього Трудового договору.

6.5. Роботодавець за свій рахунок забезпечує Працівника транспортом для проїзду від місця, встановленого п.3.1. до місця фактичного здійснення обов'язків та у зворотному напрямку для виконання Працівником обов'язків згідно цього Трудового договору.

6.6. (інші умови: компенсаційні виплати за використання власного транспорту, майна, витрат на проживання, інші умови, що не суперечать суті Трудового договору, при необхідності)

7. Відповідальність сторін:

7.1. У випадку невиконання, неналежного чи несвоєчасного виконання своїх зобов'язань за цим договором винна сторона відшкодовує другій стороні нанесені прямі збитки.

7.2. Відшкодування збитків і оплата штрафів звільняють винну сторону від виконання зобов'язань за цим договором.

7.3. У випадку, якщо розголошення конфіденційної інформації призвело до заподіяння матеріальних збитків, як фактичних так і у вигляді моральної шкоди діловій репутації Роботодавця, Працівник зобов'язаний відшкодувати збитки у порядку, передбаченому чинним законодавством.

8. Заключні положення

8.1. Взаємовідносини Сторін, неврегульовані цим Трудовим договором, регулюються відповідними актами чинного законодавства України.

8.2. Умови цього Трудового договору можуть бути змінені тільки за згодою Сторін у письмовій формі.

8.3. Конфіденційність цього Трудового договору не поширюється на умови, врегульовані чинним законодавством, та по відношенню до органів, які здійснюють контроль за його дотриманням, а також по відношенню до органів Автомобільної Федерації України, уповноважених на здійснення контролю за дотриманням вимог НСК ФАУ.

8.4. Трудовий договір складено в двох примірниках, що мають однакову юридичну силу, і зберігається у кожної із Сторін.

Роботодавець:

_____ (_____)

Працівник:

_____ (_____)

ПОРЯДОК ОРГАНІЗАЦІЇ РОБОТИ КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ АВТОМОБІЛЬНОГО ЗМАГАННЯ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Колегії Спортивних комісарів автомобільного змагання створюються і діють на підставі Статей 134, 135, 136, 140, 141 Національного Спортивного Кодексу (НСК) ФАУ.

1.2. Для автомобільного змагання Колегія Спортивних Комісарів (КСК) повинна складатися мінімум із трьох Спортивних комісарів.

1.3. Повноваження спортивних комісарів визначається Статтею 141 НСК ФАУ.

1.4. Порядок призначення і узгодження кандидатур Спортивних комісарів змагань, включених у залік Чемпіонатів України регулюється п. 6 Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) України та змагань, включених у їх залік.

1.5. Колегія Спортивних комісарів працює під керівництвом Голови, що призначається ФАУ чи обирається на організаційному засіданні Колегії. Передбачається особиста присутність Спортивних Комісарів на засіданнях КСК та у місці проведення змагання при виконанні ними своїх обов'язків.

2. РОБОТА КСК ДО ПОЧАТКУ ЗМАГАНЬ

2.1. Завчасно до початку змагань Спортивні комісари повинні одержати в ФАУ або у Організатора і вивчити Регламент змагання, затверджений ФАУ.

2.2. По прибуттю на змагання Спортивні комісари повинні попередньо вивчити всю документацію змагання попередньо підготовлену Організатором. Як мінімум це повинні бути:

Індивідуальний (Додатковий) регламент, затверджений ФАУ;

Програма змагання;

Ліцензію спортивного об'єкту, видану ФАУ (для ралі²⁵ – план безпеки, затверджений ФАУ та дорожня книга, для ралі на серійних автомобілях та слалому - план безпеки, затверджений організатором);

Дозвіл місцевих органів влади на проведення змагання;

Попередній список Учасників (водіїв та команд);

Програма перебування Спортивних комісарів на змаганні.

2.3. Вивчивши вищевказані документи, Спортивні комісари збираються на Організаційне засідання, на якому представляють свої повноваження, обирають голову КСК (якщо він не був призначений ФАУ), при виникненні форс мажорних обставин, письмово підтверджених Оргкомітетом та перевіренням КСК, коректують перелік офіційних осіб, і заслуховують заяви:

- Представника Оргкомітету про відповідність місць проведення змагань вимогам ФАУ;

- Директора змагання про готовність офіційних осіб до виконання ними своїх обов'язків.

Зміни у складі КСК, затвердженого ФАУ, проводяться у тільки у випадках, коли необхідно доповнити склад до мінімальної кількості та коли присутні Спортивні комісари мають підтвердження неможливості прибуття призначеного спортивного комісара до старту змагання.

2.4. **До початку**²⁶ змагання Спортивні комісари особисто, в присутності Представника Оргкомітету, здійснюють вибіркове ознайомлення з трасою змагання, місцями проведення адміністративних перевірок і передстартового контролю, закритим парком, ремонтно-заправочною зоною, і т.п., вносять свої зауваження і приймають рішення про відповідність, на момент проведення ознайомлення, вказаних місць до проведення змагання:

- для спортивних об'єктів, на які видано ліцензії: рішення про відповідність фактичного стану об'єкту вимогам ліцензії;

- для інших об'єктів: про відповідність фактичного стану місць проведення вимогам затвердженого плану безпеки.

²⁵ Ралі – всі види ралі, крім ралі на серійних автомобілях.

²⁶ Під „початком змагання” розуміється момент передачі повноважень по організації та проведення змагання від „Оргкомітету” до офіційних осіб, внесених до затвердженого ФАУ Індивідуального регламенту змагання та офіційних осіб внесених у Додаток 5 Звіту про автомобільне змагання.

3. РОБОТА СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ У ХОДІ ЗМАГАННЯ

3.1. При проведенні адміністративних перевірок і передстартового контролю Спортивні комісари присутні в місцях їхнього проведення, наглядають за дотриманням Офіційними особами і Учасниками змагання регламентуючих документів ФАУ, програми та Індивідуального регламенту змагання, оперативно вирішують спірні питання, що виникли в ході цих заходів.

Оперативний розгляд спірних питань може здійснюватися або шляхом проведення екстреного позачергового засідання КСК (у цьому випадку складається протокол цього засідання), або, за рішенням КСК, одним зі Спортивних комісарів з обов'язковим підтвердженням прийнятих рішень на найближчому Плановому засіданні КСК із відображенням цього в протоколі відповідного засідання.

3.2. Перед **стартом**²⁷ змагання проводиться засідання КСК, на якому затверджуються результати адміністративних перевірок і передстартового контролю, затверджується Список допущених учасників, заслуховується доповідь Директора змагання про усунення зауважень, що мали Спортивні комісари, і про готовності до старту змагання, приймається рішення про можливість старту змагання.

3.3. У процесі змагання Спортивні комісари, відповідно до Програми їхнього перебування на змаганні, присутні у місці (місцях) проведення змагання, які, на їхню думку, є найбільш складними і у який найбільш ймовірно виникнення конфліктних ситуацій, а в разі потреби, приймають на місці відповідні рішення.

При цьому необхідно забезпечити постійний зв'язок Спортивних комісарів між собою і з Директором змагання. У разі, при неможливості забезпечення такого зв'язку, місцезнаходження кожного з комісарів, повинне бути відомо в Штабі ралі.

3.4. У ході змагання Спортивні комісари збираються на засідання відповідно до Плану своєї роботи. Як мінімум, на цих засіданнях повинні затверджуватися результати попередніх (кваліфікаційних) заїздів, а на ралі – результати кожної секції (етапу) ралі.

3.5. Прийняті Спортивними комісарами в ході змагання рішення, повинні оформлятися у вигляді Офіційних інформаційних бюлетенів пронумерованих і датованих (із указівкою дати і часу їхньої публікації) і доводитися до всіх учасників безпосередньо під розписку та вивішуються на Офіційних дошці оголошень змагання. У Протоколі засідання КСК обов'язково фіксується час вивішування Інформаційних бюлетенів чи інформації, факт доведення їх до кожного з Учасників.

4. РОБОТА СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ ПО ЗАВЕРШЕННІ ЗМАГАННЯ

4.1. Після фінішу змагання Спортивні комісари контролюють роботу Закритого парку і здійснення контролю після фінішу, оперативно проводять слухання щодо протестів, що надходять за підсумками змагання. Перебіг та вмотивовані результати слухання відображаються у Протоколі КСК. Матеріали та документи, на підставі яких КСК прийнято рішення додаються до „Звіту про автомобільне змагання”.

При надходженні повідомлення про бажання подати апеляцію, Спортивні комісари здійснюють дії для забезпечення проведення слухання апеляції згідно Розділу XIII НСК ФАУ та п.п. 4.1., 4.2. Регламенту Апеляційного Суду ФАУ:

- приймають рішення щодо прийому або відхилення повідомлення про намір подати апеляцію, при недотриманні процедури, передбаченої НСК ФАУ та Регламентом Апеляційного Суду.
- приймають внесок, зроблений при поданні повідомлення про намір подати апеляцію та забезпечують його передачу у ФАУ;
- вживають заходів щодо підведення підсумків та встановлення кінцевої класифікації у відповідності до ст. 177 НСК ФАУ;
- відмічають факт повідомлення про намір подати апеляцію у Звіті про автомобільне змагання;
- передають до Дирекції ФАУ всі матеріали щодо свого рішення, відносно якого є намір подати апеляцію.

Рішення КСК що приймаються на виконання п.п. 4.1., 4.2. Регламенту Апеляційного Суду відображаються у Протоколі КСК.

²⁷ Під „стартом” в цьому документі розуміється початок використання місця проведення змагання (траси, спортивного об'єкту) для руху автомобілів під час змагання

4.2. Після закінчення часу, відведеного для подачі протестів та повідомлень про намір подання апеляції, Спортивні комісари збираються на своє заключне засідання, на якому затверджують підсумкових протокол, дають оцінку змагання в цілому і роботі на ньому Офіційних осіб.

4.3. За підсумками змагання Спортивні комісари затверджують «Звіт про автомобільне змагання» (форма звіту додається). Звіт готує Секретар КСК та підписується всіма Спортивними Комісарами.

4.4. Присутність Спортивних комісарів на церемонії нагородження бажана.

4.5. У тижневий термін після завершення змагання Голова КСК забезпечує представлення у Дирекцію ФАУ звіту з усіма необхідними додатками.

5. ДІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ У ОСОБЛИВИХ УМОВАХ

5.1. Під особливими умовами, у цьому порядку, розуміються випадки, коли Оргкомітет змагання не створює можливостей призначеним Спортивним Комісарам, що прибули у місце проведення змагання, виконувати свої обов'язки.

5.2. При виявленні, по прибутті для участі у складі КСК на місце проведення змагання але до початку змагання, особливих умов, кожний спортивний комісар зобов'язаний:

- встановити контакт з іншими спортивними комісарами, що прибули на місце проведення змагання;
- докласти можливих зусиль для проведення організаційного засідання КСК з письмовим запрошенням представників Оргкомітету;
- при неможливості подальшого виконання своїх обов'язків Спортивний Комісар зобов'язаний подати письмову заяву у Оргкомітет про складання з себе обов'язків. При необхідності про таку заяву ставиться до відома Дирекція ФАУ.

5.3. При виникненні особливих умов після початку змагання КСК зобов'язане розглянути на засіданні обставини виникнення особливих умов та при необхідності прийняти мотивоване рішення про неможливість продовження та припинення змагання.

Рішення КСК про припинення змагання письмово доводиться до відома Оргкомітет змагання та всіх учасників змагання.

В разі припинення змагання Голова КСК укладає, КСК затверджує „Звіт про автомобільне змагання” з викладенням обставин та мотивів рішення КСК.

6. РОБОТА СЕКРЕТАРЯ КСК

6.1. Секретар КСК призначається Організатором з числа офіційних осіб, що мають високу кваліфікацію, добре орієнтуються в діючій Спортивній регламентації і здатних забезпечити безперебійне функціонування КСК.

6.2. До прибуття на змагання Спортивних комісарів Секретар КСК разом з Організатором готує План роботи КСК і Програму перебування Спортивних комісарів на змаганні і комплектує весь необхідний набір документів, які необхідно вивчити Спортивним комісарам до початку роботи.

6.3. У ході змагання Секретар КСК:

- а) Готує Порядок денний засідань КСК, збирає або готує всю необхідну для роботи КСК документацію;
- б) Організує проведення засідань КСК (підготовку приміщення, забезпечення засідань канцтоварами і оргтехнікою, запрошення необхідних осіб і т.п.);
- в) Веде протоколи засідань КСК і забезпечує їхнє остаточне оформлення;
- г) Збирає всі документи, необхідні для розгляду Протестів, що надійшли;
- д) Забезпечує виконання Програми Спортивних комісарів на змагання, включаючи транспортне забезпечення;
- є) Забезпечує зв'язок КСК із Директором змагання і службами змагання;
- е) Разом з Директором змагання готує «Звіт про автомобільне змагання»;
- ж) Оформляє всі документи для подання у ФАУ.

ДОДАТКИ

1. Форма «Звіту про автомобільне змагання». (публікується окремо)
2. Типова Програма перебування Спортивних комісарів (крім ралі).
3. Типова Програма перебування Спортивних комісарів (для ралі).
4. Типовий план роботи Колегії Спортивних комісарів (крім ралі).
5. Типовий план роботи Колегії Спортивних комісарів (для ралі).
6. Типові Протоколи засідання КСК (крім ралі).
7. Типові Протоколи засідання КСК (для ралі).

**ТИПОВА ПРОГРАМА
ПЕРЕБУВАННЯ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ НА ЗМАГАННІ
(КРІМ РАЛІ)**

П'ятниця

08-00 -

– Прибуття Спортивних комісарів, ознайомлення з підготовленими Організатором документами.

10-00 – 11-00

– Ознайомлення з місцем проведення змагання.

11-00 - 12-00

– Організаційне засідання КСК.

12-00 – 15-00

– Час для зустрічей і обміну думками.

15-00 - 18-00

– Присутність на адміністративних перевірках і передстартовому контролі.

18-00 – 19-00

– Присутність на зборах учасників.

19-00 – 20-00

– Перше планове засідання КСК.

Субота

08-00 – 10-00

– Присутність на передстартовому контролі.

10-00 – 14-00

– Спостереження за ходом змагання.

14-00 – 14-30

– Друге планове засідання КСК.

14-30 – 18-00

– Спостереження за ходом змагання.

Неділя

08-00 – 09-30

– Присутність на передстартовому контролі.

10-00 – 10-30

– Присутність на урочистому відкритті змагання

10-30 – 15-00

– Спостереження за ходом змагання.

15-00 – 15-30

– Присутність на контролі після фінішу

15-30 – 16-00

– Заключне засідання КСК.

16-00 – 17-00

– Присутність на процедурі нагородження.

Подальше перебування і від'їзд по індивідуальній програмі, погодженій з Організатором.

**ТИПОВА ПРОГРАМА
ПЕРЕБУВАННЯ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ НА ЗМАГАННІ
(ДЛЯ РАЛІ)**

П'ятниця

12-00

– Прибуття Спортивних комісарів у Штаб ралі, одержання документації.

12-00 – 13-30

– Ознайомлення з підготовленими Організатором документами.

13-30 – 17-00

– Ознайомлення з трасою змагання.

17-00 – 19-00

– Організаційне засідання КСК.

19-30 – 20-30

– Присутність на адміністративних перевірках.

Субота.

09-00 – 12-00

– Ознайомлення з трасою змагання.

12-00 – 15-00

– Присутність на передстартовому контролі.

15-30 – 16-00

– Перше планове засідання КСК

16-10

– Виїзд до місця урочистого відкриття ралі.

16-30 – 17-30

– Присутність на урочистому відкритті ралі і при старті ралі.

17-35 – 20-30

– Ознайомлення з ходом ралі за особистим планом

21-15 – 21-45

– Друге планове засідання КСК

22-00 – 07-00

– Ознайомлення з ходом ралі за особистим планом

Неділя

08-00 – 09-00

– Присутність на фініші ралі.

09-00 – 14-00

– Відпочинок

15-00 – 16-00

– Третє планове засідання КСК

16-00 – 17-30

– Час для зустрічей і бесід.

18-00 – 18-30

– Заключне засідання КСК

18-45 – 19-45

– Зустрічі, обмін думками

20-00 – 21-00

– Присутність на процедурі нагородження.

Подальше перебування і від'їзд по індивідуальній програмі, погодженій з Організатором.

**ТИПОВИЙ ПЛАН
РОБОТИ КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ
(КРІМ РАЛІ)**

**ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ЗАСІДАННЯ
(дата і час проведення)**

1. Представлення Організатором Офіційних осіб змагання і перевірка їхніх повноважень.
2. Обрання Голови Колегії Спортивних комісарів (у передбачених випадках).
3. Затвердження Програми перебування і Плану Роботи КСК
4. Розгляд зауважень по випущених Організатором документів.
5. Заява представника Оргкомітету про відповідність місць проведення змагання вимогам ФАУ та Директора змагання про готовність офіційних осіб та служб до виконання своїх обов'язків.
6. Різне.

**ПЕРШЕ ПЛАНОВЕ ЗАСІДАННЯ
(дата і час проведення)**

1. Доповідь Головного секретаря змагання про підсумки адміністративних перевірок.
2. Доповідь Технічного комісара про підсумки передстартового контролю.
3. Затвердження оперативних рішень, прийнятих Спортивними комісарами в ході адміністративних перевірок і передстартового контролю.
4. Затвердження списку допущених учасників.
5. Доповідь Директора змагання про готовність до старту змагання.
6. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
7. Різне

**ДРУГЕ ПЛАНОВЕ ЗАСІДАННЯ
(дата і час проведення)**

1. Доповідь Директора змагання про підсумки вільних тренувань і контрольних заїздів (тренувань, що хронометруються і т.п.).
2. Затвердження оперативних рішень, прийнятих Спортивними комісарами в ході змагання.
3. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
4. Затвердження стартових відомостей основних заїздів.
5. Різне.

**ЗАКЛЮЧНЕ ЗАСІДАННЯ
(дата і час проведення)**

1. Доповідь Директора змагання про підсумки змагання.
2. Затвердження оперативних рішень, прийнятих Спортивними комісарами в ході змагання.
3. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
4. Затвердження підсумкових протоколів.
5. Різне.

**ТИПОВИЙ ПЛАН
РОБОТИ КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ
(ДЛЯ РАЛІ)**

**ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ЗАСІДАННЯ
(дата, час і місце проведення)**

1. Представлення Представником Оргкомітету офіційних осіб змагання і перевірка їхніх повноважень.
2. Обрання Голови Колегії Спортивних комісарів (у передбачених випадках).
3. Затвердження Програми перебування і Плану Роботи КСК, підготовлених Організатором.
4. Заява представника Оргкомітету про відповідність місць проведення змагання вимогам ФАУ та Директора змагання про готовність офіційних осіб та служб до виконання своїх обов'язків.
5. Розгляд плану роботи Офіцера по зв'язкам з учасниками.
6. Різне.

**ПЕРШЕ ПЛАНОВЕ ЗАСІДАННЯ
(дата, час і місце проведення)**

1. Доповідь Директора змагання про готовність до старту ралі, результати адміністративних перевірок і передстартового контролю.
2. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
3. Розгляд протестів, що надійшли, і заяв.
4. Затвердження списку Учасників.
5. Затвердження Стартової відомості на 1-й етап.
6. Різне.

**ДРУГЕ ПЛАНОВЕ ЗАСІДАННЯ
(дата, час і місце проведення)**

1. Доповідь Директора змагання про хід ралі.
2. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
3. Затвердження результатів 1-й етап.
4. Затвердження Стартової відомості на 2-й етап.
5. Різне.

**ТРЕТЄ ПЛАНОВЕ ЗАСІДАННЯ
(дата, час і місце проведення)**

1. Доповідь Директора змагання про підсумки ралі
2. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
3. Затвердження попередніх результатів ралі
4. Різне.

**ЗАКЛЮЧНЕ ЗАСІДАННЯ
(дата, час і місце проведення)**

1. Доповідь Директора змагання про результати змагання, заяви і протести, що надійшли.
2. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
3. Затвердження офіційних результатів ралі.
4. Різне.

**ТИПОВІ ПРОТОКОЛИ ЗАСІДАНЬ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ
(КРІМ РАЛІ)**

(повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ № 1
ОРГАНІЗАЦІЙНОГО ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Представник Оргкомітету _____

Спортивні комісари _____

Секретар КСК _____

Спостерігач ФАУ _____

Директор змагання _____

Офіцер по зв'язкам з учасниками _____

Запрошені:

Головний секретар _____

Технічний комісар _____

Заступник Директора змагання – Начальник безпеки змагання _____

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Представлення Організатором офіційних осіб змагання і перевірка їхніх повноважень.

2. Обрання Голови Колегії Спортивних комісарів.

Варіант: Підтвердження повноважень призначеного ФАУ Голови КСК.

3. Затвердження Програми перебування і Плану роботи КСК, перевірка місця проведення змагання

4. Попередня доповідь Директора змагання про готовність змагання.

5. Різне.

1. Слухали:

Представника Оргкомітету (Ф.І.О., посада) привітав Офіційних осіб змагання з урахуванням статті 135 НСК ФАУ визнав повноваження призначених Офіційних осіб та представив повний перелік Офіційних осіб, призначених Організатором на підставі тієї ж статті НСК ФАУ, виразив впевненість в успішному проведенні змагання.

Він же підтвердив наявність ліцензій в інших Офіційних осіб змагання та відповідність їх кваліфікації вимогам ФАУ.

Вирішили:

1.1. Інформацію представника Оргкомітету взяти до уваги.

1.2. Офіційних осіб, призначених Оргкомітетом, затвердити.

2. Головою КСК обраний Спортивний комісар _____.

Варіант:

У зв'язку з тим, що прибув призначений ФАУ Голова КСК _____, вибори Голови не проводяться.

3. Програма перебування Спортивних комісарів і План роботи КСК, підготовлені Оргкомітетом, затверджуються з урахуванням наступних зауважень: _____

4. Слухали:

Представника Оргкомітету _____ з заявою про відповідність місць проведення змагання вимогам ФАУ;

Директора змагання _____ про готовність офіційних осіб та служб до виконання своїх обов'язків і відповідей на питання.

Вирішили:

4.1. За результатами ознайомлення та заяв представника Оргкомітету та Директора змагання КСК вирішив, що фактичний стан спортивного об'єкту, на момент проведення ознайомлення, відповідає вимогам ліцензії, виданої ФАУ, (для інших об'єктів – про відповідність фактичного стану місць проведення вимогам затвердженого ФАУ плану безпеки).

4.2. Директору змагання приступити до виконання обов'язків покладених на нього регламентом змагання.

5. Визнано, що відображати в протоколі питання, розглянуті в розділі «Різне», необхідності немає.

Голосували: _____

Спортивні комісари

(підписи)

(Ф.І.О.)

Секретар КСК

(підпис)

(Ф.І.О.)

Ознайомлені:

Представник Оргкомітету

(підпис)

(Ф.І.О.)

Директор змагання

(підпис)

(Ф.І.О.)

(Повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ №2
ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Спортивні комісари _____
Секретар КСК _____
Спостерігач ФАУ _____
Директор змагання _____
Офіцер по зв'язкам з учасниками _____

Запрошені:

Головний секретар _____
Технічний комісар _____
Заступник Директора змагання – Начальник безпеки змагання _____

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Доповідь Головного Секретаря Змагання про підсумки адміністративних перевірок.
2. Доповідь Технічного комісара про підсумки Передстартового контролю.
3. Затвердження оперативних рішень, прийнятих Спортивними Комісарами в ході Адміністративних перевірок і передстартового контролю.
4. Затвердження списку допущених учасників.
5. Доповідь Директора змагання про готовність до старту змагання.
6. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшли до нього.
7. Різне.

1. Головний секретар змагання _____ доповів, що адміністративні перевірки пройшло _____ водіїв, у тому числі по залікових групах:
_____ - _____ водіїв

Доповідь Головного секретаря прийнято до уваги.

2. Технічний комісар _____ доповів, що передстартовий контроль пройшли _____ автомобілів, у тому числі по групах:

_____ - _____ автомобілів

Зауваження, передстартового контролю, щодо технічного стану автомобілів учасниками усунуті.

Автомобіль _____ у зв'язку з рівнем його підготовки переведений із групи _____ у групу _____.

Автомобілі _____ по технічному стану до змагання пропонується не допускати

Доповідь Технічного комісара прийнято до уваги.

3. У ході Адміністративних перевірок і Передстартового контролю Спортивними комісарами були прийняті наступні оперативні рішення: _____

Ці рішення Колегією Спортивних комісарів підтверджуються.

4. Список допущених до змагання водіїв затверджується.

5. Директор змагання _____ доповів, що траса і всі служби змагання до старту готові. Висловлені Спортивними комісарами зауваження усунуті.

Доповідь Директора змагання прийнято до уваги. Зміни, внесені в трасу змагання, публікуються в Офіційному інформаційному бюлетені № _____ (додається).

6. Офіцер по зв'язкам з учасниками _____ доповів, що загальний моральний клімат серед учасників змагання сприятливий, питання що надходять до нього вирішуються в робочому порядку.

7. Визнано, що відображати в протоколі інші питання, розглянуті в розділі «Різне», необхідності немає.

Голосували: _____

Спортивні комісари _____ (підписи) _____ (Ф.И.О.)

Секретар КСК _____ (підпис) _____ (Ф.И.О.)

Ознайомлений:

Директор змагання _____ (підпис) _____ (Ф.И.О.)

(Повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ №3
ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Спортивні комісари _____

Секретар КСК _____

Спостерігач ФАУ _____

Директор змагання _____

Офіцер по зв'язкам з учасниками _____

Запрошені:

Головний секретар _____

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Доповідь Директора змагання гонки про підсумки вільних тренувань і контрольних заїздів.
2. Затвердження оперативних рішень, прийнятих Спортивними комісарами в ході змагання.
3. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.

4. Затвердження стартових відомостей основних заїздів.

5. Різне.

1. Директор змагання _____ доповів, що вільні тренування і контрольні заїзди пройшли успішно. У ході їх ніяких інцидентів не сталося. Протестів не надходило.

Одночасно, у зв'язку з технічними несправностями зі змагання вибули автомобілі: _____

Доповідь Директора змагання прийнято до уваги.

2. У ході вільних тренувань і контрольних заїздів Спортивними комісарами були прийняті наступні оперативні рішення: _____

Ці рішення Колегією Спортивних Комісарів підтверджуються.

Офіцер по зв'язкам з учасниками _____ доповів, що загальний моральний клімат серед учасників змагання сприятливий, питання, що надходять до нього вирішуються в робочому порядку.

4. Стартові відомості основних заїздів затверджуються.

5. Визнано, що відображати в протоколі інші питання, розглянуті в розділі «Різне», необхідності немає.

Голосували: _____

Спортивні комісари

(підписи)

(Ф.И.О.)

Секретар КСК

(підпис)

(Ф.И.О.)

(Повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ №4
ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Спортивні комісари

Секретар КСК

Спостерігач ФАУ

Директор змагання

Офіцер по зв'язкам з учасниками

Запрошені:

Головний секретар

Технічний комісар

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Доповідь Директора змагання про підсумки змагання.
2. Затвердження оперативних рішень, прийнятих Спортивними комісарами в ході змагання.
3. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.

4. Затвердження підсумкових протоколів.

5. Різне.

1. Директор змагання _____ доповів, що змагання завершилося успішно, травм і інших інцидентів немає. Протестів у ході змагання не надходило. Інформація про намір подати апеляцію на рішення КСК не надходило.

У ході змагання з нього були виключені за різні порушення:

(вказати хто, у якому з заїздів і за що з посиланням на відповідні регламентуючі документи)

Припинили участь у змаганні з технічних причин:

(вказати хто, у який час, з якої причини)

Припинили участь у змаганні з інших причин

(вказати хто, у який час, з якої причини)

Так само Директор змагання доповів попередні підсумки змагання.

2. У ході основних заїздів Спортивними комісарами були прийняті наступні оперативні рішення: _

Дані рішення КСК підтверджуються.

Офіцер по зв'язкам з учасниками _____ доповів, що загальний моральний клімат серед учасників змагання сприятливий, питання, що надходили до нього вирішуються у робочому порядку.

4. Підсумкові протоколи змагання затверджуються.

5. Затверджується „Звіт про автомобільне змагання”.

Голова КСК _____ висловив подяку Спортивним комісарам, директору змагання, іншим присутнім за проведену роботу і поздоровив з успішним закінченням змагання.

Визнано, що відображати в протоколі інші питання, розглянуті в розділі «Різне», необхідності немає.

Голосували: _____

Спортивні комісари

Секретар КСК

(підписи)

(підпис)

(Ф.И.О.)

(Ф.И.О.)

**ТИПОВІ ПРОТОКОЛИ ЗАСІДАНЬ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ
(ДЛЯ РАЛІ)**

(повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ №1
ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Представник Оргкомітету _____

Спортивні комісари _____

Секретар КСК _____

Спостерігач ФАУ _____

Директор змагання _____

Офіцер по зв'язкам з учасниками _____

Запрошені:

Головний секретар _____

Технічний комісар _____

Заступник Директора змагання – Начальник безпеки змагання _____

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Представлення Представником Оргкомітету офіційних осіб, взаємна перевірка повноважень.
2. Обрання Голови КСК (у передбачених випадках).
3. Затвердження документів, підготовлених Організатором і визначаючих порядок роботи Колегії Спортивних Комісарів і проведення ралі.
4. Попередня доповідь Директора змагання про готовність ралі.
5. Розгляд плану роботи Офіцера по зв'язкам з учасниками.
6. Різне.

1. Слухали:

Представника Оргкомітету (*Ф.И.О., посада*) привітав Офіційних осіб змагання з урахуванням статті 135 НСК ФАУ визнав повноваження призначених Офіційних осіб та представив повний перелік Офіційних осіб, призначених Організатором на підставі тієї ж статті НСК ФАУ, виразив впевненість в успішному проведенні змагання.

Він же підтвердив наявність ліцензій в інших Офіційних осіб змагання та відповідність їх кваліфікації вимогам ФАУ.

Вирішили:

1.1. Інформацію представника Оргкомітету взяти до уваги.

1.2. Офіційних осіб, призначених Оргкомітетом, затвердити.

2. За пропозицією представника Оргкомітету Головою Колегії Спортивних Комісарів обраний _____.

Варіант:

У зв'язку з тим, що прибув призначений ФАУ Голова КСК _____, вибори Голови не проводяться.

3. Розроблені Організатором Програма перебування на змаганні і План роботи Колегії Спортивних комісарів затверджується.

4. Слухали:

Представника Оргкомітету _____ з заявою про відповідність місць проведення змагання вимогам ФАУ; Директора змагання _____ про готовність офіційних осіб та служб до виконання своїх обов'язків і відповів на питання.

Вирішили:

4.1. За результатами ознайомлення та заяв представника Оргкомітету та Директора змагання КСК вирішив, що фактичний стан спортивного об'єкту, на момент проведення ознайомлення, відповідає вимогам ліцензії, виданої ФАУ, (для інших об'єктів – про відповідність фактичного стану місць проведення вимогам затвердженого ФАУ плану безпеки).

4.2. Директору змагання приступити до виконання обов'язків покладених на нього регламентом змагання.

5. Розроблений Організатором План роботи Офіцера по зв'язкам з учасниками затверджується з наступними зауваженнями _____.

6. Визнано, що відобразити в протоколі інші питання, розглянуті в розділі «Різне», необхідності немає.

Голосували: _____

Спортивні комісари

(підписи)

(Ф.И.О.)

Секретар КСК

(підпис)

(Ф.И.О.)

Ознайомлені: Представник Оргкомітету *(підпис)* (Ф.И.О.) Директор змагання *(підпис)* (Ф.И.О.)

(повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ №2
ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Спортивні комісари _____
Секретар КСК _____
Спостерігач ФАУ _____
Директор змагання _____
Офіцер по зв'язкам з учасниками _____

Запрошені:

Головний секретар _____
Технічний комісар _____
Заступник Директора змагання – Начальник безпеки змагання _____

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Доповідь Директора змагання про готовність ралі, результатах адміністративних перевірок і передстартового контролю
2. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
3. Розгляд протестів і заяв що надійшли.
4. Затвердження списку учасників
5. Затвердження Стартової відомості на 1-й етап
6. Різне

1. Директор змагання _____ доповів про повну готовність служб до старту ралі і відповів на задані питання.

Доповідь Директора змагання прийнято до уваги.

Адміністративні перевірки пройшли _____ екіпажів.

У командному заліку ралі заявилося _____ команд.

За результатами передстартового контролю допущені _____ автомобілів, у тому числі по залікових групах: _____

З пред'явлених на передстартовий контроль автомобілі _____ одержали зауваження і повинні бути піддані додатковій перевірці.

У Закритий Парк поставлено _____ автомобілів.

2. Офіцер по зв'язкам з учасниками _____ доповів, що загальний моральний клімат серед учасників ралі сприятливий, і питання, що надходять до нього, вирішуються в робочому порядку (необхідне заноситься до протоколу).

3. Протестів і заяв не надійшло. (При необхідності вказуються результати розгляду.)

4. Список Водіїв, що виступають в особистому заліку, і список Команд затверджуються.

5. Стартова відомість на 1-й етап затверджується.

6. Визнано, що відображати в протоколі інших питань, розглянутих в розділі «Різне», необхідності немає.

Голосували: _____

Спортивні комісари	(підписи)	(Ф.И.О.)
Секретар КСК	(підпис)	(Ф.И.О.)

Ознайомлений:

Директор змагання	(підпис)	(Ф.И.О.)
-------------------	----------	----------

(повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ №3
ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Спортивні комісари _____
Секретар КСК _____
Спостерігач ФАУ _____
Директор змагання _____
Офіцер по зв'язкам з учасниками _____

Запрошені:

Головний секретар _____
Технічний комісар _____
Заступник Директора змагання – Начальник безпеки змагання _____

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Доповідь Директора змагання про хід ралі.
2. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.
3. Затвердження результатів 1-о етапу
4. Затвердження Стартової відомості на 2-й етап
5. Різне.

1. Директор змагання _____ доповів про те, що після проведення 1-о етапу в Закритому парку знаходиться _____ автомобілів, у тому числі по залікових групах:
Зійшли _____ екіпажів, стартові №№ _____.
Причини сходу керівництву гонки відомі. Травм немає.
Доповідь Директора змагання прийнято до уваги.

2. Офіцер по зв'язкам з учасниками _____ доповів, що загальний моральний клімат серед учасників ралі сприятливий, питання, що надходять до нього, вирішуються в робочому порядку.
Доповідь офіцера по зв'язкам з учасниками прийнято до уваги.

3. Директор змагання доповів про результати 1-о етапу ралі. Він повідомив, що ці результати були опубліковані на Офіційному табло змагання в _____ і знаходилися там протягом _____. За цей час протестів і заяв за підсумками 1-о етапу ралі не надійшло. (При наявності протестів і заяв викласти їхню суть і прийняті рішення.)

Результати першого етапу затверджуються.

4. Стартова відомість на 2-о етапу, представлена Директором змагання, затверджується.

5. Визнано, що відображати в протоколі інших питань, розглянутих в розділі «Різне», необхідності немає.
Голосували: _____

Спортивні комісари	(підпису)	(Ф.И.О.)
Секретар КСК	(підпис)	(Ф.И.О.)

(повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ №4
ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Спортивні комісари _____

Секретар КСК _____

Спостерігач ФАУ _____

Директор змагання _____

Офіцер по зв'язкам з учасниками _____

Запрошені:

Головний секретар _____

Технічний комісар _____

Заступник Директора змагання – Начальник безпеки змагання _____

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Доповідь Директора змагання про підсумки ралі.
2. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.

3. Затвердження попередніх результатів ралі.

4. Різне.

1. Директор змагання _____ доповів про те, що після фінішу ралі в Закритому парку знаходиться _____ автомобілів, у тому числі по залікових групах:

Зійшли _____ екіпажів, стартові №№ _____.

Причини сходу керівництву гонки відомі. Травм немає.

Доповідь Директора змагання прийнято до уваги.

2. Офіцер по зв'язкам з учасниками _____ доповів, що загальний моральний клімат серед учасників ралі сприятливий, і питання, що надходять до нього, вирішуються в робочому порядку.

Доповідь Офіцера по зв'язкам з учасниками прийнято до уваги.

3. Директор змагання доповів про попередні результати ралі. Він повідомив, що нових протестів і заяв по ходу ралі не надійшло. (При наявності протестів і заяв викласти їхню суть і прийняті рішення.)

Результати ралі рекомендуються до публікації

4. Визнано, що відображати в протоколі інші питання, розглянуті в розділі «Різне», необхідності немає.

Голосували: _____

Спортивні комісари

Секретар КСК

(підписи)

(підпис)

(Ф.И.О.)

(Ф.И.О.)

(повна назва змагання)

**ПРОТОКОЛ №5
ЗАСІДАННЯ
КОЛЕГІЇ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ**

(місце проведення)

(дата і час проведення)

Присутні:

Спортивні комісари _____

Секретар КСК _____

Спостерігач ФАУ _____

Директор змагання _____

Офіцер по зв'язкам з учасниками _____

Запрошені:

Головний секретар _____

Технічний комісар _____

Заступник Директора змагання – Начальник безпеки змагання _____

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Доповідь Директора змагання про результати ралі, заявах, протестах і інформації щодо подання апеляцій, що надійшли.

2. Повідомлення Офіцера по зв'язкам з учасниками про загальний клімат змагання і питання, що надійшло до нього.

3. Затвердження офіційних результатів ралі.

4. Різне.

1. Директор змагання _____ доповів про результати ралі, заявах, що надійшли до нього і Головному Секретарю за попередніми результатами ралі.

Заяви розглядалися в робочому порядку і на засідання КСК не виносились (якщо є потребу в їхньому розгляді на засіданні КСК, то викладається їх зміст і прийняті рішення).

Директор змагання відповів на питання.

2. Офіцер по зв'язкам з учасниками _____ доповів, що загальний моральний клімат серед учасників ралі сприятливий, і питання, що надійшли до нього, вирішувались в робочому порядку.

3. Результати ралі затверджуються.

4. Затверджується „Звіт про автомобільне змагання”.

Голова КСК _____ висловив подяку Спортивним комісарам, директору змагання, іншим присутнім за проведену роботу і поздоровив з успішним закінченням змагання.

Визнано, що відображати в протоколі інші питання, розглянуті в розділі «Різне», необхідності немає.

Голосували: _____

Спортивні комісари

Секретар КСК

(підпису)

(підпис)

(Ф.И.О.)

(Ф.И.О.)

**ПОЛОЖЕННЯ
ПРО ОЦІНКУ ЯКОСТІ ВИКОНАННЯ ОБОВ'ЯЗКІВ ТА ВСТАНОВЛЕННЯ РЕЙТИНГУ
ОФІЦІЙНИХ ОСІБ АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ**

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Це Положення про оцінку якості виконання обов'язків та встановлення рейтингу офіційних осіб Автомобільної Федерації України (далі Положення) затверджено КАС ФАУ для забезпечення виконання п.1.5. «Положення про порядок встановлення та підтвердження кваліфікаційних рівнів офіційних осіб Автомобільної Федерації України» з метою забезпечення умов для об'єктивної оцінки виконання обов'язків офіційними особами, врахування при атестації офіційних осіб, розробці рейтингів офіційних осіб та рекомендаціях щодо залучення офіційних осіб ФАУ до забезпечення проведення змагань та заохочення офіційних осіб ФАУ.

1.2. Положення є регламентуючим документом ФАУ та є обов'язковим для виконання всіма власниками ліцензії ФАУ.

1.3. Виконання обов'язків, передбачених ст.ст. 140...150 НСК ФАУ, кожною офіційною особою, яка була затверджена ФАУ для забезпечення проведення змагання, оцінюється за наступною шкалою: «добре», «задовільно», «незадовільно».

1.4. Оцінка виконання офіційною особою своїх обов'язків під час змагання фіксується у Додатку 5 до Звіту про автомобільне змагання, затвердженої форми (Додаток 1).

1.5. Директор змагання оцінює виконання обов'язків всіма офіційними особами змагання (крім Директора змагання, Спортивних Комісарів, секретаря Колегій спортивних комісарів, Головного Секретаря, Технічного Комісара змагання та офіційних осіб призначених безпосередньо ФАУ) та вносить відповідний запис у Додаток 5 до Звіту про автомобільне змагання.

1.6. Голова Колегії спортивних комісарів, після консультації зі спортивними комісарами, оцінює виконання обов'язків Директором змагання, секретарем КСК, Головним Секретарем, Технічним Комісаром змагання, інших офіційних осіб, призначених безпосередньо ФАУ, та вносить відповідний запис у Додаток 5 до Звіту про автомобільне змагання.

1.7. З метою забезпечення виконання обов'язків, передбачених цим Положенням, Дирекція ФАУ у тижневий термін з дня отримання направляє копію Додатка 5 до Звіту про автомобільне змагання у Комітет офіційних осіб ФАУ (далі Комітет) для прийняття рішень щодо оцінки якості виконання обов'язків Спортивними комісарами, аналізу та використання по призначенню.

1.8. Місце у відповідному рейтингу не визначається:

а) Особам, які здійснювали обов'язки Спортивного Комісару менше ніж у трьох змаганнях Чемпіонату (Кубку) України;

б) Особам, які здійснювали обов'язки відповідно Директора змагання, Головного Секретаря або Технічного Комісару менше ніж у трьох змаганнях, у тому числі менше одного разу у змаганнях Чемпіонату (Кубку) України;

1.9. Відсутність у ФАУ Звіту про автомобільне змагання, яке відбулось, або відсутність визначених оцінок офіційним особам (додаток 5 до Звіту про автомобільне змагання), тягне за собою врахування всім особам, які виконували обов'язки Директора змагання, Головного Секретаря та Технічного Комісару під час такого змагання оцінки «незадовільно», а Спортивним Комісарам «0 балів».

2. ОЦІНКА ЯКОСТІ ВИКОНАННЯ ОБОВ'ЯЗКІВ СПОРТИВНИМИ КОМІСАРАМИ ЗМАГАННЯ

2.1. Враховуючи необхідність постійної практики для підтримання належної кваліфікації офіційної особи встановлюється наступна рекомендована кількість змагань, під час яких офіційна особа виконує обов'язки Спортивного Комісару (протягом одного календарного року):

- мінімальна рекомендована кількість змагань: 3 (три);
- максимальна рекомендована кількість змагань: 6 (шість).

2.2. Оцінка якості виконання обов'язків Спортивними комісарами здійснюється Комітетом на підставі документів та інформації, наданої Дирекцією ФАУ за наступними критеріями:

- А) дотримання терміну подання та комплектності Звіту про автомобільне заганяння;
- Б) відповідність результатів змагань вміщених у Звіт про автомобільне змагання (відсутність помилок, у тому числі арифметичних);
- В) результати розгляду поданих апеляцій на рішення Спортивних комісарів (обґрунтованість апеляцій);
- Г) результати розгляду скарг, зауважень, подань щодо дотримання особою вимог Статуту та НСК ФАУ, щодо яких прийнято рішення керівними органами ФАУ про накладання покарання (пеналізацію);
- Д) належні дії та рішення Спортивних комісарів, прийняті при виникненні непередбачуваних обставин.

2.3. За виконання кожного критерію, встановленого п. а., б., в., г., д. нараховується 1 бал. (загальна кількість балів за кожне змагання від 0 до 5);

2.4. Для врахування рівня складності умов виконання обов'язків, бали, отримані у відповідності до п.2.3. за окремі змагання множаться на відповідний коефіцієнт, згідно таблиці:

Посада	Статус змагання		
	Чемпіонат, Кубок України, міжнародне	Національне ²⁸	інше
Голова КСК	2,00	1,50	1,25
Спортивний комісар	1,50	1,25	1,00

2.5. Вмотивоване рішення Комітету щодо оцінки якості виконання обов'язків Спортивними комісарами змагань, включених у ПАЗ ФАУ подається КАС ФАУ не пізніше 30.11. поточного року.

3. ОЦІНКА ЯКОСТІ ВИКОНАННЯ ОБОВ'ЯЗКІВ ІНШИМИ ОФІЦІЙНИМИ ОСОБАМИ ЗМАГАННЯ

3.1. Оцінка якості виконання обов'язків інших офіційних осіб змагання здійснюється в порядку, встановленому п.п. 1.5., 1.6. цього Положення за наступними критеріями:

3.1.1. Напрямок діяльності: «Директор змагання»

Критерії оцінки:

- а) Дотримання програми та регламенту змагання, крім випадків виникнення форс мажорних обставин, визнаних КСК;
- б) Надання повної та достовірної інформації, необхідної для затвердження результатів змагання;
- в) Відсутність обґрунтованих протестів або апеляцій;
- г) Оцінка, що визначена головному секретарю та Технічному комісару не нижче «задовільно».

3.1.2. Напрямок діяльності: «Головний секретар»

Критерії оцінки:

- а) Оцінка Директором змагання виконання обов'язків офіційною особою;
- б) Відповідність документів змагання формам, затвердженим ФАУ;
- в) Відповідність звіту фактичній кількості офіційних осіб, які забезпечують проведення змагання;
- г) Дотримання програми змагання щодо часу та процедури проведення адміністративної перевірки;

3.1.3. Напрямок діяльності: «Технічний Комісар»

Критерії оцінки:

- а) Оцінка Директором змагання виконання обов'язків офіційною особою;
- б) Відсутність задоволених протестів на технічний стан автомобілів;
- в) Вчасне і повне подання всієї інформації, передбаченої «Рекомендаціями по організації роботи технічних комісарів»;
- г) Дотримання програми змагання щодо часу та процедури проведення передстартового контролю та перевірки після фінішу, відповідність документів вимогам ФАУ;

3.1.4. Критерії оцінки якості виконання обов'язків іншими офіційними особами крім вказаних у

²⁸ В тому числі змагання, включене у залік національної Серії або Серії ФАУ.

п.п.3.1.1...3.1.3. визначається особами, встановленими п.п. 1.5., 1.6. цього Положення.

3.1.5. Оцінки за критеріями, встановленими п.п. 3.1.1...3.1.3. здійснюється з використанням таблиці, вміщеної до Додатку 5 до Звіту про автомобільне змагання. За виконання кожного критерію, встановленого п. а., б., в., г. нараховується 1 бал. (загальна кількість балів від 0 до 4);

3.2. У випадку отримання за таблицею менше 3 балів – оцінка «Незадовільно», при отриманні 3 балів – оцінка «Задовільно», при отриманні 4 балів – оцінка «Добре».

Вказані оцінки вносяться у Додаток 5 до Звіту про автомобільне змагання Головою КСК.

4. ВСТАНОВЛЕННЯ РЕЙТИНГУ СПОРТИВНИХ КОМІСАРІВ

4.1. Таблиця Рейтингу Спортивних Комісарів за підсумками спортивного сезону затверджується КАС ФАУ за поданням Комітету.

4.2. Рейтинг окремого Спортивного Комісара за підсумками спортивного сезону визначається за **середнім балом**, розрахованим на підставі встановлених Комітетом, в порядку, визначеному п.2. цього Положення, оцінок якості виконання обов'язків цією особою за підсумками всіх змагань, включених у ПАЗ ФАУ.

4.3. Розрахунковий середній бал коректується на кількість бонусних балів (+/-) з врахуванням загальної кількості змагань, під час яких особа виконувала обов'язки Спортивного Комісара за таблицею:

Кількість змагань	1	2	3	4	5	6	> 6
Кількість бонусних балів	-0,5	-0,25	0,0	0,0	+0,1	+0,2	-0,5

4.4. При рівності середніх балів (з врахуванням бонусних балів) особа, яка мала більшу кількість змагань Чемпіонатів (Кубків) України займає більш високе місце у Рейтингу.

5. ВСТАНОВЛЕННЯ РЕЙТИНГУ ІНШИХ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ

5.1. Таблиці (окремі) Рейтингів Директорів змагань, Головних секретарів та Технічних комісарів за підсумками спортивного сезону затверджується КАС ФАУ за поданням Комітету.

5.2. Таблиці Рейтингів інших офіційних осіб, крім внесених у п.п. 4.1. та 5.1. укладаються за окремим рішенням Комітету.

5.3. Рейтинг окремого Директора змагання, Головного Секретаря та Технічного Комісара за підсумками спортивного сезону визначається за **середнім балом**, розрахованим на підставі звітів про автомобільні змагання, які надійшли у Дирекцію ФАУ (додаток 5 до Звіту), за підсумками всіх змагань, включених у ПАЗ ФАУ. при цьому:

а) бали офіційній особі визначаються відповідно оцінки у Звіті про автомобільне змагання:

«добре» – 3 бали, «задовільно» – 2 бали, «незадовільно» – 1 бал,

б) для врахування рівня складності умов виконання обов'язків, бали, вказані у п. 5.3.а) за окремі змагання множаться на відповідний коефіцієнт, згідно таблиці:

Посада	Статус змагання		
	Чемпіонат, Кубок України, міжнародне	Національне ²⁹	Інше
Директор змагання	2,00	1,50	1,00
Головний Секретар			
Технічний Комісар			

5.4. При рівності середніх балів особа, яка мала більшу кількість змагань Чемпіонатів (Кубків) України займає більш високе місце у Рейтингу.

²⁹ В тому числі змагання, включене у залік національної Серії або Серії ФАУ.

6. ВИКОРИСТАННЯ РЕЙТИНГІВ ОФІЦІЙНИХ ОСІБ

6.1. КАС ФАУ, у порядку встановленому цим Положенням щорічно затверджуються Таблиці наступних Рейтингів офіційних осіб ФАУ:

Рейтинг Спортивних Комісарів Автомобільної Федерації України;
Рейтинг Директорів змагань Автомобільної Федерації України;
Рейтинг Головних Секретарів змагання Автомобільної Федерації України;
Рейтинг Технічних Комісарів Автомобільної Федерації України.

6.2. На підставі таблиці рейтингу офіційних осіб щорічно відзначаються кращі офіційні особи по наступним номінаціям:

«Кращий Спортивний Комісар автомобільного змагання року»
«Кращий Директор автомобільного змагання року»
«Кращий Головний Секретар автомобільного змагання року»
«Кращий Технічний Комісар автомобільного змагання року»

6.3. КАС ФАУ та Комітети ФАУ враховують затверджений рейтинг офіційних осіб при визначенні переліку офіційних осіб, які допускаються до виконання обов'язків Спортивного Комісару, Директора змагання, Головного Секретаря та Технічного Комісару змагань, включених у Чемпіонати та Кубки України наступного спортивного сезону.

6.4. Особи, яких не було включено до рейтингу офіційних осіб відповідно Спортивних Комісарів, Директорів змагань, Головних Секретарів та Технічних Комісарів змагань, та три особи, що посіли останні місця у відповідних рейтингах, за підсумками поточного року, допускаються до тестування, яке проводиться для укладання переліку офіційних осіб, які допускаються до виконання обов'язків Спортивного Комісару, Директора змагання, Головного Секретаря та Технічного Комісару змагань, включених у Чемпіонати та Кубки України наступного спортивного сезону виключно на підставі вмотивованого рішення Комітету та при наявності клопотання відповідного дисциплінарного Комітету ФАУ.

7. ДОДАТОК

Додаток 1. Форма Списку офіційних осіб змагання (Додаток 5 до Звіту про автомобільне змагання).

РЕКОМЕНДАЦІЇ ПО ОРГАНІЗАЦІЇ РОБОТИ ТЕХНІЧНИХ КОМІСАРІВ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Ці «Рекомендації по організації роботи технічних комісарів» (далі Рекомендації) розроблено Технічним Комітетом ФАУ та затверджено КАС ФАУ на підставі регламентуючих документів ФІА, вимог МСК ФІА, НСК ФАУ, регламентуючих документів ФІА та ФАУ щодо автомобільного спорту.

Ці Рекомендації є керівним документом для Технічних Комісарів, Директорів, Організаторів змагань по забезпеченню умов для виконання Технічними Комісарами своїх повноважень під час проведення автомобільних змагань на території України.

Технічні Комісари, це наглядовий орган змагання. Правильне і гармонічне проведення змагання здійснюються завдяки їхній старанності і усвідомленій відповідальності. Такі якості, як досвід, завбачливість, такт, абсолютна об'єктивність, висока спортивна та технічна компетентність необхідні при проведенні технічних перевірок під час усього спортивного заходу.

Технічному Комісару необхідно мати не тільки ґрунтовні технічні знання, він повинен вміти застосовувати існуючі правила і знаходити вірні і ясні рішення. Знання своїх задач є необхідною передумовою для цього.

Ці Рекомендації роз'яснюють права і обов'язки Технічного Комісару, викладені у регламентуючих документах ФІА та ФАУ та встановлюють правила проведення відстроченої технічної інспекції.

2. ФУНКЦІЇ І СФЕРА ДІЯЛЬНОСТІ

Посадові обов'язки Технічного Комісара змагання вміщено у Розділі Х "Офіційні особи" НСК ФАУ.

Розрізняються функції:

- Технічних Комісарів і
- технічних контролерів.

2.1. На кожне змагання призначаються щонайменше: один Технічний Комісар та три технічні контролери (один з яких виконує функції підготовки необхідних документів). Всі ці особи, повинні мати чинну ліцензію офіційної особи ФАУ відповідної категорії.

Допускається виконання суміщення обов'язків технічного контролера та Технічного Комісару під час проведення клубних змагань та змагань на серійних автомобілях.

2.2. В якості технічних контролерів необхідно залучати кваліфікованих та компетентних спеціалістів, і вони працюють за вказівками і під керівництвом відповідного Технічного Комісара. Проте відповідальність за всі прийняті рішення в таких випадках несе тільки Технічний Комісар.

2.3. Технічний Комісар зобов'язаний стежити за виконанням установлених технічних правил ФІА та ФАУ, а також відповідних технічних вимог ФАУ, регламенту і додаткових бюлетенів, що діють на даному Змаганні.

Тому кожний Технічний Комісар повинний покласти в основу своїх рішень офіційно оприлюднені ФАУ редакції регламентуючих документів (для всіх національних змагань) та офіційно опубліковані ФІА редакції Додатка "J" (для міжнародних змагань) і Списки омологованих (сертифікованих) автомобілів, а також всі опубліковані ФАУ технічні вимоги.

2.4. Від початку передстартових технічних перевірок до закінчення терміну подачі протестів Технічний Комісар не має права додатково виконувати функції іншої Офіційної особи. Перед цим і після цього інша спортивна діяльність не забороняється, але краще від цього утримуватися.

3. ПРАВА І ПОВНОВАЖЕННЯ

3.1. Технічний Комісар зобов'язаний негайно після закінчення заходу перевірити всі автомобілі учасників на предмет порушення ними технічних вимог і правил безпеки. Таку перевірку дозволяється проводити тільки за узгодженням із Спортивними Комісарами змагання.

Директор змагання може запропонувати Спортивним Комісарам провести особливі технічні перевірки, якщо вони передбачені рішеннями Колегії Спортивних Комісарів змагання. Тоді, ці особливі технічні перевірки доручаються провести Технічним Комісарам.

Примітка:

Перевірки будь-яких частин автомобілів учасників призначаються (затверджуються) рішеннями Колегії Спортивних Комісарів змагання.

Якщо учасник відмовляється від проведення перевірок, то цей факт повинен бути доведений до відома Спортивних Комісарів, в обов'язки яких входить прийняття заходів відповідних рішень.

Проте Технічним Комісарам забороняється проводити на автомобілях учасників будь-які роботи без їхньої згоди, тому що це є порушенням законних права власника автомобіля.

При відмові учасника від проведення робіт по контролю за відповідністю його автомобіля, йому необхідно нагадати про можливі відповідні наслідки такої його поведінки.

3.2. Всі рішення, прийняті під час роботи Технічним Комісаром у рамках, обумовлених Програмою змагання, особливо під час спеціальних технічних перевірок, повинні негайно письмово бути доведені до відома Директора змагання.

Примітка:

Якщо в рамках розслідування одного протесту встановлюються порушення, що не є предметом цього протесту, то про це інформуються Спортивні Комісари, як це було описано раніше.

3.3. Заперечення проти рішень Технічного Комісара допускаються тільки у вигляді протестів. Процес подачі протесту докладно регулюється НСК ФАУ. Директор змагання не має права допускати автомобіль до змагань, якщо такий допуск суперечить рішенням Технічного Комісара. Коли по даному питанню відсутня згода, то для ухвалення рішення необхідно рішення Спортивних Комісарів.

3.4. Рішення Технічного Комісара у процесі розбору протесту можуть бути або затверджені, або відхилені Спортивними Комісарами. Як правило, Спортивні Комісари приймають рішення про відсторонення від участі, якщо учасник хотів досягти переваги за рахунок неприпустимих змін в автомобілі, або підготовка автомобіля суперечить технічним вимогам, так само як і вимогам безпеки.

4. ЗАГАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКИ

4.1. Технічний Комісар перевіряє відповідність та відмовляє у допуску для участі у змаганні автомобіля, який не відповідає вимогам регламентуючих документів ФІА та ФАУ, щодо автомобільного спорту, регламенту змагання, омологації (сертифікації) і необхідним вимогам безпеки.

4.2. Технічний Комісар невідкладно інформує Директора змагання і/або Спортивних Комісарів про будь-яке порушення чинних вимог або несправності автомобіля, що створюють небезпеку, і перешкоджають його подальшій участі у змаганні.

4.3. Технічний Комісар має виключне право повідомляти результати своїх досліджень тільки Директору змагання, Спортивним Комісарам, а також ФАУ. Подальша передача відомостей про результати перевірок і досліджень будь-яким іншим особам - навіть часткова - не дозволяється.

5. ОБОВ'ЯЗКИ ПЕРЕД ЗМАГАННЯМ

Технічний Комісар повинний намагатися вже при плануванні змагання брати участь у роботі з таких питань:

5.1. Намітити час проведення технічної перевірки і узгодження контрольних дат технічних і адміністративних перевірок.

5.2. Перевірити заявки, що надійшли після закінчення терміну подачі заявок для уточнення розподілу автомобілів по класах.

5.3. Перевірити заявки на предмет повноти і відповідності технічних даних і оголошених змін, що потребують необхідних перевірок.

5.4. Перевірити Організатора щодо надання вимірювального устаткування (ваги, шумомір і т.п.)

6. ОБОВ'ЯЗКИ НА ТЕХНІЧНИХ ПЕРЕВІРКАХ.

6.1. Після прибуття на місце змагання негайно встановити контакт із Штабом змагань і Спортивними Комісарами. Технічний комісар на першому засіданні КСК надає на затвердження план та перелік технічних перевірок під час змагання.

6.2. Перевірити автомобілі на відповідність вимогам Індивідуального регламенту.

Перевірити повністю обладнання безпеки автомобілів, а також захисні комбінезони, шоломи і усе, що належить до спорядження водіїв.

Примітка

Доказувати ідентичність автомобіля і правомірність зроблених у ньому змін є винятковим обов'язком учасника. Особливо це стосується тих автомобілів, для яких існує карта омологатії.

6.3. Дані, зазначені в технічних паспортах і інших документах автомобіля необхідно, по можливості, перевірити на самому автомобілі. Необхідно зробити відповідні записи в технічних паспортах і повернути їхнім учасникам.

6.4. Перевірити наявність обладнання безпеки автомобіля і його ефективність відповідно до Додатка "J" МСК ФІА.

6.5. Перевірити автомобілі на відповідність Правилам Дорожнього Руху України при проведенні змагань на відкритих трасах, а також ті автомобілі, які пересуватимуться дорогами загального користування.

6.6. Якщо Технічний Комісар в спірних випадках приймає рішення на користь учасника, то він зобов'язаний доповісти про це Спортивним Комісарам для прийняття остаточного рішення.

7. ОБОВ'ЯЗКИ ПІД ЧАС ЗМАГАНЬ

7.1. Контролювати будь-які зміни автомобілів учасників щодо стану, у якому вони були подані на Технічну Комісію.

7.2. Контролювати пошкодження автомобілів, що беруть участь у змаганні, що виникли під час змагання, особливо внаслідок аварії, з перевіркою їх відповідності вимогам безпеки для подальшої участі у змаганні.

7.3. Контролювати дотримання водіями, що беруть участь у змаганні правил безпеки (використання захисних шоломів, комбінезонів, рукавичок і т.і.).

7.4. У випадку, якщо окремі автомобілі, що беруть участь у змаганні створюють серйозну небезпеку про необхідність їх виключення зі змагання, негайно доповісти Директору змагання.

7.5. Контролювати дотримання розкладу і режиму закритого парку.

7.6. Проводити заключну перевірку автомобілів відповідно до регламенту та до рішень Спортивних Комісарів.

7.7. Готувати Повідомлення про аварії.

8. ОБОВ'ЯЗКИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ

Проводити заключні перевірки згідно регламенту та рішень Спортивних Комісарів і розслідування протестів, що не могло бути почате в день змагання. Інформація про місце і час цих розслідувань, обов'язково узгоджена зі Спортивними Комісарами, повинна бути письмово доведена до відома всіх учасників.

Спортивні Комісари після цих перевірок повинні бути негайно поінформовані в письмовій формі про результати розслідування.

Автомобілі, що перевіряються, у тому числі і ті, відносно яких подані протести, повинні бути гарантовано забезпечені від можливості будь-якого стороннього втручання.

9. ОБОВ'ЯЗКИ ПРИ НАДЗВИЧАЙНИХ ПОДІЯХ

Незалежно від подачі заключного звіту про автомобільне змагання, у ФАУ необхідно повідомляти про надзвичайні події, що торкаються сфери діяльності Технічного Комісара. До таких надзвичайних подій відносяться аварії, викликані технічними причинами. Не допускається, щоби Технічний Комісар одноосібно робив розбір аварії під час змагання, навіть у тому випадку, коли в якості причини аварії називаються технічні дефекти автомобіля. Але наскільки це можливо, у якості доказів бажано надати фотографії захисного устаткування автомобіля, каркаса безпеки і т.і.

10. РОЗГЛЯД ПРОТЕСТІВ

10.1. Технічний Комісар не уповноважений приймати протести. Протести подаються - відповідно до вимог НСК ФАУ - на ім'я Директора змагання або його Заступника або, при їхній відсутності, Спортивним Комісарам.

10.2. Протести проти рішення, прийнятого Технічним Комісаром, повинні бути подані зацікавленим учасником безпосередньо після такого рішення. У іншому терміні подання протесту визначені НСК ФАУ.

10.3. При поданні протесту на технічний стан Спортивні Комісари повинні доручити Технічному Комісару розрахунки витрат для монтажу і демонтажу вузлів, відносно яких подано протест.

Для визначення цих витрат Технічний Комісар повинен користуватися кошторисами демонтажно-монтажних робіт. Необхідно приділяти особливу увагу мінімізації витрат по протестам незалежно від побажань або вимог учасників.

Розмір гарантійного внеску за проведення робіт по демонтажу встановлюється Спортивними Комісарами. Обов'язково враховуються потенційні транспортні витрати, а також можливі знижки на витрати по протесту, які можуть дозволити Спортивні і Технічні Комісари.

Тільки після встановлення цієї суми можна починати обстеження автомобіля.

Усе, що є підставою для протесту, повинно бути чітко сформульовано. Не припустимі загальні формулювання, як, наприклад:

"Піддається сумніву відповідність автомобіля регламенту...". Предмет протесту повинен бути однозначно визначений.

10.4. Обстеження автомобіля, відносно якого подано протест необхідно робити якнайшвидше, тому що цього потребують інтереси проведення змагання в цілому.

Якщо такої можливості немає, то до проведення зазначеного обстеження Технічними Комісарами або особами, призначеними Директором змагання, опротестований автомобіль повинен бути надійно ізолюваний від будь-якого стороннього втручання та за рішенням Спортивних Комісарів опломбований Технічним Комісаром.

Не припустимо і не правомірно утримання автомобіля у звичайній (відкритій) майстерні по ремонту автомобілів.

Час обстеження автомобіля погоджується з учасником, на дії якого подано протест і пропонується Спортивним Комісарам, які зобов'язані в письмовій формі призначений час довести до відома цього учасника.

Час проведення розгляду протесту визначають Спортивні Комісари і сповіщають про це письмово всі зацікавлені сторони.

У випадку якщо Спортивні Комісари вважають за необхідне присутність Технічних Комісарів у якості свідків або уповноважених осіб, вони повинні брати участь у розгляді протесту.

10.5. Для обстеження автомобіля необхідна присутність двох Технічних Комісарів. Якщо на змагання офіційно запрошений тільки один Технічний Комісар, то Спортивні Комісари повинні вимагати присутності другого Технічного Комісара або призначити, в тому числі з числа найбільш кваліфікованих технічних контролерів, додатково другого Комісара по перевірці - спеціально для обстеження автомобіля, відносно якого подано протест. Це може бути помічник або асистент, інший професійно підготовлений спеціаліст або Технічний Комісар, володар ліцензії ФАУ, присутній на змаганні.

Необхідність присутності двох Комісарів об'єктивно припускає більшу компетентність і доказовість їхніх рішень.

10.6. Учасник, що подав протест, не має права бути присутнім при обстеженні автомобіля, відносно якого подано протест, навіть у тому випадку, коли учасник, на дії якого подано протест, на це згоден.

10.7. Технічні Комісари зобов'язані досліджувати всі причини протесту. Неприпустимо переривати обстеження автомобіля, якщо вже на початку обстеження одна з причин протесту виявилася підтвердженою. Недостатньо, якщо учасник, на дії якого подано протест, з самого початку погодиться з тим, що причини протесту підтверджуються частково або цілком; він повинен у письмовій формі дати детальні відомості про характер і обсяг допущеного їм порушення регламентації, припускаючи, що у подальшому може бути апеляційний розгляд. Якщо подавач протесту з цим згодний, то від обстеження автомобіля, відносно якого подано протест, можна відмовитися.

Якщо в процесі дослідження протесту Технічні Комісари встановлять, що автомобіль, відносно якого подано протест, не відповідає Технічним Вимогам у тих пунктах, що не були предметом протесту, їм необхідно подати рапорт Спортивним Комісарам, для того, щоб ці виявлені порушення були обговорені з погляду спортивного права.

У будь-якому випадку Технічні Комісари зобов'язані дослідити усі встановлені ними технічні порушення і відповідно про неї повідомити (див. п.3.1.).

10.8. Обсяг витрат потрібно враховувати незалежно від способу демонтажу. Бажано, враховуючи те, що учасник, на дії якого подано протест, у будь-якому випадку несе видатки (див. п. 10.14.), бажано уникати необґрунтовано високих витрат.

10.9. Демонтажні роботи на автомобілі варто робити, дотримуючись необхідних технологічних умов. Наприклад, головку блока циліндрів можна знімати тільки на цілком холодному двигуні. Проте роботи з демонтажу можуть провадитися у будь-якій, достатньо обладнаній майстерні.

Категорично не варто брати до уваги вимоги учасників, які бажають проведення обстеження автомобілів у названих ними спеціалізованих або надзвичайно віддалених майстернях. (При технічних обстеженнях у майстернях або за допомогою третіх осіб Організатор зобов'язаний подати замовлення від свого імені).

10.10. Технічним Комісарам не забороняється самому робити демонтажні роботи, проте він не зобов'язаний це робити. Враховуючи, що він відповідає за всі результати обстеження, йому не варто брати на себе важкі, об'ємні роботи, навіть якщо він володіє для цього необхідними спеціальними знаннями. Він вільний у виборі спеціалізованих майстерень або залучення спеціалістів.

10.11. Виміри і будь-які види поглибленого контролю вузлів автомобіля Технічний Комісар повинний робити сам, і обов'язково робити необхідні порівняння з оригінальними вузлами або картою омологації (сертифікації). Проведення вимірів за допомогою спеціальних приладів він може доручати спеціально навченому для цього персоналу, проте він повинний постійно контролювати ці виміри. Необхідно враховувати можливі похибки вимірювальних приладів.

Попереднє пломбування, фотографування, безпосереднє надання вузлів автомобіля або, при необхідності, самого автомобіля повинні однозначно гарантувати його ідентичність тому автомобілю, що був поданий на передстартову технічну перевірку. Надані об'єкти обстеження можуть бути повернуті за вимогою тільки після перевірки їх на відповідність Технічним Вимогам, але не раніше вступу в силу рішення Спортивних Комісарів.

10.12. Результати розслідування протесту в письмовій формі Технічний Комісар повинен передавати тільки Спортивним Комісарам. Письмова або усна передача цієї інформації іншим особам, особливо подавачу протесту або учаснику, на дії якого подано протест, не допускається (див. п.4.3.).

При проведенні, заключних технічних перевірок відповідно до Регламенту змагань результати досліджень передаються Директору змагання, у випадку ж подання протесту - тільки Спортивним Комісарам.

Необхідно застосовувати спеціальний формуляр, що затверджується ФАУ (Рапорт про протест). Якщо, у виняткових випадках, його немає в розпорядженні, то рапорт по факту розгляду протесту повинен містити як мінімум такі дані:

1. Назва змагання
2. Дата змагання
3. Прізвище, ім'я, номер ліцензії подавача протесту
4. Прізвище, ім'я, номер ліцензії особи, відносно якої подано протест
5. Відомості про автомобіль:
тип автомобіля, група автомобіля, клас автомобіля, номер і відомості технічного паспорту автомобіля, номер омологаційної (сертифікаційної) карти, інші документи
6. Рапорт обстеження:
дата укладання рапорту, коли провадився демонтаж і обстеження?, де провадився демонтаж і обстеження?, що було демонтоване і обстежено?, як проводились демонтаж і обстеження?, хто робив

демонтаж (ім'я, посада, основна професія)?, скільки осіб брало участь у демонтажі?, як довго проводився демонтаж?, опис результатів порівняння "ЩО Є/ЩО ПОВИННО БУТИ"

7. Хто був присутній при обстеженні

8. Результат обстеження

9. Прізвище, Ім'я і підпис Технічного Комісара

10.13. У випадку подання протесту змістом і ціллю проведених демонтажно-монтажних робіт є контроль механічних частин автомобіля, а не складання/відновлення агрегатів, що розбираються. Такий ремонт (відновлення) робиться за бажанням учасника, але при цьому потрібно звертати увагу на достатність наявних засобів.

10.14. Якщо на агрегаті виявлені зміни, що є неприпустимими по чинній регламентації, то необхідні витрати на демонтаж/монтаж цього агрегату несе учасник, відносно якого подано протест.

Витрати на демонтаж/монтаж тих агрегатів, у яких при перевірці не були виявлені неприпустимі відхилення від регламентації, несе подавач Протесту, незалежно від того, чи подавались протести на інші агрегати.

11. ВІДСТРОЧЕНА ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

11.1. Загальним регламентом Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії) може бути передбачено право учасника на перенесення перевірки відповідності автомобіля, необхідність проведення якої виникає для розгляду протесту та/або за рішенням Спортивних Комісарів на більш пізніший термін та у більш прийнятні технічні умови шляхом проведення відстроченої технічної інспекції.

11.2. Рішення про проведення відстроченої технічної інспекції приймається Спортивними комісарами змагання на підставі мотивованої заяви учасника.

11.3. Проведення відстроченої технічної інспекції здійснюється як правило не менше ніж двома представниками ФАУ, які є власниками ліцензії офіційної особи ФАУ, допущені до виконання обов'язків Технічного Комісара змагань Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії) та призначені для її виконання рішенням Технічного Комітету ФАУ в порядку, встановленому цими Рекомендаціями.

11.4. Відстрочена технічна інспекція може призначатись у випадку:

- необхідності проведення демонтажу або розбирання будь-якого агрегату,
- встановлення Спортивними комісарами відсутності належних умов для демонтажу, розбирання або здійснення перевірки агрегату в місці проведення змагання;
- наявності технічної можливості опломбування даного агрегату номерною пломбою.

11.5. Відстрочена технічна інспекція не призначається:

- під час останнього в спортивному сезоні етапу відповідного Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії);
- для перевірки відповідності автомобіля заходам безпеки.

11.6. Для забезпечення відповідності стану автомобіля під час проведення відстроченої технічної інспекції, стану під час змагання, Технічний комісар змагання здійснює маркування та пломбування вузлів та агрегатів автомобіля у об'ємі необхідному та достатньому для виконання відстроченої технічної інспекції.

11.7. Маркування та пломбування здійснюється пломбами, тип яких і спосіб нанесення визначаються Технічним комісаром за рекомендаціями Технічного Комітету ФАУ і повинні забезпечувати неможливість відтворення пломб у разі їх пошкодження. Маркування (пломби) накладаються таким чином, щоб виключити втручання в агрегати, що підлягають контролю, без порушення схоронності маркування та пломбування.

11.8. Після здійснення маркування та пломбування Технічний Комісар укладає відповідний протокол, з яким під підпис ознайомлюється учасник. Вказаний акт долучається до Звіту про автомобільне змагання.

11.9. Демонтаж, розбирання та перевірка відповідності під час проведення відстроченої технічної інспекції здійснюється у порядку, встановленому цими Рекомендаціями.

11.10. При знятті маркувальних пломб уповноважені представники ФАУ здійснюють обов'язкову перевірку:

- цілісності пломб та відсутності ознак її пошкодження або знімання;
- відповідності автомобіля по всіх протестах, поданих з моменту опломбування;
- повної перевірки відповідності, якщо таке рішення приймалося Спортивними комісарами змагання з моменту опломбування.

11.11. Про результати вказаних перевірок та висновок про відповідність/невідповідність автомобіля складається відповідний Акт відстроченої технічної інспекції (далі Акт) у 3 екземплярах, який підписують представники ФАУ та учасник.

Вказаний Акт направляється у ФАУ для ознайомлення зацікавлених осіб.

Представники ФАУ роблять відмітку у технічному паспорті автомобіля про зняття маркувальних пломб.

11.12. У випадку встановлення, за результатами відстроченої технічної інспекції, відповідності автомобіля та схоронності маркування (пломбування), КАС ФАУ на підставі розгляду Акту за поданням Технічного комітету ФАУ приймає рішення:

- про оголошення про відхилення протесту або
- про завершення виконання рішення Спортивних комісарів щодо перевірки відповідності та
- про інформування подавача протесту.

11.13. У випадку встановлення, за результатами відстроченої технічної інспекції, обґрунтованості протесту або не відповідності автомобіля вимогам регламенту змагання або відсутності, пошкодження або ознаках підробки маркування або пломбування, КАС ФАУ на підставі розгляду Акту за поданням Технічного комітету ФАУ приймає рішення:

- про оголошення про задоволення протесту або
- про завершення виконання рішення Спортивних комісарів щодо перевірки відповідності, та
- про інформування подавача протесту;
- про анулювання результатів учасника, та відповідних змінах у результаті змагання;
- про анулювання всіх результатів змагань, у яких брав участь автомобіль щодо якого проводилась відстрочена технічна інспекція з моменту прийняття рішення Спортивними комісарами про її призначення до дня складання Акту.

11.14. Висновок про відповідність/невідповідність, вміщений у Акті може стати об'єктом апеляції, у порядку, встановленому НСК ФАУ, як на рішення Спортивних комісарів змагання. Датою рішення для подання апеляції є дата прийняття рішення КАС ФАУ про оприлюднення Акту відстроченої технічної інспекції.

11.15. Особливості здійснення внесків, передбачених регламентом змагання, при прийнятті рішення про призначення відстроченої технічної інспекції:

- учасник, який подав заяву про проведення відстроченої технічної інспекції подає заставу, яка дорівнює розміру внеску відповідного подавача протесту;
- подавачу протесту, щодо якого призначено відстрочену технічну інспекцію, повертається внесена їм застава, яка вноситься при поданні протесту;
- внесена учасником застава передається у ФАУ для забезпечення витрат по проведенню відстроченої технічної інспекції, про що Спортивні комісари роблять відмітку у Звіті про автомобільне змагання.

11.16. Покриття витрат, що виникають, або можуть виникнути під час проведення відстроченої технічної інспекції, здійснюється виключно за рахунок учасника, за заявою якого така інспекція проводиться.

Враховуючи, що відстрочена технічна інспекція проводиться за межами окремого змагання та як правило за місцем постійного зберігання та підготовки автомобіля до змагання, учасник, який подав протест повністю звільняється від витрати, що виникають під час проведення відстроченої технічної інспекції.

11.17. Терміни проведення відстроченої технічної інспекції встановлюються рішенням ФАУ за поданням Технічного Комітету ФАУ за письмовою заявою учасника, за заявою якого призначено відстрочена технічна інспекція, з врахуванням того, що наявність накладеного маркування та пломбування під час одного Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії) не може бути підставою для відмови від виконання рішення Спортивних Комісарів іншого змагання про перевірку з розбиранням та демонтажем, особливо під час проведення змагань закордоном. Відстрочена технічна інспекція повинна бути проведена не пізніше дати початку останнього етапу відповідного Чемпіонату, Кубку, Трофею (Серії).

11.18. Подання Технічного комітету ФАУ про призначення терміну проведення відстроченої технічної інспекції повинно містити:

- терміни проведення перевірок;
- місце проведення перевірок;
- перелік призначених представників ФАУ;
- розрахунок витрат ФАУ на проведення перевірок, який включає транспортні витрати та компенсаційні витрати представникам ФАУ в межах встановлених ФАУ;
- контактні дані відповідальної особи учасника, яка забезпечує допуск представників ФАУ до проведення перевірки.

11.19. У випадку, якщо, за поданням Технічного Комітету ФАУ або зверненням зацікавлених осіб, КАС ФАУ встановить, що учасник ухиляється від проведення чи встановлення термінів проведення відстроченої технічної інспекції, або за будь-яких обставин така інспекція не проведена до 30 листопада року, коли Спортивними комісарами було прийнято рішення про її проведення, КАС ФАУ приймає рішення про тимчасову дискваліфікацію учасника та відповідного автомобіля з дати відповідного рішення Спортивних комісарів про призначення відстроченої технічної інспекції строком на 12 місяців.

11.20. Координацію проведення та контроль за дотриманням цих рекомендацій щодо організації відстроченої технічної інспекції покладається на Технічний Комітет ФАУ.

**ПОРЯДОК
ПЕРЕДСТАРТОВОГО КОНТРОЛЮ АВТОМОБІЛЯ
(ТЕХНІЧНОЇ ІНСПЕКЦІЇ) ТА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ПЕРЕВІРКИ**

Розділ перевірки	Предмет перевірки	Мета перевірки
------------------	-------------------	----------------

I. ВІДПОВІДНІСТЬ АВТОМОБІЛЯ ГРУПІ І КЛАСУ, В ЯКИХ ВІН ЗАЯВЛЕНИЙ

1. Технічний паспорт спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту (інший відповідний документ для автомобілів іноземної реєстрації):	- відповідність автомобіля фотографіям; - номери кузова, двигуна запис зауважень з попередніх змагань;	- ідентифікація автомобіля, його відповідність заявленому класу і групі; - спрощення процесу технічної інспекції ;
2. Робочий об'єм двигуна:	- зовнішні ознаки блоку циліндрів, головки;	- відповідність робочого об'єму;
3. Маса спорядженого автомобіля:	- зважування з допомогою спеціальної апаратури;	- обмеження мінімальної маси автомобіля;
4. Шумність автомобіля:	- оцінка шумності за спеціальною методикою;	- дотримання вимог додатку "J" МСК ФІА;

II. ЕЛЕМЕНТИ АКТИВНОЇ І ПАСИВНОЇ БЕЗПЕКИ

АКТИВНА БЕЗПЕКА:

1. Автомобільні шини:	- тип, конструкція, вид протектора, відповідність характеристик і розмірів класу (групі) автомобіля	- відповідність додатку "J" МСК ФІА, вимогам активної безпеки та Правилам Дорожнього руху України;
2. Колісні диски:	- відповідність розміру класу (групі) автомобіля;	- відповідність додатку "J" МСК ФІА;
3. Бризговики задніх коліс:	- наявність; - розміри;	- відповідність додатку "J" МСК ФІА, вимогам активної безпеки водіїв, що рухаються позаду;
4. Скло (лобове, заднє, бокові):	- тип (багатошарове); - захист водія; - оглядовість (тріщини, рекламні написи);	- відповідність додатку "J" МСК ФІА, вимогам активної безпеки;
5. Сидіння:	- надійність кріплення;	- стабільність посадки водія при перевантаженнях;
6. Додаткове обладнання, запасне колесо:	- надійність кріплення, що витримує до 25g;	- відсутність перешкод керуванню;
7. Світлові прилади:	- сигналізація; - вмикання прожекторів тільки разом з дальнім світлом;	- вимоги активної безпеки водіїв, що рухаються позаду, попереду, назустріч;
8. Дзеркала заднього виду;	- наявність, кількість; - загальна площа; - надійність кріплення;	- максимальна оглядовість назад;

ПАСИВНА БЕЗПЕКА :

1. Захисні каски:	- сертифікат, вік; - відповідний розмір; - стан, дефекти; - наявність переробок;	- вимоги додатку "L" МСК ФІА до пасивної безпеки;
2. Комбінезони:	- сертифікат; - відповідний розмір;	
3. Одяг і спорядження:	- підшлемник; - рукавиці (розмір); - взуття (розмір); - білизна (розмір);	
4. Ремені безпеки:	- сертифікат, вік - стан, пошкодження; - щонайменше чотири точки кріплення; - схема встановлення; - кріплення ременів;	
5. Система пожежогасіння, ручні вогнегасники:	- сертифікат (склад вогнегасної суміші, кількість, термін перевірки); - кріплення, позначення; - привід (для електричного - автономний); - доступність приводу з місця водія;	- вимоги додатку "J" МСК ФІА до пасивної безпеки;
6. Ручні вогнегасники:	- кількість, сертифікат, пломби, маса заряду, термін перевірки ручних вогнегасників, їх кріплення;	
7. Вимикач електричних кіл автомобіля:	- наявність, позначення; - перевірка при частоті оборотів двигуна 4000 об./хв., з контролем всіх споживачів енергії; - доступність приводу з місця водія;	
8. Каркас безпеки:	- сертифікат (при необхідності) ; - матеріал і розмір труб; - схема каркасу; - якість зварних швів; - кріплення до кузова;	
9. Сидіння:	- сертифікат, стан; - конструкція;	- вимоги додатку "L" МСК ФІА до пасивної безпеки;
10. Аварійна сигналізація:	- робота вбудованої системи; - знак аварійної зупинки;	- вимоги додатку "J" МСК ФІА до пасивної безпеки;
11. Аптечка:	- наявність, вміст; - кріплення, доступність;	- вимоги Правил дорожнього руху
12. Боковий захист зі сторони водія:	- оригінальні двері; - скло, сітка тощо;	- вимоги додатку "J" МСК ФІА до пасивної безпеки;
13. Акумуляторна батарея:	- надійність кріплення - ізоляція від салону - додатковий захист; - запобігання витіканню електроліту;	
14. Паливний бак	- сертифікат, стан	

III. ВІДПОВІДНІСТЬ АВТОМОБІЛЯ ІНШИМ ВИМОГАМ ІНДИВІДУАЛЬНОГО РЕГЛАМЕНТУ

1. Зовнішній вигляд автомобіля:	- наявність стартових номерів; - наявність емблем змагання; - наявність ідентифікаційних карток (для ралі); - наявність обов'язкової та необов'язкової реклами; - наявність репродукції державного прапора та прізвищ водіїв; - відсутність емблем інших змагань (якщо передбачено регламентом змагання); - відсутність заборонених написів;	- вимоги Регламенту та інших регламентуючих документів ФАУ
---------------------------------	--	--

IV. ВІДПОВІДНІСТЬ ДОКУМЕНТІВ УЧАСНИКА ВИМОГАМ ІНДИВІДУАЛЬНОГО РЕГЛАМЕНТУ

1. Ліцензія учасника:	- наявність учасника; - підписи та печатки на ліцензії; - відповідність категорії ліцензії заліку, що проводиться	- НСК ФАУ, відповідальність; - підтвердження підпорядкованості вимогам НСК ФАУ; - страхування володаря ліцензії;
2. Ліцензія водія:	- наявність водія; - підписи та печатки на ліцензії;	- НСК ФАУ, відповідальність; - підтвердження підпорядкованості вимогам НСК ФАУ; - страхування володаря ліцензії;
3. Медичний сертифікат: <u>Перевіряє виключно Головний лікар змагання!</u>	- печатка, повнота оформлення при видачі; - штамп лікарсько-фізкультурного диспансеру; - дозвіл до 6 місяців, печатка для заявок, підпис, печатка лікаря;	- реєстрація, ідентифікація; - відповідність лікарської установи, її адреса; - підтвердження відповідальності лікаря за медичний допуск;
4. Технічний паспорт спеціального транспортного засобу для автомобільного спорту:	- печатка, повнота оформлення; - дозвіл власника автомобіля;	- ідентифікація; - законність використання автомобіля у змаганні;
5. Попередня заявка на змагання: <u>Заявка у додатковому класі (заліковій групі) - лише з дозволу КСК при сплаті додаткового стартового внеску:</u>	- наявність і дата надходження у Секретаріат змагання; - повнота заповнення; - підписи учасника, водіїв; - декларація власника автомобіля;	- допуск до змагання, розмір стартового внеску; - можливість прийому заявки; - перевірка відповідальності та згоди водія;
6. Стартовий (заявочний) внесок:	- з обов'язковою рекламою; - без обов'язкової реклами;	- одинарний внесок; - подвійний внесок;
7. Посвідчення водія категорії "В":	- тільки для автомобільних змагань, що проходять на дорогах загального користування	- допуск до змагання;
8. Наявність договору на обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	- тільки для автомобільних змагань, що проходять на дорогах загального користування	- відповідність вимогам законодавства, допуск до змагання;
9. Заповнення передбачених Організатором бланків:	- заявка; - інформація для коментатора;	- повнота та достовірність;
10. Командна заявка на змагання:	- ліцензія учасника; - підпис учасника; - повноваження володаря ліцензії учасника від власника команди; - перевірка приналежності водіїв до команди;	- категорія ліцензії учасника; - відповідальність; - згода власника команди; - згода водіїв;
11. Стартові номери:	- обов'язкові стартові номери	- вимоги Регламенту (Загального Регламенту Серії

Примітка:

1. Автомобілі, що беруть участь у змаганнях, для проведення яких використовуються дороги загального користування, комплектність автомобіля перевіряється також на відповідність Правилам дорожнього руху України.

2. Автомобілі, які беруть участь у змаганні перевіряються також на відповідність: омологаційним картам ФІА, сертифікатам ФАУ та спеціальним вимогам, встановленим ФАУ у порядку, передбаченому Регламентом змагання.

3. До участі у автомобільних змаганнях, у випадках, передбачених регламентами, допускаються автомобілі, омологовані ФІА (омологація яких чинна на дату початку передстартової перевірки) або сертифіковані ФАУ, у порядку, встановленому «Правилами сертифікації гоночних і спортивних механічних транспортних засобів».

4. Автомобілі, омологація яких закінчилась, підлягають сертифікації ФАУ. Сертифікація автомобілів, омологованих ФІА, «Правилами сертифікації гоночних і спортивних механічних транспортних засобів» не передбачена.

5. Обов'язкова омологація або сертифікація не розповсюджується на автомобілі: карт, автомобілі Дивізіону III (багі), автомобілі групи Е (формули) та автомобілі, до яких регламентом змагання не встановлено необхідність відповідності вимогам додатку «J» МСК ФІА (легкові автомобілі, що відповідають вимогам Правил дорожнього руху).

6. У випадках, передбачених регламентами змагання, при поданні автомобіля для проходження передстартового контролю, учасник зобов'язаний подати для перевірки оригінальну омологаційну карту ФІА (для національних змагань допускається подання копії омологаційної карти ФІА, отриманої у Дирекції ФАУ та завіреної печатками ФАУ) або копію сертифікаційної форми ФАУ, завіреної печатками ФАУ.

ПОСІБНИК ДЛЯ СУДДІВ КІЛЬЦЕВИХ І ДОРОЖНІХ ГОНОК

(за матеріалами «Керівництва для комісарів»
Французької федерації автомобільного спорту
та матеріалами Російської Автомобільної Федерації)

ПРЕСА

Представники друкованої преси і телевізійні ЗМІ представлені, як правило, на всіх автомобільних змаганнях. Перш, ніж направитися на змагання, журналісти, члени знімальних бригад, що не володіють пропусками акредитації ФАУ, повинні одержати пропуску в прес-службі Організатора змагань.

Журналіст, акредитований на змаганні, знаходиться там, щоб освітити події, що відбуваються під час змагання. Він не може одночасно знаходитися в різних місцях, тому він може посылатися на чутки і чужі думки щодо інцидентів і аварій, свідком яких він особисто не був. Навіть якщо Ви особисто були залучені до цієї події, краще буде дочекатися офіційної версії того, що сталося, висловленої Організатором. Ваш пост відкритий усьому світу, його бачать багато присутніх глядачам, а найчастіше – мільйони телеглядачів. Глядачі і журналісти будуть судити про Вашу компетенцію в першу чергу по ефективності Вашої роботи, вашому зовнішньому вигляду і організації роботи поста, який Ви займаєте.

Не забувайте, що навіть маленька помилка може звести нанівець роботу цілого дня, і про Вас будуть судити негативно через зроблені помилки на фоні безлічі Ваших успіхів.

Не дозволяйте собі розслаблятися та відволікатися на різних відвідувачів.

Якщо перепустка чи одяг журналіста схожі на такі, що використовують офіційні особи змагань, необхідно видалити журналістів з тієї зони, де працюють судді, для того, щоб його рухи, жести або неадекватні дії не приводили до дезінформації водіїв.

Якщо у журналіста немає перепустки, попросайте його зайняти місце на трибуні (зона для звичайних глядачів) чи звернутися в прес-службу змагань, щоб одержати необхідну для його роботи акредитацію.

В усіх випадках будьте ввічливі і передбачливими.

ДОДАТКОВИЙ СЕРВІС

У змаганнях застосовуються три види сервісу:

Протипожежний: В основному, призначається для захисту глядачів і служить для допомоги персоналу вашого посту у випадку події з автомобілем, що бере участь у гонці. Вони використовують, в основному, важке устаткування, що добре доповнює легке устаткування Вашого посту (вогнегасник ємністю 50 кг, що захищає від нагрівання спецодяг, інструмент).

Служба забезпечення порядку: У який Ви можете попросити допомоги, якщо на ваш пост прорвалися зайво емоційні глядачі, а так само вжити необхідних заходів у випадку порушення громадського порядку.

Медична служба: Неможливо проводити жодні автомобільні змагання без участі спеціалізованої медичної служби відповідної характеру змагань. Цілком очевидно, що робота медичної служби спрямована на забезпечення двох головних складових:

а) Допомога гонщикам: Пости розташовуються уздовж всієї траси в разі з постами суддів на трасі, пожежних, служби забезпечення порядку на трасі (міліції). На ньому розташовуються: один лікар, один парамедик, рятувальники, санітари з ношами, одна чи кілька машин швидкої допомоги, з відповідними засобами зв'язку (радіо чи телефонний зв'язок, що має в начальник поста).

У випадку аварії, начальник поста доводить до відома відповідального за медичний канал зв'язку, однак медичні служби не можуть самостійно втручатися без вказівки начальника поста і можуть виходити на трасу винятково разом із призначеним начальником для цього членом персоналу

поста і за вказівкою Комісарів. У випадку серйозності аварії Директор змагання прибуває на місце разом із бригадою реаніматорів. Ці фахівці повинні бути забезпечені необхідним комплектом засобів і технічних пристосувань, що дозволяє надати першу медичну допомогу і підтримати життя серйозно постраждалих поранених.

Складність цієї роботи полягає в тому, що засоби і способи впливу і персонал, що застосовується в таких випадках, перевершують ті, що застосовуються при звичайному лікуванні звичайними практиками, неспеціалістами в цій області. Прибувши до пораненого, вони приймають рішення про евакуацію його до відповідного медичного закладу.

б) Допомога глядачам: Пости швидкої допомоги розміщуються також у місцях розташування глядачів, укомплектовані, в залежності від важливості місця розташування, відповідним персоналом і необхідними фармацевтичними препаратами, мають радіотелефонний зв'язок з постами контролю і автомобілями швидкої допомоги на місці.

При виникненні колективних нещасливих випадків у дію вступають сили МНС.

СИГНАЛІЗАЦІЯ

Для правильного керування змаганням за допомогою прапорної сигналізації, частина прапорів може показуватися тільки Керівником гонки.

ПРАПОРИ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДИРЕКТОРОМ ЗМАГАННЯ

Державний прапор: старт гонки;

Чорно-білий картатий прапор фінішний прапор

Червоний прапор, зупинка гонки або тренування, усім водіям негайно зупинитися у місці, вказаному офіційними особами, одночасно червоний прапор показується на всіх постах спостереження.

Чорно-білий прапор: розділений по діагоналі на чорну та білу половини Попереджає (показується тільки один раз) водія, номер якого показано, про неспортивну поведінку, показується нерухомо спільно з чорною дошкою з цифрою білого кольору.

Чорний прапор, наказує водію, номер автомобіля якого показано зупинитись у ремонтно-заправочній зоні на наступному колі, показується нерухомо спільно з чорною дошкою з цифрою білого кольору.

Чорний прапор з оранжевим колом, інформує водія, номер автомобіля якого показано, що його автомобіль несправний та створює небезпеку для нього та оточуючих, автомобіль повинен зупинитись у ремонтно-заправочній зоні на наступному колі, показується нерухомо спільно з чорною дошкою з цифрою білого кольору.

ПРАПОРИ НА ПОСТАХ СПОСТЕРЕЖЕННЯ:

Блакитний прапор нерухомий зараз Вас обганяють на коло. Дайте дорогу іншим автомобілям.

Блакитний прапор розмахування Негайно пропустіть інший автомобіль. Ви можете бути пеналізовані.

Жовтий прапор нерухомий Після проїзду нерухомого жовтого прапора водії повинні рухатись у нормальному режимі. Обгін заборонено. Небезпека біля траси, на наступному секторі.

Жовтий прапор розмахування Після проїзду водії повинні зменшити швидкість. Обгін заборонено. Бути готовими змінити напрямок або перейти на незвичну траєкторію руху. Небезпека на трасі у секторі безпосередньо за цим постом спостереження;

Два жовті прапори нерухомо наближення до зони, де показують два прапори змахами, небезпека подвоюється;

Два жовті прапори розмахування Після проїзду водії повинні зменшити швидкість. Бути готовими зупинитись. Трасу заблоковано. Обгін заборонений поки водій не проїде **зелений прапор**, що сигналізує закінчення сектора, у якому виникла небезпека.

Жовтий прапор з червоними смугами Погіршення зчеплення. Інформує водіїв про раптове погіршення зчеплення з поверхнею траси за прапором. (олія, пісок, калюжі і т.п.);

Зелений прапор Небезпека минула траса повернулася у свій первісний стан. Використовується у кінці небезпечної зони у якій показуються **жовті прапори**; Указує на закінчення небезпечної зони, де обгін заборонений для сигналу старту на передстартове коло.

Білий прапор нерухомо водій може наздогнати автомобіль у якого виникли проблеми, чи автомобіль сервісних служб (пожежний, швидка допомога і т.п.), що повільно рухається;

Білий прапор розмахування може виникнути перешкода від автомобіля, що повільно рухається;

Червоний прапор показується тільки за вказівкою Директора змагання. Гонка зупинена з причин безпеки.

Коли гонщику показують змахами один чи два жовтих прапори, це говорить про серйозну небезпеку, що виникла на трасі. Тому необхідно забезпечити, щоб водії **добре бачили** прапори. Для того щоб ці дії були ефективні, на попередньому пості показується нерухомий прапор для ПОПЕРЕДНЬОЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ, про наближення до зони серйозної небезпеки.

КОЛИ ПОКАЗУВАТИ ПРАПОРИ ?

У гонці чи на тренуванні, коли водій постійно змагається за десятки секунди, за скорочення гальмівного шляху, його увага цілком сконцентрована на трасі і її основних орієнтирах. Чим більша швидкість, тим далі спрямований його погляд. Він не шукає, та і не може бачити суддів на трасі. Треба домогтися того, щоб їхні сигнали привертали увагу водія, не відволікаючи його, проте, від основних орієнтирів. Тому, бажано, щоб сигнали, які подає суддя, розташовувались, як можливо за умовами безпеки, ближче до осі траси, щоб не змушувати водія повертати погляд убік.

Необхідно, щоб сигнали подавалися чітко і недвозначно: водій не повинний себе перепитувати, що ж за сигнал він побачив?

Необхідністю зробити сигнали чіткими, передбачається заборона використовувати на постах і поблизу траси персонал, одягнений у жовтий, блакитний чи зелений одяг, оскільки ці колірні плями можуть привести до дезорієнтації водіїв, що ведуть боротьбу.

Важливо: необхідно, щоб сигнали прапорами були помітні здалеку в зоні, де водій ще в стані спробувати відреагувати на сигнал: до початку зони гальмування чи центра повороту. Після проходження цього місця будь-яка зміна траєкторії буде непередбаченою і може привести до катастрофи.

Нерухомі прапори: незважаючи на те, що ці прапори не є сигналами виняткової важливості, водій повинен їх добре бачити. Це означає, що їх необхідно правильно тримати, щоб протистояти вітру, що завжди є присутнім на трасі. Найкращий спосіб – підтримувати полотнище прапора знизу лівою рукою, натягаючи його.

Рухливі прапори: потрібно постаратися врахувати наступне:

1. Рукоятка прапора повинне бути завжди паралельно землі.
2. Потрібно, щоб прапор не накрутився на рукоятку після декількох змахів.

Техніка цього проста – необхідно робити рух прапором у формі вертикальної вісімки, що робить сигнал зрозумілим і привертає увагу.

Місце розташування: щоб уникнути ненавмисної помилки, що може привести до непередбачених наслідків, ніколи не давайте в руки одному судді жовтий і блакитний прапори. Краще для цього мати двох суддів.

Сигнальник, що працює жовтим прапором, ні при яких обставинах не повинний залишати визначеного для нього місця, якою б не була подія, що відбулася на його пості, оскільки, як правило, якщо водії не попереджені заздалегідь, то 3 чи 4 автомобілі влаштують «завал» на цьому пості, що ще більше збільшить ризик, якому піддаються судді під час роботи на трасі.

Сигнальник, що діє синім прапором, повинен бути екіпірований для втручання: рукавички, головний убір і т.д. (див. розділ «втручання»), оскільки у випадку інциденту, існує заборона обгону (під жовтим прапором) і «блакитному» немає заняття, і він легко може в разі потреби посприяти бригаді втручання. Сигнальник з жовтим прапором повинний бути завжди звернений обличчям вслід автомобілям, щоб відразу помітити подію, а сигнальник із блакитним – обличчям до них. Таким чином, краще розмістити їх віч-на-віч, щоб вони бачили і могли орієнтувати один одного.

І останнє: прапори повинні бути видимі до початку зони гальмування, для чого сигнальників треба розмістити в такій зоні, де їхні прапори попадають у зону видимості водіїв автоматично, не відволікаючи погляд, і щоб в останніх залишався час для прийняття рішень.

ЯКІ ПОКАЗУВАТИ ПРАПОРИ ?

Жовтий нерухомий: цей прапор застосовується при незначних подіях, коли водії не піддаються безпосередньої небезпеки, як, наприклад, розворот чи сход автомобіля з траси, якщо це не створює перешкоду для об'їзду перешкоди іншими водіями. Не треба забувати, що прапор, що рухається, призиває водіїв до серйозного уповільнення, у зв'язку з чим не треба збільшувати ступінь небезпеки, інакше водії перестануть довіряти сигнальникам і швидко вийдуть з-під контролю.

Він застосовується:

- Коли автомобіль зупинився в зоні вашої посту поза площиною траси (обмеженого по краях двома білими смугами), поки він не буде відбуксований у безпечне місце.

- Для прикриття бригади суддів, що працюють на трасі по усуненню уламків, що утворилися в результаті аварії, ліквідації слідів оливи, на дорожній поверхні, коли їхнє положення на трасі піддає їх небезпеці.

- Для прикриття наслідків аварії, що неможливо забрати чи ліквідувати навіть у результаті втручання. У такому випадку, жовтий прапор тримають протягом двох кіл, для того, щоб відзначити остаточну нерухомість цього предмета. Зняття жовтого прапора без зеленого означає для водіїв, що траса не була звільнена.

Краще показувати жовтий прапор з тієї сторони траси, де відбулася подія, для того, щоб попередити гонщиків, з якої сторони вони можуть об'їхати перешкоду, що утворилася. Навіть на сучасних трасах, дуже рівних, гардрейль і стінки можуть сховати виходи з поворотів чи зупинений за ними автомобіль. Жовтий прапор указує лише на наявність події, але не вказує, де знаходяться результати аварії. Розміщення прапора вказує лише на самий надійний шлях проходження цієї ділянки траси.

- Його використовують так само, як попередження про те, що наступний за вами пост показує гонщикам рухомий жовтий прапор.

Не забувайте, що в зоні дії жовтого прапора, навіть нерухомого, обгін заборонений!

Жовтий прапор змахами – сигнал серйозної небезпеки: Це сигнал, що зобов'язує водіїв зберігати порядок і серйозно сповільнити хід. Прийміть до уваги, що, на думку водіїв, сповільнення руху несправедливо, і цей сигнал може мати вирішальний вплив на проходження спортивного змагання. У зв'язку з цим, варто використовувати його тільки при достатніх підставах і в як можна менший проміжок часу.

Виходячи з тієї важливості, що спричиняє цей сигнал, необхідно, щоб він був добре видимий водіям, тому, іноді треба виходити на трасу, щоб ваш сигнал був помітний.

Цей сигнал завжди варто застосовувати, коли траєкторія руху автомобілів заблокована чи коли в результаті події виникла серйозна небезпека для автомобілів на трасі.

Як тільки доріжка траси буде звільнена, жовтий прапор показують нерухомо доти, поки не будуть остаточно прибрані наслідки події.

Якщо ця ситуація тривати більш двох кіл, треба повернутися до застосування жовтого прапора змахами, оскільки можливо нова подія в цій же зоні, що знову зажадає сигналізації про небезпеку.

Для того, щоб водії не приймали показ нерухомого жовтого прапора, як сигнал до звільнення траси, необхідно чітко вказувати їм безпечний напрямок руху по цій зоні. Така удавана тонкість, коли нерухомий прапор показується на краю траси чи безпосередньо на трасі, дуже добре сприймається водіями.

Якщо через технічні проблеми цілком звільнити трасу неможливо, необхідно повернутися до показу нерухомого жовтого прапора протягом двох кіл, а потім припинення його показу буде вказівкою до повного звільнення траси.

І навпаки, якщо траса швидко звільнена, пропонується використання зеленого прапора.

Рухливий жовтий прапор застосовують так само в умовах раптового погіршення видимості: пожежа, пил і т.п., коли поріг видимості опустився нижче припустимого.

Так само як і у випадку з нерухомим прапором, бажано розташується ближче до місця події, щоб вказувати водіям вільний простір, через яке вони повинні рухатися.

У будь-якому випадку треба усвідомлювати, що застосування зайве великого числа прапорів на тому самому посаді може ввести водіїв в оману.

Два жовтих у русі – сигнал дуже великої небезпеки: застосовується, коли траса **цілком перегороджена**, наприклад, при «завалах», що трапляється при проходженні першого кола гонки. З тієї причини, що він сигналізує про можливу зупинку, він повинний бути видний здалеку. Сигнальника повинно бути добре видно, для чого йому потрібно вийти на трасу і рухатися назустріч автомобілям. Це розташування необхідне і для того, щоб сигнал небезпеки побачили на попередньому постах, що повинний здійснювати попередню сигналізацію.

Два жовтих нерухомих, для того, щоб водії були заздалегідь інформовані і не піддавалися ризику потрапити в катастрофу і стать учасниками аварії. Паралельно потрібно сповістити про це Директора змагання, що може зупинити гонку для того, щоб полегшити втручання. У світлі сказаного, не треба застосовувати таку сигналізацію, якщо це тільки не абсолютно необхідно.

Прапор «слизька дорога» (жовтий з червоними смугами). Цей прапор винятково важливий, і роль суддів полягає в тім, щоб попередити водіїв про небезпеку, що може бути їм не видна.

Їм теж необхідно користатися дуже вміло, оскільки складно дати точне обґрунтування, що таке «олива на трасі». Втрата оливи може бути регулярної і майже непомітної. Якщо масляний картер порожній, тоді все зрозуміло, але якщо втрати оливи невеликі але постійні, винятково важко визначити місце і час утрчання.

На відміну від професійного розуміння водіїв, суддя на трасі не завжди здатний розглянути маленькі цятки на трасі. Водій, сидючи в автомобілі, часто розрізняє їх краще, оскільки вони блищать на поверхні траси. Проте, існує два ефективних методи, щоб контролювати ваш сектор:

1. Тренувальні заїзди дозволяють досить точно визначити межу швидкості, на якій можна проходити поворот, за яким ви спостерігаєте. Якщо автомобіль підходить до повороту на необхідній швидкості, а потім раптом починає різко сковзати, варто негайно перевірити стан дороги і просигналізувати прапором. Останнє не є обов'язковим, але бажаним, оскільки краще показати прапор, чим не робити цього: попередження дозволить уникнути наїзду на калюжу, що може вплинути на водіїв.

2. Спостерігати за проходженням автомобілями вашого посту позаду, у місцях найдужчого розгону чи гальмування, тоді можна виявити можливі витoki, що відбуваються через механічні поломки чи витoki через переповнення чи виходу з ладу радіатора.

Варто контролювати трасу і коли автомобіль проходить повз вас на уповільненій швидкості, через якісь проблеми, чи вам чутні ненормальні постійні звуки з двигуна чи з трансмісії або є димок, що виривається з двигуна.

У випадку поломки двигуна, що супроводжується, як правило, сильними втратами оливи, що забруднюють трасу, **необхідно показувати його нерухомо, але дуже наполегливо**. Ні в якому разі не можна показувати його змахами, оскільки тоді цей прапор легко можна сплутати з жовтим, з наслідками, що звідси випливають, чого переважно уникнути.

Корисно використовувати цей прапор і тоді, коли на трасі багато занесеного на неї піску чи опалого листя, що так само перетворює її в слизьку. Буває так само, що тільки частина траси стала вологою через дощ, що почався, про що також необхідно попереджати водіїв. Якщо вони самі це помітили і знизили швидкість, це їх не смутить. Але якщо ваш поворот буде першим, де стало слизько через дощ, вони будуть вам вдячні за підказку.

У цих випадках показувати прапор «слизька дорога» потрібно одночасно вказуючи рукою на небо, щоб не було різночитання в змісті сигналу.

У випадку, коли для видалення оливи потрібно втручання на траєкторії руху, потрібно продублювати прапор «слизька дорога» жовтим нерухомих прапором, що повинний тримати інший сигнальник.

Зелений прапор: цей прапор має дуже точний зміст:

Кінець події, про яке сигналізували раніше. Траса приведена в первісний стан.

Цей прапор не використовують, якщо щось нетранспортабельне залишилося після події на доріжці траси. Те ж саме стосується і тих випадків, коли втручання по усуненню оливи з траси не дало можливості привести її в первісний стан. Зникнення попереджувального прапора є єдиним сигналом про закінчення небезпеки.

Його застосовують і в тих випадках, коли після застосування жовтого прапора змахами, а потім нерухомого протягом кількох кругів, удалося цілком і остаточно видалити наслідку.

Використовують його так само і у тих випадках, коли сигнал небезпеки видний здалеку і водій ризикує прибути в місце небезпеки, коли вона вже перестала існувати. Небагато «зелені» указує йому, що шлях вільний (як, наприклад, зелений сигнал світлофора).

Таким чином, зона аварії позначається в такий спосіб:

- 1 нерухомий жовтий прапор на попередньому пості,
 - 1 жовтий прапор, показуваний змахами на місці аварії,
 - 1 зелений прапор на наступному пості.
- Цим обмежується вся зона нейтралізації.

Білий прапор: застосовується, щоб позначити вихід і рух по трасі будь-якого службового автомобіля (Директора змагання, пожежного, швидкої допомоги і т.п.).

Використовується так само для того, щоб подати сигнал про те, що водій має проблеми і повертається в бокси на уповільненій швидкості.

Білим прапором починають розмахувати, як тільки «повільний» автомобіль в'їжджає в зону поста, показують нерухомо, як тільки він в'їжджає в зону наступного поста, і забирають, як тільки на наступному пості прапор показують нерухомо.

Блакитний прапор: цей сигнал вважається аристократом серед сигналів. Можливо через те, що їм дуже важко оперувати. Потрібно мати великий досвід і знання проблем водіння і тактики гонки. Для застосування потрібно добре знати пристрій і можливості автомобілів, а так само потенціал і можливості водіїв. Тому тим суддям, кому доручено працювати з блакитним прапором, впливає під час тренування ретельно вивчити можливості автомобілів і настрої водіїв. Одне тільки вивчення стартового розміщення автомобілів увечері, після тренувань, дає досить інформації. Звідси очевидно, що та ж людина, що працювала із блакитним прапором на тренуванні, повинний оперувати їм і в гонці.

Нерухомий блакитний прапор: він використовується лише зрідка для офіційної сигналізації. Абсолютно безглуздо сигналізувати водіям, що йдуть групою протягом кількох кругів, що їх переслідують, тому що вони постійно спостерігають друг за другом у дзеркало заднього виду. Переважно показувати блакитний прапор водію, що рухається повільніше, ніж його автомобіль, що доганяє, якщо є чітка впевненість, що обгін почнеться в зоні вашої посадки. Це приверне увагу того кого обганятимуть, щоб він встиг ужити заходів для полегшення обгону.

Коли група водіїв змагається між собою, а їх наздоганяє їхній автомобіль, що рухається швидше, краще попередити їх заздалегідь, щоб уникнути можливих сюрпризів.

Блакитний прапор у русі: цей сигнал настійно попереджає про неминучість обгону швидким автомобілем, що наближається. Він повинний бути показаний, коли обгін повинний відбуватиметься на вашому пості. По можливості, укажіть рукою на водія, якому адресований цей сигнал.

Навіть якщо очевидно, що водій, якого обганяють, пропускає того, що обганяє, надавши йому для цього місце, краще все-таки подати сигнал, тоді в того що обганяє буде більше впевненості, що супротивник попереджений про його атаку. Нарешті, може статись так, що, навіть бачачи свого супротивника, водій, з якоїсь причини спочатку пропускає його, а потім повертається на траєкторію прямо в момент обгону.

Варто враховувати ситуації, коли один одного доганяють три водії, що рухаються на різних швидкостях. Треба уникати, щоб другий по швидкості при використанні блакитного прапора не перевірів, що діятися в нього позаду і не виїхав зі свого ряду на обгін, коли його наздоганяє третій, з непередбаченими наслідками.

Червоний прапор: не можна показувати його доти, поки по офіційних каналах зв'язку не надійде указівка від Директора змагання (не можна при цьому орієнтуватися на повідомлення по гучному зв'язку). Він вказує, що Директор змагання вирішив зупинити змагання з причини безпеки. Учасники повинні знизити швидкість і без обгону проїхати в бокси.

ВТРУЧАННЯ

ЕКІПІРУВАННЯ:

Для того, щоб бути упевненим, що втручання буде здійснюватися з максимальною ефективністю, у персоналу, що здійснює втручання, повинна бути добре помітне екіпірування:

- Рукавички і головний убір;
- Одяг повинний бути з високим застебнутим коміром і довгими рукавами, щоб можна було здійснювати втручання без затримок;

У кожного члена бригади повинна бути визначена Начальником поста роль: наприклад, відповідальний за вогнегасник, вимикач електроустаткування, ремені і т.д.

Перш, ніж розглядати детальне втручання, необхідно швидко розглянути типи поворотів, що зустрічаються на трасах і характерні помилки, які можливі при їхньому проходженні.

Безумовно, що цей перелік не вичерпний, але подає основну інформацію.

ОПИС ТИПІВ ВІРАЖІВ

Повільний крутий поворот

Повороти, що вимагають багато роботи, особливо на першому колі гонки, оскільки, повільно входячи в нього, гонщики дозволяють собі безліч різноманітних фантазій, що є передумовою до:

- Розворотів,
- Зіткнень,
- Сходів із траси при гальмуванні,
- Пізніше гальмування, супроводжуване порушенням режиму оборотів, що приводять до поломки двигуна і викиду олії,
- На перших колах у такий поворот входять відразу по трьох – чотирьох автомобіля, що найчастіше приводить до безлічі зіткнень, що викликають ризик блокування траси.

Звідси і утворюються різноманітні події будь-якого роду і у всіх точках заокруглення, тому дуже важко позначити зони евакуації.

Середній поворот:

Швидкість проходження 130-180 км/г. Найчастіші випадки при гальмуванні – «проскочив прямо», без розвороту на виході, удар об огороження, стіну, чи відбійник на виході з віражу.

- Поворот, що має, як правило, посередню видимість виходу, але до якого швидко «прикатуються», однак він вимагає гарного прикриття, щоб забезпечити безпеку втручання.
- Аварії відбуваються вже на високих швидкостях, можуть бути серйозними, вимагають швидкого і серйозного втручання.

Швидкий поворот:

- Швидкість 180-200 км/г і вище;
- Велика довжина кривої вимагає спостереження за допомогою проміжних сигнальників;
- Зони сходу з траси, як правило – наприкінці віражу;
- Виникнення «ефекту більярда», коли поворот обмежений по обидва боки відбійниками;
- Сход з дороги має майже завжди серйозні наслідки, приймаючи до уваги швидкість, що розвиваються;
- Пост нецікавий: відсутність подій приводить до нудьги, зате будь-яка помилка має серйозні наслідки. Це припускає втручання на належному рівні.

Прямі ділянки:

- Аварії завжди непередбачені, оскільки пов'язані з механічними поломками;
- Наслідки аварій завжди серйозні, оскільки пов'язані з високими швидкостями;
- Втручання повинне бути обережним, приймаючи до уваги швидкість інших водіїв.

Місця розміщення служб:

У випадку віражів, оснащених захисною сіткою. У цих випадках необхідно забезпечити і обладнати коридори для проходів через загородження. Бажано попередньо вивчити місця для найшвидших проходів, створених у цьому лабіринті. Наявність сітки зобов'язує мати як устаткування ножиці по металі, чи гострозубці інший подібний інструмент, щоб звільнити автомобіль, що заплутався

в цих «мереживах». Не потурайте водію, що бажає якнайшвидше повернутися на трасу, відвезти із собою 20 метрів сітки як гальмо.

У випадку віражів, обладнаних гравійними подушками в місцях сходу. В автомобіля дуже великі шанси знайти там «вічний спокій», у випадку сходу з доріжки. Для цього в таких місцях повинний бути передбачений автомобіль 4x4, призначений для евакуації застряглих автомобілів за допомогою буксира.

Головне:

- Уникати знаходитися в зонах сходу чи місцях, де можливі зіткнення.
- Завжди стояти обличчям до автомобілів, що дозволяє із самого початку події одержати інформацію про серйозність проблеми і визначити, які дії варто почати. Одночасно це дозволяє бачити небезпеку, що рухається, наприклад, що низько летять уламки автомобіля, і зуміти увернутися від них.
- Уникати сторонніх розмов з колегами: ваша увага необхідна для того, щоб визначити ймовірний напрямок розтікання оливи по трасі.
- Ніколи не спирайтесь і не сідаєте на металеву огорожу. Крім того, що ви можете порвати штани, якщо який-небудь автомобіль вдариться в огороження навіть у 20 чи 30 метрах від вас, ви одержите такий стусан у невідповідне місце, який напевно не одержували за своє життя.

ГОЛОВНЕ наприкінці передбачуваної зони сходу, розташовуватися таким чином, щоб втручатися в подію обличчям до автомобілів, а ніяк не знаходячись спиною до них.

- Найчастіше, персонал учасників розташовується поблизу країв траси. Ваша задача – вимагати від них люб'язно, але твердо, переміститися на спеціально відведене для них і захищене місце траси, щоб не піддавати себе небезпеці. Цей захід хоча і неприємний, але необхідний.

- Уникати розташовування перед загородженнями чи великими предметами, це дозволить вам уникнути травми, коли ці предмети можуть зрушитися в результаті удару.

Попередження перед втручанням

Як тільки відбувається аварія, перша реакція – кинутися на трасу, щоб надати допомогу. Це самий надійний засіб, щоб потрапити під автомобіль.

Спочатку переконайтесь, що ви не піддаєте себе ризику під час втручання.

Переконайтесь, що ви будете діяти під прикриттям прапора. Сигнальник може бути збитий автомобілем, і його негайно необхідно підмінити.

Застереження при втручанні:

Наказ на втручання подається відповідальною особою, як правило – Старшим суддею посту, за допомогою свистка заздалегідь обумовленими сигналами:

- Два коротких свистки для того, щоб виходити на трасу;
- Один довгий для того, щоб її негайно залишити.

Пересувайтесь тільки обличчям до автомобілів, що рухаються.

Стежте, щоб ваше переміщення не приводило вас близько до траєкторії руху автомобілів учасників.

Не забувайте, що на одномісних гоночних автомобілях колеса не закриті кузовом, у разі чого вам можуть проїхати по ногах. Одномісні автомобілі важкі і це може викликати сильний біль.

Пристрої безпеки на автомобілях

Існують пристрої пасивної безпеки на автомобілях, що не стосуються суддів на трасі, це: багатошарове вітрове скло, каркас безпеки, ремені, замки капота, безпечні баки і т.д., з яких нас цікавлять тільки два:

1. Головний вимикач електроустаткування, що роз'єднує джерело струму (акумулятор) від усіх споживачів.
2. Вогнегасник чи система пожежогасіння, що залежить від конструкції автомобіля і його групи.

1. Головний вимикач електроустаткування

Звичайно він позначається червоною блискавкою в блакитному трикутнику. Стріла блискавки спрямована до вимикача.

Існує поки три системи, що незабаром будуть стандартизовані:

- а) вимикач, якому треба натиснути;

- б) вимикач, якому треба потягнути;
- в) вимикач, якому треба повернути.

- Треба мати на увазі, що головний вимикач електроустаткування на спортивних автомобілях знаходиться біля вітрового скла з боку водія;
- В одномісних гоночних автомобілів він знаходиться біля головної дуги безпеки.

2. Вогнегасник:

Позначається буквою «Е» у червоному колі. Включається кнопкою, на яку треба натиснути. Як правило, вона знаходиться поруч з головним вимикачем електроустаткування. Нею включається система, що подає вогнегасящої речовину в кокпіт і відсік двигуна.

Типи аварій, що найчастіше відбуваються на постах спостереження:

1. Зупинки через механічні поломки:

- Перевірте, що сигналізація діє (сигнальник може бути неуважним);
- негайно евакуюйте автомобіль з траєкторії чи з зони зіткнення, при необхідності штовхаючи його, слідкуючи за тим, що робить водій;
- Довідайтеся про наміри водія (схід чи спроба ремонту);
- Повідомте Директора змагання;
- Якщо водій прийняв рішення про ремонт, не дозволяйте йому залишати автомобіль для того, щоб знайти допомога, під погрозою відсторонення від участі в змаганні. Пам'ятайте, що на трасі ніяка зовнішня допомога не дозволяється;
- Проконтролюйте, щоб він скористався тільки запасними частинами і інструментом, що знаходиться на борту автомобіля, щоб він не робив заправку оливою чи паливом (ці операції дозволені тільки в ремонтно-заправочній зоні);
- Він може одержати поради від механіка, але тільки в усній формі;
- Очевидно, що механік для цього не може виходити на трасу, і не може наблизитися до автомобіля більш, ніж на 10 метрів;
- Після ремонту запуск двигуна дозволяється тільки за допомогою стартера;
- Перевірте, щоб водій, перед тим як зрушитися з місця, надяг шолом, рукавички і пристебнувся пасами безпеки, а також не починав рух у потоці суперників. Стежте за тим, щоб він не користувався штовханням для запуску двигуна.

2. Розворот поза траєкторією

- насамперед, перевірити наявність сигналізації;
- якнайшвидше взяти під контроль водія, що розвернувся, щоб він не рушив перед іншими автомобілями;
- якщо двигун не запускається, евакуювати автомобіль у передбачену для цього зону (Стежте за тим, щоб він не користувався штовханням для запуску двигуна. Якщо таке відбулося, сповістите Директора змагання).

3. Розворот на траєкторії

- насамперед, перевірити наявність сигналізації;
- направляти водіїв на вільну частину траси;
- якнайшвидше звільнити трасу;
- забезпечити водію можливість запустити двигун і рушити, щоб він не створив перешкод іншим автомобілям

Примітка: в обох останніх випадках треба перевірити, чи не залишилися після розвороту сліди оливи на трасі.

4. Переворот

- Насамперед, відключити головний вимикач електроустаткування;
 - Якщо водій непошкоджений, краще поставити автомобіль на колеса, тримаючи наготові вогнегасник, перш, ніж відстібнути водія.
- У дійсності, водій висить на пасажирському сидінні головою вниз, і відстібнувши їх, ви піддаєте його небезпеці, коли він впавши всією вагою вниз пошкодить шийний відділ хребта;
- Видалити автомобіль з небезпечної зони, перш, ніж витягати з нього водія;

- Якщо водій одержав поранення, переломи чи знаходиться в несвідомому стані, шок від перевертання автомобіля на колеса може тільки погіршити його стан. Тому витягати його необхідно до того, як перевернути автомобіль;

- Для цього його прийдеться підтримувати одному чи двом суддям, перш, ніж відстібнути паси безпеки. Якщо це можливо, видалити уламки, що заважають, і проводити цю операцію під керівництвом медперсоналу і спеціалізованих рятувальників.

- Будьте обережні на поворотах, що мають ухили, чи на підйомах і спусках траси, оскільки після того, як автомобіль буде поставлено на колеса і водія буде видалено з автомобіля, він може самостійно рушити по схилу некерованим з найжахливішими наслідками!

Простежте, щоб в автомобіля була включена передача чи ручне гальмо, перш ніж його перевертати;

- Автомобіль, що зробив перевертот, залишає після себе охолоджувальну рідину, паливо, оливу, гальмівну рідину, акумуляторну кислоту;

- Необхідно вжити заходів до очищення траси перш, ніж вважати свої дії закінченими;

- Не забудьте повідомити про те, що трапилося, Директору змагання.

5. Сильний удар автомобілів між собою чи в огороження

- відключите головний вимикач електроустаткування (не переплутати в поспіху з вмикачем системи пожежогасіння: перезарядження його коштує дорого!);

- упевнитися, що напоготові є вогнегасник: пожежа може початися з запізненням;

- допомогти водію залишити автомобіль і передати його медичній службі: деякі удари в шоку не залишають помітних слідів;

- якщо удар був сильним, перевірте, чи не відлетіли на трасу які-небудь деталі (радіатор, колеса і т.п.);

- заберіть автомобіль із траси, стежачи за тим, щоб не зіпсувати те, що можна ще зберегти: водій буде вам вдячний;

- необхідно вжити заходів для очищення траси;

- повідомте Директора змагання.

6. Сильний удар без пожежі, водій у несвідомому стані:

- відключите головний вимикач електроустаткування;

- переконається, що приготовлено протипожежні засоби;

- негайно перевірити, що у водія немає сильної кровотечі, про яку можуть свідчити великі плями крові, перевірити чи не піддається він небезпеці задихнутися запалим язиком чи від серозної рідини.

Якщо в нього виявлені один чи обидва симптоми, необхідно зупинити кровотечу чи звільнити дихальні шляхи засобами, що розглянуті нижче.

- Передати водія під спостереження лікаря;

- У деяких випадках необхідно перш, ніж витягати водія, забрати автомобіль із траси. У дійсності, найбільше небезпечно працювати на трасі, оскільки дисципліна водіїв не завжди гарантує дотримання вказівок в процесі подолання великої дистанції.

7. Удар разом із загорянням.

Такий випадок є найсерйознішим з тих, що можуть статися з водієм, він є основною причиною загибелі гонщиків в останні роки. Незважаючи на те, що були створені безпечні баки і структури, що деформуються, що значно знизило небезпеку загоряння, незважаючи на те, що існують пожежники на постах уздовж траси, необхідність виграти секунди при виникненні вогню, зобов'язує суддів бути готовими ефективно втручатися. Втручання при пожежі винятково складна справа, і найменша нерозторопність може нанести серйозні втрати.

Проміжок часу, за який можна втрутитися, дуже короткий (до 30 секунд). По закінченню цього часу водій практично не має шансів вижити. Тому необхідно створити максимум можливостей для якнайшвидшого втручання, у якій би частині траси це не відбувалося.

Судді, не задіяні в роботі спеціальних офіційних пожежних служб, доповнюють їх.

У переважній більшості випадків судді мають у своєму розпорядженні два типи вогнегасників у 9 і 50 кілограм.

Великий 50-кілограмовий вогнегасник громіздкий, має обмежену мобільність, що не дає найчастіше можливість застосовувати його, але має чудова якість – ефективну боротьбу з вогнем. З огляду на те, що водій чекає швидкої допомоги, набагато більш ефективним є використання 9-кілограмового вогнегасника.

Розглянемо в зв'язку з цим останній більш докладно. Він являє собою балон циліндричної форми, розмірами приблизно 25 дм у діаметрі і 70 дм довжиною, зверху якого прироблена ручка розпилювача, постачена дозуючим важелем. Ручка для перенесення звичайно є вмикачем і забезпечена чекою.

Приведення в дію:

1. Зняти чеку, зірвавши plombу;
2. Задіяти вогнегасник, у залежності від типу апарата, натиснувши на ручку одним ударом чи натискаючи на передбачену для цього гашетку. Цією дією вивільняється вуглекислий газ, що міститься в балоні, що утворить сніжну вогнегасячу піну.
3. Натискаючи на гашетку, що знаходиться на кінці трубки, ви можете точно дозувати кількість піни і направляти її на джерело вогню. **Потрібно розраховувати на те, що вогнегасник буде працювати від 10 до 15 секунд.**

Примітка: Звичайно, натискаючи на гашетку вогнегасника, користувач очікує негайної дії, однак на початку утвориться дуже слабкий струмінь, неадекватна передбачуваному ефекту. Це відбувається через те, що піна, що є результатом розширення стиснутого вуглекислого газу, утвориться через секунду після початку витікання. Звільняючись з балона, вуглекислий газ утворить сніжну піну на виході їхнього розтруба наприкінці з'єднувальної трубки. Тому краще почекати 1..2 секунди, перш, ніж включити вогнегасник на повну потужність.

Це просто: як тільки ви побачили, що аварія супроводжується загорянням, зірвіть запобіжну чеку, і вдарте по ручці вогнегасника (приведіть його в дію) перш, ніж відправитися на місце втручання.

Цей проміжок часу достатній, щоб утрючатися з максимальною ефективністю.

Не пускаєте в хід вогнегасник перш, ніж відправитися на втручання, якщо у вас немає впевненості, що він вам знадобиться: один раз приведений у дію вогнегасник не може довго зберігатися в стані чекання. Його варто спустошити і віддати на зарядку, що само по собі дуже дороге.

Пожежа.

Наближення до вогню:

Якщо ви ніколи не зіштовхувалися з цією проблемою, важко уявити собі жар, створюваний стіною полум'я обійнятого вогнем автомобіля. Наближення до вогню на відстань, що дозволяє здійснити втручання, утрудняється високим тепловим впливом на незахищені поверхні шкіри. Щоб наблизитися на зайві кілька метрів, корисно тримати розтруб працюючого вогнегасника, щоб струмінь був на рівні голови, оскільки конус піни, що розпорошується, створює термічний екран, що дозволяє здійснити втручання в більш-менш комфортних умовах.

Незважаючи на те, що кожна секунда здається гонщику, що сидить у середині багаття, надзвичайно довгої, переважно все-таки обійти автомобіль навколо, щоб атакувати вогонь по напрямку вітру. Крім того, що вітер буде відносити від вас вогонь і дим, він же буде направляти піну у вогонь. З однієї сторони це поліпшить видимість, а значить і ефективність утручання, з іншого боку – компенсує втрату часу на пошук зручного для втручання місця біля автомобіля.

Поява безпечних баків і структур, що деформуються, робить майже неможливим вибух паливного бака. Однак така можливість існує завжди, особливо там, де такі конструкції ще не застосовуються. Іноді недосвідчені судді переривали своє втручання через виникнення сліпучого ефекту різким виникненням білого струменя піни, що викликає природний переляк. Мова йде про відомий і легко з'ясовному феномені: тіло, поміщене у вогонь, швидко поглинає тепло, випускаючи теплове і світлове випромінювання (Таким же способом проводять спектральний аналіз зірок в астрономії, вивчаючи їхнє світіння). Вміст вогнегасника у своїй основі має хімічний склад, що випромінює при нагріванні жовте світло. Це раптове світіння і є тим самим спалахом, що приводить до неприємного ефекту.

У цьому немає ніякої небезпеки. Це світіння говорить про значне поглинання енергії, розповсюджуваної полум'ям, що знижує температуру, створюючи більш комфортні обставини, що повинно змушувати продовжувати боротьбу, а не відступати!

Іноді корисно упустити небагато часу, щоб здійснити цю атаку вдвох: коли вогнище полум'я сильний, може бути недостатньо одного вогнегасника, щоб справитися з ним. Час, витрачений на пошуки другого вогнегасника чи іншого судді-рятувальника, може привести до повторного загоряння. Краще проводити втручання спільно, тоді воно буде більш ефективним.

Дати можливість гонщику зітхнути чистим повітрям – питання життя і смерті. Системи пожежогасіння, якими обладнаються сучасні автомобілі, здатні зробити цю допомогу автоматично. Якщо вона не спрацювала сама, варто наблизитися до місця розміщення гонщика, ізолювавши його від полум'я, для того, щоб включити систему пожежогасіння.

Варто так само остудити кокпіт, використовуючи для цей пульверизатор, наповнений водою, що має перевагу в тім, що серйозно знижує температуру, розпорошуючи воду. Під час вибухів тепер не відбувається викиду палива, однак не слід зневажати можливістю такого випадку, автомобіль разом з вами може бути знову охоплений полум'ям, Піна, викинута з вогнегасника, забезпечує тільки тимчасовий захист.

Боротьба з вогнем поодиноці небезпечна і у більшості випадків – даремна. Краще проводити атаку проти вогню новими вогнегасниками, чим брызкати «ріденьким струмком».

Після того, як пожежа погашена, варто витягти гонщика і, якщо це необхідно, остудити розпечені поверхні водою, оскільки розпечені частини краще сірників можуть стати причиною повторного загорання.

Якщо вогонь виник у підкапотному просторі, не відкривайте його відразу: викид полум'я до якого виник приплив кисню, обпалить вам обличчя. У момент відкриття треба розташовуватися нижче рівня капота, щоб уникнути влучення в зону стовпа полум'я.

Перш, ніж робити дії з вогнегасником, треба мати наготові запасний, оскільки вогонь може виникнути знову. Як правило на одного водія необхідно декілька суддів-рятівників.

Використаний вогнегасник покладіть на землю з таким розрахунком, щоб у поспіху не схопити його знову, якщо вам знадобиться знову боротися з вогнем.

Як втручатися при пожежі:

Треба вміти втручатися вчасно, але не виявляючи зайвої заподадливості: даремно відкривати підряд усі вогнегасники, що знаходяться на посту, якщо тільки ви побачили полум'я. Якщо біля вашого посту зупинився автомобіль, колеса якого димляться, немає необхідності відкривати вогнегасник. Якщо він порошковий – нема рації обробляти їм розпечені диски. Якщо він водяний, у кращому випадку це викличе утворення тріщин на дисках, за що гонщик вас згадає ще не раз...

Після пожежі подумайте, як замінити використані вогнегасники: ніхто не застрахований, що на вашому пості посаді не буде нової аварії.

Після гасіння не забудьте, що вміст вогнегасника, потрапивши на асфальт, робить його слизьким. Варто очистити його, подавши водіям відповідний сигнал.

Ковзання

Утручання при розливі оливи:

Поява сучасних м'яких сортів гуми в шинах вимагає правильного втручання з появою оливи на трасі. У протигагу старим гоночним шинам, що виготовлялися з твердої гуми, що дуже погано тримала дорогу навіть при невеликій кількості оливи, сучасні сліки, виготовлені з м'якої гуми, мають властивість засмоктувати масляну плівку майже без погіршення умов зчеплення.

У тих випадках, коли олива розлита занадто сильно, дуже важливо швидко знайти її, подати сигнал про цьому і засипати плями цементом. Наявність пилу на трасі іноді позначається негативно. Вона не тільки погіршує видимість, але і накопичується уздовж траєкторії, провокуючи учасників сходити з ідеальної лінії руху. Треба обмежувати втручання тими ділянками, де багато оливи, що утворилися, як правило, через обрив шлангу або пробою картера.

Для боротьби з цим, на визначених місцях кільцевих трас суддям виділяють для роботи цемент, вапно чи синтетичні матеріали. Жоден з цих матеріалів не є ідеальним засобом і, зокрема, особливо вони малоефективні під дощем.

Як ми говорили раніше, перша частина втручання при наявності оливи – виявлення. Це насамперед ваша роль і роль сигнальників. Утрата зчеплення – це пастка №1 для гонщиків, чому безліч прикладів. Ваша задача – постійно стежити за трасою і без коливань втручатися, коли це необхідно, і коли автомобілі вам дозволяють. Досвід вас швидко навчить, за якими заїздами треба особливо стежити.

Варто також негайно сповіщати про це сигнальнику з прапором. Постарайтеся, щоб у вас було повне взаєморозуміння із сигнальниками: він повинний чітко розрізняти ваші сигнали.

Втручання як таке:

Підготуйте мішечки, що містять по 1-2 кг абсорбуючого речовини. Ними простіше керуватися і вони легше, ніж мішками по 20 кг.

Починайте, по можливості, обличчям до руху: завжди більш спокійно, коли «ці добродії гонщики» знаходяться в зоні вашої видимості.

Орудуйте маленькою лопаточкою, совочком чи руками, розкидаючи, як сівач, невеликі порції речовини. Цього досить, щоб поглинути оливу і уникнути виникнення курної хмари при проїзді на нього.

За допомогою мітел чи твердих щіток цю речовину треба замести в дрібні тріщини на асфальті, куди потрапила олива.

Як тільки це стане можливо, підметіть всю трасу, а не тільки траєкторію.

Пам'ятайте, що неприбраний цементний пил, піднятий у повітря, дуже небезпечний для гонщиків: переслідувач зненацька попадає в сліпучу хмару цементного вибуху, що може викликати втрату контролю над автомобілем. Для двигуна це теж не занадто приємно. Ретельно продумайте і прорепетируйте цю роботу. Кожен рух повинен бути зроблений так, щоб не відволікати гонщиків від основного заняття – водіння, все інше – ваш обов'язок, не забувайте про цьому!

Необхідно стежити за усім, що може погіршувати зчеплення: гравій, обпале листя і т.п., тому підмітання траси – першорядний обов'язок, що дозволить уникнути великого ризику. Треба до неї серйозно готуватися.

Маленькі камінці також являють собою значну небезпеку.

Знаходячись пліч-о-пліч з гонщиками під час змагань, ваш обов'язок – стежити за станом траси у вашому секторі не тільки під час заїзду, але і між ними.

ПОСІБНИК З РОБОТИ КОМПЛЕКСНОЇ СУДДІВСЬКОЇ БРИГАДИ КЧ-СД

Устаткування і транспорт

Щити – знаки суддівські

- | | |
|---|---------|
| 1. «До КЧ 10 м» (годинник на жовтому тлі) | 2 прим. |
| 2. «Пункт КЧ» (годинник на червоному тлі) | 2 прим. |
| 3. «Старт СД» (білий прапор на червоному тлі) | 2 прим. |
| 4. «До фінішу СД 200м» (картатий прапор на жовтому тлі) | 2 прим. |
| 5. «Фініш СД» (картатий прапор на червоному тлі) | 2 прим. |
| 6. «Місце одержання результату» (напис «STOP» на червоному тлі) | 2 прим. |
| 7. «Кінець всіх обмежень» (чорні діагональні смуги в колі на білому/бежевому тлі) | 4 прим. |

Жилети суддівські: Червоний (чи зелений) – 1 (на старті), жовті – 4 (1 – на КЧ, 1 – на старті, 2 – на «СТОП»).

Годинник суддівські – три комплекти (1 – на КЧ, 1 – на Старті СД, 1 – на Фініші СД)

Протоколи суддівські: (КЧ – 1 комплект, Старт СД – 1 комплект, Фініш СД – 1 комплект, «СТОП» - 1 комплект + 1 - результати).

Табло результатів: для ведення екрана результатів СД – 1 комплект.

Телефони для зв'язку «ФІНІШ - СТОП»: два телефонних апарати (із джерелами живлення) + 250-300 м. кабелю на катушці.

Комплект засобів зв'язку для здійснення постійного зв'язку між «Стартом» і «СТОПом» і зв'язку з Директором змагання.

Вогнегасники вуглекислотні (типу ОУ-2): 4 прим. (1 – на КЧ; 1 – на Старті СД; 1 – на Фініші СД; 1 – на «СТОП»).

Транспорт: 5 а/м (1 – Ст. бригади; 1 – КЧ; 1 – Старт СД; 1 – Фініш СД; 1 – «СТОП»).

СКЛАД БРИГАДИ І ФУНКЦІОНАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКИ:

1. Старший суддя бригади.

Організує роботу всієї бригади в цілому – в обох контрольних зонах «КЧ – Старт СД», «Фініш СД – СТОП». При розгортанні бригади на місці роботи контролює правильність розміщення суддівських постів бригади і щитів – знаків, комплектацію всіх суддівських постів необхідним устаткуванням і приладами хронометражу.

Перевіряє підготовку всієї траси СД на відповідність вимогам «Плану безпеки»: розміщення перекриття, обладнання місць скупчення глядачів огорожувальною стрічкою, наявність на своїх постах Дорожніх комісарів, працівників служби охорони і бригад «Швидкої допомоги».

Основне місце роботи при проходженні «спортивного каналу» - контрольна зона «КЧ – Старт СД». Суміщає функції Старшого цієї контрольної зони. При проїзді «Закриваючого» автомобіля доповідає Начальнику безпеки про готовність СД до проведення. Має постійний радіозв'язок з контрольною зоною «Фініш СД - СТОП». У разі потреби приймає рішення про вихід «Швидкої допомоги».

Постійно – у черговому режимі – знаходиться на зв'язку з Директором змагання (чи Центром ралі) з метою негайної передачі інформації при зміні планових умов проведення СД.

При рішенні Директора змагання про зупинку роботи СД – негайно доводить інформацію до суддів старту СД і дає їм указівку про випуск «спортивного каналу» у дорожньому режимі. При цьому відмітка часу в маршрутних документах екіпажів на старті СД проводиться обов'язково.

КОНТРОЛЬНА ЗОНА «КЧ – СТАРТ СД»:

1. Старший суддя «КЧ».

Знаходиться в суддівському автомобілі з установленим перед ним щитом-знаком «КЧ» (зображення циферблата годин на червоному тлі). Відповідає за роботу суддівського посту КЧ. Контролює час в'їзду спортивного автомобіля в контрольну зону і час подачі Карнета (Контрольної

Карті). Робить усі необхідні відмітки часу в маршрутних документах екіпажів і суддівському протоколі. Проставляє в Карнеті екіпажа «Плановий час старту» на СД.

2. Суддя «КЧ».

Знаходиться поруч із суддівським автомобілем із установленим перед ним щитом-знаком «КЧ» » (зображення циферблата годин на червоному тлі). Приймає від екіпажа Карнет (Контрольну Карту) і передає Старшому судде КЧ для запису необхідних відміток, після чого – повертає Карнет (Контрольну Карту) екіпажу.

При наявності демонстраційного (перекидного) годинника – відслідковує момент переходу хвилин і переставляє показання на демонстраційному табло годинника.

3. Старший суддя «Старту СД» (суддя-стартер).

Знаходиться поруч із суддівським автомобілем з встановленим щитом – знаком «Старт СД» (зображення білого прапора на червоному тлі). Контролює перебіг часу по суддівському годиннику. Приймає від екіпажа Карнет (Контрольну Карту), звіряється з відміткою «Плановий час старту» на СД, передає Карнет (Контрольну Карту) **Секретарю «Старту СД»** для відмітки «Часу старту» екіпажа до суддівського протоколу і у Карнет (Контрольну Карту).

Останнє здійснюється або відповідно до відмітки «Планового часу старту», або з урахуванням реальної обстановки на Старті СД (необхідність заміни колеса екіпажу; затримка старту за умовами безпеки і т.п.), про що дається вказівка Секретарю «Старту СД».

Після чого повертає Карнет (Контрольну Карту) екіпажу і відповідно до призначеного «Часом старту» здійснює процедуру старту.

4. Секретар «Старту СД».

Знаходиться в суддівському автомобілі встановленому за щитом-знаком «Старт СД» (зображення білого прапора на червоному тлі). Приймає від **Судді-стартера** (Старшого судді «Старту СД») Карнет (Контрольну Карту) і призначає екіпажу «Час старту» або відповідно до відмітки «Планового часу старту», або, при наявності позаштатних ситуацій, за вказівкою Старшого судді «Старту СД». Веде суддівський протокол і робить відмітки про «Час старту» у Карнеті (Контрольній Карті).

КОНТРОЛЬНА ЗОНА «ФІНІШ – СТОП СД»:

1. Суддя-хронометрист «Фінішу СД».

Знаходиться в суддівському автомобілі, встановленому поза трасою у фінішному «створі» СД. Веде хронометраж на фінішному «створі» СД – фіксує час перетинання «лінії фінішу» спортивним автомобілем, вносить цей час, а також стартовий номер автомобіля в суддівський «Протокол Фінішу СД». Негайно після цього – по телефону – передає зафіксований час фінішу екіпажа і стартовий номер автомобіля на пост «СТОП СД» **судді-секретарю «СТОПа» СД.**

2. Дублюючий суддя-хронометрист «Фінішу СД».

Знаходиться в суддівському автомобілі, встановленому поза трасою у фінішному «створі» СД. Веде хронометраж на фінішному «створі» СД – фіксує час перетинання «лінії фінішу» спортивним автомобілем, вносить цей час, а також стартовий номер автомобіля в дублюючий суддівський «Протокол Фінішу СД».

3. Секретар «Фінішу СД»

Знаходиться поруч із **Суддею-хронометристом «Фінішу СД»** у суддівському автомобілі, встановленому поза трасою у фінішному «створі» СД. Веде «доріжку» проходження спортивних автомобілів. При перетинанні «лінії фінішу» спортивним автомобілем голосно повідомляє стартовий номер автомобіля, що фінішував, і вносить цей номер в окремий суддівський протокол.

4. Суддя «СТОПа СД».

Знаходиться поруч із суддівським автомобілем встановленим за щитом-знаком «STOP». Приймає від екіпажа Карнет (Контрольну Карту) і передає його Старшому Судді «СТОПа СД» для проведення процедури відмітки, по завершенню якої повертає Карнет (Контрольну Карту) Екіпажу. Контролює відповідність стартового номера на Карнеті (Контрольної Карті) стартовому номеру екіпажа.

5. Старший суддя «СТОПа СД».

Є Старшим суддею контрольної зони «Фініш – СТОП СД»)

Знаходиться в суддівському автомобілі встановленим за щитом-знаком «STOP». Одержує (по телефону) від **Судді-хронометриста «Фінішу СД»** інформацію про спортивний автомобіль, що

фінішував - час фінішу (години, хвилини, секунди) і стартовий номер. Негайно вносить цю інформацію в суддівський «Протокол СТОПа СД»

Приймає від **Судді «СТОПа СД»** Карнет (Контрольну Карту) екіпажа і переписує у відповідну графу Карнета «Час фінішу» із суддівського «Протоколу СТОПа СД».

Тільки після цього виринає з Карнета «Відривний лист» (рожевого кольору) і передає його **Судді результатів**, після чого – через **Суддю СТОПа СД** – повертає Карнет (Контрольну Карту) екіпажу.

При порушенні зв'язку з «Фінішем СД» чи відсутності інформації про час фінішу – на нижньому полі листа Карнета робить запис «**Без часу**» і ставить свій підпис. Після чого без затримок повертає Карнет (Контрольну Карту) Екіпажу. У суддівський «Протокол СТОПа СД» вписує в цьому випадку тільки стартовий номер екіпажа.

6. Суддя результатів.

Знаходиться в одному автомобілі зі **Старшим суддею «СТОПа СД»** і приймає від нього «Відривні аркуші Карнета». Переносить з чергового «Відривного аркуша Карнета» у суддівський «Протокол результатів СД» стартовий номер, час фінішу (години, хвилини, секунди) і час старту (години, хвилини) даного екіпажа.

Зібрані «Відривні аркуші Карнета» передає – за вимогою – радисту Служби зв'язку для передачі даних в Обчислювальний Центр ралі.

Обчислює результат даного екіпажа (шляхом вирахування часу старту з часу фінішу) на даному СД, заносить обчислений результат у «Протокол результатів СД» і передає цей результат (голосом чи шляхом показу протоколу) **Судді-секретарю «Табло результатів»**

7. Суддя-секретар «Табло результатів».

Знаходиться поруч із суддівським автомобілем встановленим за щитом-знаком «STOP». Одержавши інформацію про результат чергового екіпажа, що фінішував, **від Судді результатів** (стартовий номер, розрахований результат проходження даного СД), заносить цю інформацію на «Табло результатів», що встановлюється в 15-20 метрах за суддівським автомобілем «Стопа» - недалеко від суддівського щита-знака «Кінець всіх обмежень».

ПОСАДОВІ ІНСТРУКЦІЇ СУДДІВ КОМПЛЕКСНОЇ БРИГАДИ КЧ-СД

СТАРШИЙ СУДДЯ БРИГАДИ

ПРИ РОЗГОРТАННІ БРИГАДИ ДО ПОЧАТКУ «СПОРТИВНОГО КАНАЛУ»:

- контролює розміщення суддівських постів «КЧ – Старт СД»;
- контролює розміщення суддівських постів «Фініш – СТОП СД»;
- перевіряє правильність розміщення і установки на робочих місцях суддівських автомобілів КЧ, Старту, Фінішу і СТОПа;
- перевіряє правильність встановлення щитів-знаків у такій послідовності (по ходу руху учасників):

у контрольній зоні «КЧ – Старт СД» -

1. «До КЧ 10 м» (годинник на жовтому тлі),
2. «Пункт КЧ» (годинник на червоному тлі),
3. «Старт СД» (білий прапор на червоному тлі),
4. «Кінець всіх обмежень» (чорні діагональні смуги в колі на білому/бежевому тлі),

у контрольній зоні «Фініш – СТОП СД» -

5. «До фінішу СД 200м» (картатий прапор на жовтому тлі),
6. «Фініш СД» (картатий прапор на червоному тлі),
7. «Місце одержання оцінки» (напис «STOP» на червоному тлі),
8. «Кінець всіх обмежень» (чорні діагональні смуги в колі на білому/бежевому тлі);

- контролює наявність на постах КЧ, Старту і Фінішу приладів хронометражу;
- перевіряє наявність і функціонування зв'язку:
 - а) між Стартом і Стопом СД (радіозв'язок),
 - б) з Директором змагання, Центром ралі (радіозв'язок),
 - в) між Фінішем СД і СТОПом (польовий телефон + радіо);

У ВЗАЄМОДІЇ З НАЧАЛЬНИКОМ БЕЗПЕКИ ЦЬОГО СД І ВІДПОВІДНО ДО «ПЛАНУ БЕЗПЕКИ» ЦЬОГО СД:

- Перевіряє розміщення перекриття СД і наявність на місцях «Дорожніх комісарів» і працівників забезпечення охорони правопорядку;
- Перевіряє облаштованість і устаткування місць скупчення глядачів
- Перевіряє наявність на місці Старту СД бригади «Швидкої допомоги»
- Перевіряє наявність на місцях з боку Старту, Фінішу СД і запланованих місцях по трасі СД екіпажів ДАІ;
- Доповідає Начальнику безпеки, що проїжджає в «Закриваючому» автомобілі про готовність усього СД до проведення;

ПІД ЧАС ПРОХОДЖЕННЯ «СПОРТИВНОГО КАНАЛУ»:

- Після відкриття «спортивного каналу» постійно знаходиться в контрольній зоні «КЧ – Старт СД» і – у черговому режимі – має постійний зв'язок з фінішем свого СД, а також з Директором змагання;
- Контролює проходження «спортивного каналу»;
- При виникненні позаштатної ситуації – негайно доповідає Директору змагання (чи в Централі);
- При одержанні по зв'язку з боку Фінішу СД інформації про необхідність надання медичної допомоги постраждалому екіпажу:
 - а) зупиняє на Старті СД «спортивний канал»
 - б) уточнює по зв'язку місце аварії
 - в) висилає на місце аварії бригаду «Швидкої допомоги»
 - г) після узгодження з Директором змагання рішення про припинення роботи СД дає вказівку Старшому судді Старту СД про випуск частини «спортивного каналу», що залишилась, у дорожньому режимі (з 1-хвилинним інтервалом і обов'язковою відміткою часу на Старті СД в Карнетах (Контрольних Картах) учасників і суддівському протоколі),
 - д) виїжджає на місце аварії слідом за бригадою «Швидкої допомоги» з метою уточнення всіх обставин,
 - е) про всі дії негайно доповідає по зв'язку Директору змагання;

ПРИ ПЛАНОВОМУ ЗАКІНЧЕННІ «СПОРТИВНОГО КАНАЛУ»:

- Дочекавшись приходу обох «Відкриваючих» автомобілів (1-я і 2-я «мітла») із Заступником Начальника безпеки, і тільки за вказівкою 2-й «мітли»! – починає «згортання» роботи бригади в контрольній зоні «КЧ – Старту СД»;
- По зв'язку передає команду про закінчення роботи в контрольну зону «Фінішу – Стопа СД»;
- Контролює здачу суддівських протоколів 2-й «мітли»
- Контролює збір усіх щитів-знаків із суддівських постів бригади;
- Приймає рішення про місце збору всієї бригади;
- Знімає режим очікування бригад «Швидкої допомоги» і ДАІ;
- При наявності планової роботи на іншому СД – відповідає за переїзд усієї бригади на наступне місце роботи;
- По закінченні роботи бригади здає все суддівське устаткування до обумовленого місце і час.

СУДДІВСЬКИЙ ПОСТ «КЧ» (КОНТРОЛЬ ЧАСУ)

1. Старший суддя «КЧ»:

- знаходиться в автомобілі КЧ
- контролює час перетинання спортивним автомобілем лінії початку контрольної зони «КЧ» (місце встановлення щита-знака з зображенням циферблата годинника на жовтому тлі – за 10-25 метрів до КЧ);
- контролює час подачі екіпажем Карнета;
- приймає від Судді КЧ Карнет екіпажа, що знаходиться у своєму автомобілі поруч із суддівським автомобілем КЧ;
- записує час подачі Карнета – годину і хвилину – у графу «Час відмітки» у Карнеті і у суддівському «Протоколі КЧ»
- додавши до цього часу 3 (три) хвилини, записує в графу Карнета «Плановий час старту» - година і хвилину;
- через Суддю КЧ повертає Карнет екіпажу;
- по закінченні роботи – підписує оформлений за часом відкриття і закриття «Протокол КЧ» і здає його 2-й «мітли».

2. Суддя «КЧ»:

- знаходиться поруч з автомобілем КЧ із боку «робочого» вікна Старшого Судді КЧ;
- приймає з вікна екіпажа, що під'їхав, Карнет і передає його у вікно Старшому судде КЧ – для здійснення процедури відмітки.
- Після здійснення відмітки повертає Карнет екіпажу;
- при наявності демонстраційного годинника – контролює перебіг часу по годиннику, що знаходиться в Старшого судді КЧ і переставляє показання на демонстраційному табло годинника.

СУДДІВСЬКИЙ ПОСТ «СТАРТ СД» (СТАРТ ШВИДКІСНОЇ ДІЛЯНКИ)

1. Старший суддя «Старту СД» (суддя-стартер):

- Знаходиться поруч з автомобілем «Старту СД» з боку «робочого» вікна Секретаря «Старту СД»;
- Контролює перебіг часу по цифровому годиннику, що тримає в руках;
- Приймає від екіпажа Карнет і звіряється (по Карнету) з «Плановим часом старту» (годину і хвилину);
- Передає Карнет екіпажа у вікно Секретарю «Старту СД» для запису до суддівського протоколу «Планового часу старту» як «Часу старту» (годину і хвилину) – до протоколу і Карнет;
- Перевіряє записаний у Карнет «Час старту» (годину і хвилину) і повертає Карнет екіпажу;
- За бажанням екіпажа – показує йому суддівський годинник;
- Перевіряє готовність екіпажа – включення фар (як мінімум – ближнього світла), пристебнуті ремені і застебнуті шоломи;
- У точній відповідності з записаним «Часом старту» робить процедуру старту екіпажа:
 - а) голосом голосно відраховує перебіг передстартової хвилини: «Залишилося 30 секунд!..», «Залишилося 15 секунд!..», «Залишилося 10 секунд!..»,
 - б) останні п'ять секунд дублюються жестом руки з показом відкритих п'яти...-чотирьох...-трьох...-двох...-одного пальців і змаху руки нагору з командою голосом «Старт!..»;
- при виникненні необхідності екіпажу, що готується до старту, замінити пошкоджене колесо – дає вказівку відвести автомобіль екіпажа убік для роботи з заміни колеса і, у подальшому – призначає йому новий «Час старту» (годину і хвилину), зробивши запис **«Зміна колеса»** - як у суддівському Протоколі, так і в Карнеті екіпажа;
- при зупинці роботи СД за рішенням Директора змагання і відповідній вказівці Старшого судді бригади:
 - а) припиняє випуск спортивних автомобілів на трасу СД,
 - б) фіксує через Секретаря Старту СД в суддівському протоколі час зупинки роботи СД (годину і хвилину),
 - в) при одержанні вказівки Старшого судді бригади про випуск спортивних автомобілів на трасу СД в «дорожньому режимі» через Секретаря Старту СД робить відмітку часу старту (годину і хвилину) як у суддівському Протоколі, так і в Карнеті екіпажів;
 - г) випускає спортивні автомобілі на трасу СД при настанні відповідних хвилини «Часу старту» без подачі стартової команди, попереджаючи кожен екіпаж, що рух по трасі цього СД здійснюється в «дорожньому режимі».
- по закінченні роботи – підписує оформлений за часом відкриття і закриття «Протокол Старту СД» і здає його 2-й «мітлі».

СУДДІВСЬКИЙ ПОСТ «ФІНІШ СД» (ФІНІШ ШВИДКІСНОЇ ДІЛЯНКИ)

1. Суддя-хронометрист «Фінішу СД»:

- Знаходиться в автомобілі «Фінішу СД» у фінішному «створі»;
- Фіксує за допомогою клавіш друкуючого годинника час (години, хвилини і секунди) перетинання «лінії фінішу» спортивним автомобілем і візуально фіксує його стартовий номер;
- Негайно – по телефону – передає цей час (години, хвилини і секунди) разом з стартовим номером автомобіля, що фінішував, Старшому судді «Стопа СД»;
- Записує зі стрічки годинника час фінішу (години, хвилини і секунди) у перший вільний рядок суддівського «Протоколу Фінішу СД», а на стрічці годинника кольоровим фломастером поруч з часом фінішу вписує стартовий номер екіпажа.

2. Дублюючий суддя-хронометрист «Фінішу СД»:

- Знаходиться в автомобілі «Фінішу СД» у фінішному «створі»;
- Фіксує за допомогою клавіш друкуючих годинників час (години, хвилини і секунди) перетинання «лінії фінішу» спортивним автомобілем і візуально фіксує його стартовий номер;
- Записує із стрічки годинника час фінішу (години, хвилини і секунди) у перший вільний рядок Дублюючого суддівського «Протоколу Фінішу СД», а на стрічці годинника кольоровим фломастером поруч з часом фінішу вписує стартовий номер екіпажа.

3. Секретар «Фінішу СД»:

- Знаходиться в автомобілі «Фінішу СД» у фінішному «створі»;
- візуально фіксує при перетинанні «лінії фінішу» спортивним автомобілем його стартовий номер і називає його вголос;
- Записує в перший вільний рядок суддівського «Протоколу Фінішу СД» стартовий номер екіпажа, тобто веде «доріжку фінішу»;
- З появою на фініші одночасно більш одного автомобіля – визначає послідовність перетинання «лінії фінішу», тобто хто за ким, і передає цю послідовність Суддям-хронометристам Фінішу СД.

СУДДІВСЬКИЙ ПОСТ «СТОП СД»

(МІСЦЕ ОДЕРЖАННЯ ЕКІПАЖЕМ ВІДМІТКИ ФІНІШУ)

1. Старший суддя «СТОПа СД»:

- (Старший суддя контрольної зони «Фінішу – СТОПа СД» - відповідає за роботу обох постів)
- знаходиться в автомобілі «Стопа СД»;
- приймає - по телефону - від Судді-хронометриста «Фінішу СД» час фінішу (години, хвилини, секунди) і стартовий номер екіпажа, що фінішував, відразу записуючи їх у суддівський «Протокол Стопа СД»;
- приймає від Судді «Стопа СД» Карнет екіпажа, що фінішував, і переписує із суддівського «Протоколу Стопа СД» у відповідну графу Карнета «Час фінішу» (години, хвилини і секунди).
- тільки після цього! вириває з Карнета «Відривний аркуш» (рожевого кольору) і передає його Судде результатів, що знаходиться поруч;
- при порушенні зв'язку з «Фінішем СД» чи відсутності інформації про час фінішу екіпажа по будь-якій іншій причині – на нижньому полі Карнета робить запис «Без часу», ставить поруч свій підпис, вилучає «Відривний аркуш» Карнета (рожевого кольору) і без затримки повертає Карнет екіпажу; у протоколі фіксує тільки стартовий номер цього екіпажа.

2. Суддя «СТОПа СД»:

- знаходиться поруч із суддівським автомобілем «Стопа СД» з боку «робочого» вікна Старшого Судді «Стопа СД»;
- приймає від екіпажа, що фінішував, Карнет і передає його Старшому Судде «Стопа СД» для проведення процедури відмітки, по завершенню якої повертає Карнет екіпажу;
- контролює відповідність стартового номера автомобіля екіпажа стартовому номеру на Карнете.

3. Суддя результатів:

- знаходиться в автомобілі «Стопа СД»
- приймає від Старшого судді «Стопа СД» «Відривні аркуші» Карнетів і переносить з них у суддівський «Протокол результатів СД» стартовий номер, «Час фінішу» і «Час старту» кожного екіпажа;
- обчислює результат екіпажа на цьому СД шляхом вирахування «Часу старту» з «Часу фінішу» і записує його в графу «Результат» суддівського «Протоколу результатів СД»;
- відразу ж передає результат екіпажа разом із стартовим номером (голосом чи показуючи протокол) Судде-секретарю «Табло результатів».

4. Суддя-секретар «Табло результатів»:

- перед початком роботи – встановлює «Табло результатів» з правої сторони від дороги (походу руху учасників), на відстані 15-20 метрів за суддівським автомобілем «Стопа СД» (так само – походу руху учасників);
- під час роботи знаходиться поруч з автомобілем «СТОПа СД» з «робочої» сторони Судді результатів;

- при Одержанні від Судді результатів інформацію про черговий результат екіпажа, що фінішував - заносить цей Результат у перший вільний рядок «Табло результатів» кольоровим «маркером-фломастером».

Примітка: Дуже бажано, щоб екіпаж, що фінішував, міг бачити на «Табло Результатів» і свій результат теж.

ПОСІБНИК З РОБОТИ СУДДІВСЬКОЇ БРИГАДИ КЧ

Устаткування і транспорт Щити – знаки суддівські

- | | |
|---|---------|
| 1. До КЧ 10 м» (годинник на жовтому тлі) | 2 прим. |
| 2. «Пункт КЧ» (годинник на червоному тлі) | 2 прим. |
| 3. «Кінець всіх обмежень» (чорні діагональні смуги в колі на білому/бежевому тлі) | 2 прим. |

Жилети суддівські: Червоний (чи зелений) – 1, жовтий – 1.

Годинник суддівський – 1 комплект.

Протоколи суддівські: 1 комплект.

Вогнегасники вуглекислотні (типу ОУ-2): 1 прим.

Транспорт: 1 а/м.

СКЛАД БРИГАДИ І ФУНКЦІОНАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКИ:

1. Старший суддя «КЧ» (Старший суддя бригади):

Організує роботу всієї бригади в контрольній зоні «КЧ». При розгортанні бригади на місці роботи контролює правильність розміщення щитом-знаком, комплектацію необхідним устаткуванням і годинниками.

При проїзді «Закриваючого автомобіля» - доповідає Начальнику безпеки про готовність поста КЧ.

Знаходиться в суддівському автомобілі за встановленим щитом-знаком «КЧ» (зображення циферблата годинника на червоному тлі).

Відповідає за роботу суддівського поста КЧ. Контролює час в'їзду спортивного автомобіля в контрольну зону і час подачі Карнета (Контрольної Карти). Робить усі необхідні відмітки часу в маршрутних документах екіпажів і суддівському протоколі.

2. Суддя «КЧ».

Знаходиться поруч із суддівським автомобілем «КЧ». Приймає від екіпажа Карнет (Контрольну Карту) і передає Старшому судде КЧ для запису необхідних відміток, після чого – повертає Карнет (Контрольну Карту) екіпажу.

При наявності демонстраційного (перекидного) годинника – відслідковує момент переходу хвилин і переставляє показання на демонстраційному табло годинника.

ПОСАДОВІ ІНСТРУКЦІЇ СУДДІВ БРИГАДИ КЧ

1. СТАРШИЙ СУДДЯ БРИГАДИ (СТАРШИЙ СУДДЯ «КЧ»)

При розгортанні бригади до початку «спортивного каналу»:

- Контролює розміщення суддівської постів «КЧ»
- Перевіряє правильність встановлення на робочому місці суддівського автомобіля КЧ
- Перевіряє правильність розміщення щитів-знаків у такій послідовності (по ходу руху учасників):
 - 1) «До КЧ 10 м» (годинник на жовтому тлі),
 - 2) «Пункт КЧ» (годинник на червоному тлі),
 - 3) «Кінець всіх обмежень» (чорні діагональні смуги в колі на білому/бежевому тлі),
- Контролює наявність на посаді КЧ суддівських годинників
- Доповідає Начальнику безпеки, що проїжджає в «Закриваючому» автомобілі про готовність поста КЧ.

Під час проходження «спортивного каналу»:

- знаходиться в автомобілі КЧ
- контролює час перетинання спортивним автомобілем лінії початку контрольної зони «КЧ» (місце встановлення щита-знака з зображенням циферблата годинника на жовтому тлі – за 10-25 метрів до КЧ);
- контролює час подачі екіпажем Карнета;
- приймає від Судді КЧ Карнет екіпажа, що знаходиться у своєму автомобілі поруч із суддівським автомобілем КЧ;
- записує час подачі Карнета – годину і хвилину – у графу «Час відмітки» у Карнете і у суддівському «Протоколі КЧ»
- через Суддю КЧ повертає Карнет екіпажу;

По закінченні проходження «спортивного каналу»:

- по закінченні роботи – підписує оформлений за часом відкриття і закриття «Протокол КЧ»
- дочекавшись приходу обох «Відкриваючих» автомобілів (1-я і 2-я «мітла») із Заступником начальника безпеки, і тільки за вказівкою 2-й «мітли»! – починає «згортання» роботи бригади в контрольній зоні «КЧ»;
- контролює здачу суддівських протоколів 2-й «мітли»
- контролює збір усіх щитів-знаків із суддівського посту КЧ;
- при наявності планової роботи на іншому СД – відповідає за переїзд усієї бригади на наступне місце роботи;
- при повному закінченні роботи бригади здає все суддівське устаткування в обумовлене місце і час.

2. СУДДЯ «КЧ»

- знаходиться поруч з автомобілем КЧ з боку «робочого» вікна Старшого Судді КЧ;
- приймає з вікна екіпажа, що під'їхав, Карнет і передає його у вікно Старшому судде КЧ – для здійснення процедури відмітки.
- після здійснення відмітки повертає Карнет екіпажу;
- при наявності демонстраційного годинника – контролює перебіг часу по годиннику, що знаходиться в Старшого судді КЧ і переставляє показання на демонстраційному табло годинника.

ПРАВИЛА СЕРТИФІКАЦІЇ ГОНОЧНИХ І СПОРТИВНИХ МЕХАНІЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Цими Правилами встановлюється єдиний порядок сертифікації гоночних і спортивних механічних транспортних засобів (далі - механічні транспортні засоби), підготовлених для участі у національних та клубних автомобільних змаганнях на території України, яка передбачена ст. 126.2 Національного Спортивного Кодексу Автомобільної Федерації України.

1.2. Ці Правила є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб, які є власниками механічних транспортних засобів, виробляють чи експлуатують їх під час проведення автомобільних змагань на території України. Представники власників механічних транспортних засобів виконують обов'язки та реалізують права цих власників у межах наданих їм повноважень.

1.3. Сертифікація використовується виключно з метою перевірки відповідності конкретних механічних транспортних засобів вимогам ФІА та ФАУ.

2. ПІДСТАВИ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ СЕРТИФІКАЦІЇ

2.1. Сертифікація механічних транспортних засобів здійснюється за умови відсутності марки (моделі) механічного транспортного засобу, документи на сертифікацію яких подаються, у "Переліку транспортних засобів омоологованих Міжнародною Автомобільною Федерацією та сертифікованих національною федерацією з автомобільного спорту".

Відомості про наявність марки (моделі) механічного транспортного засобу у "Переліку транспортних засобів омоологованих Міжнародною Автомобільною Федерацією та сертифікованих національною федерацією з автомобільного спорту " надається Дирекцією Автомобільної Федерації України (ФАУ).

2.2. Сертифікація проводиться на підставі:

- а) заяви-декларації виробника (власника) (Додаток 2);
- б) сертифікаційної форми, заповненої виробником (власником) та завіреної уповноваженою технічною комісією (Додаток 3);
- в) позитивного висновку інспекції, призначеної Комітетом, що підтверджує відповідність її конструкції встановленим вимогам Міжнародної Автомобільної Федерації та національної федерації з автомобільного спорту.
- г) відповідного внеску у ФАУ.

3. ПОРЯДОК ПІДГОТОВКИ ПРОВЕДЕННЯ СЕРТИФІКАЦІЇ

3.1. Сертифікація гоночних і спортивних механічних транспортних засобів (Додаток 1) здійснюється Технічним Комітетом ФАУ або іншим органом, уповноваженим Комісією Автомобільного спорту ФАУ (далі Комітет) з метою контролю за відповідністю конструкції транспортних засобів вимогам, встановленим Міжнародною Автомобільною Федерацією та національної федерації з автомобільного спорту.

3.2. Виробник (власник) механічного транспортного засобу призначений для участі у національних та клубних автомобільних змаганнях на території України, який підлягає сертифікації заповнює відповідну сертифікаційну форму (4 екземпляри з оригінальними фотографіями), заяву-декларацію (4 екземпляри), вносить у ФАУ встановлений внесок та подає їх на узгодження до уповноваженої технічної комісії за місцем свого розміщення (проживання).

3.3. Уповноважена технічна комісія – зональна технічна комісія, створена АК – партнером ФАУ або місцевим осередком ФАУ, уповноважена Комітетом, перевіряє відповідність механічного транспортного засобу та документів, що подаються для сертифікації, вимогам ФІА та ФАУ та у випадку відповідності складає відповідний акт, візує і передає заявнику всі екземпляри сертифікаційної форми та заяви-декларації. Акт зберігається у справах уповноваженої технічної комісії.

3.4. Виробник надсилає:

- одну копію сертифікаційної форми у Дирекцію ФАУ;
- одну копію у Технічний Комітет ФАУ;
- одну копію у уповноважену технічну комісію, яка завізувала сертифікаційні документи.

3.5. Комітет розглядає відповідність сертифікаційної форми вимогам ФІА та ФАУ та приймає рішення про призначення інспекції для перевірки підтвердження відповідності конструкції зразка механічного транспортного засобу встановленим вимогам Міжнародної Автомобільної Федерації та національної федерації з автомобільного спорту.

4. ІНСПЕКЦІЯ ТА ПОРЯДОК ПРИЙНЯТТЯ РІШЕННЯ ЩОДО СЕРТИФІКАЦІЇ

4.1. Інспекцію здійснює Технічний Комісар (Технічні Комісари), призначений розпорядженням Голови Комітету, з переліку, затвердженого Комітетом.

Призначений Технічний Комісар не може бути:

- членом ТАК ФАУ або членом ФАУ, який є на обліку у ТАК ФАУ, який завізував сертифікаційну форму,
- обраними (призначеними) до будь-якого органу такого ТАК ФАУ,
- володарем ліцензії ФАУ, оформленої таким ТАК ФАУ,
- особою, яка пов'язана з виробником, заявником або зацікавлена іншим чином.

4.2. Технічний Комісар (Технічні комісари), призначений для проведення інспекції перевіряє відповідність конструкції зразка механічного транспортного засобу поданий сертифікаційній формі, вимогам відповідних статей Додатку "J" до НСК ФІА, цих Правил та вимогам регламентуючим документам національної федерації з автомобільного спорту, документам, поданим заявником.

4.3. Заявник повинен подати технічну документацію: каталоги заводу-виробника, інструкції по ремонту і т.і., що підтверджують виконання заявником вимог, вказаних у п.4.2. цих Правил.

4.4. За результатами огляду зразка механічного транспортного засобу та вивчення поданих заявником документів Технічний Комісар (Технічні комісари), призначений для проведення інспекції, готує та подає до Комітету та Спортивного відділу Дирекції ФАУ письмовий звіт з аргументованим висновком про відповідність/ невідповідність вимогам цих Правил.

4.5. Комітет повідомляє заявнику:

- результати інспекції та зауваження Технічного Комісару (Технічних Комісарів), призначених для проведення інспекції;
- час і місце засідання Комітету та порядок подання зауважень.

4.6. За результатами інспекції Комітет приймає рішення про сертифікацію моделі (марки) механічного транспортного засобу або відхиляє подані документи, як такі, що не відповідають вимогам цих Правил. Внесок зроблений у ФАУ не повертається.

4.7. Видатки на проїзд та перебування інспектора (інспекторів), призначеного (призначених) для проведення інспекції, покриваються за рахунок заявника у межах норм, встановлених чинним законодавством.

5. ОСОБЛИВІ УМОВИ СЕРТИФІКАЦІЇ

5.1. Допускається сертифікація механічних транспортних засобів самостійно виготовлених (складаних) виключно з використанням базових агрегатів, вузлів і деталей тільки заводського виготовлення або виготовлених зареєстрованим національною федерацією з автомобільного спорту виробником.

5.2. Особливості сертифікації автомобілів карт, СКА багі та автомобілів омологація ФІА яких втратила чинність не більше 4 (чотирьох) років тому, встановлюються КАС ФАУ за поданням відповідних дисциплінарних Комітетів ФАУ.

5.3. Самостійно виготовлені (складені) механічні транспортні засоби сертифікуються за заявою власника при наявності документів, які стверджують законність придбання номерних вузлів, агрегатів і деталей, необхідних для виготовлення (складання) саморобного механічного транспортного засобу.

5.4. Сертифікація механічних транспортних засобів виготовлених різними виробниками, у тому числі при самостійному виготовленні (складанні), однакової марки (моделі) не допускається.

Однакової марки (моделі) вважаються механічні транспортні засоби у яких співпадають: кузов (шасі), марка та робочий об'єм двигуна, тип приводу (трансмсія).

5.5. Механічний транспортний засіб, використання якого дозволяється на дорогах загального користування до початку інспекції повинен пройти державний (відомчий) технічний огляд згідно вимог чинного законодавства.

6. ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

6.1. Місце та терміни проведення інспекції встановлюється по узгодженню між Комітетом та заявником, але не пізніше місяця з дня отримання заяви-декларації Комітетом.

Комітет щорічно затверджує графік проведення засідань та подання заяв-декларацій на сертифікацію.

6.2. На підставі позитивного рішення Комітету Дирекція ФАУ видає виробнику (власнику), уповноваженій ним особі затверджену печатками ФАУ "Сертифікаційну форму" та включає сертифікований механічний транспортний засіб до "Переліку транспортних засобів омологованих Міжнародною Автомобільною Федерацією та сертифікованих національною федерацією з автомобільного спорту".

6.3. Сертифікація дійсна три роки та може бути подовжена на наступні три роки, якщо за цей час до національного реєстру спеціальних транспортних засобів для автомобільного спорту внесено не менше 5 механічних транспортних засобів виготовлених згідно цієї сертифікаційної форми.

6.4. Внесення змін, доповнень до сертифікаційної форми та продовження дії сертифікації проводиться у порядку, встановленому для її проведення.

6.5. Дирекція ФАУ не менше ніж двічі на рік публікує перелік сертифікованих марок (моделей) механічних транспортних засобів, у тому числі зміни та доповнення до сертифікаційних форм.

Додаток 1	Перелік гоночних і спортивних механічних транспортних засобів що підлягають сертифікації.
Додаток 2	Заява-декларація виробника (власника).
Додаток 3	Сертифікаційна форма. (публікується окремо)

Додаток 1
до Правил сертифікації
гоночних і спортивних механічних
транспортних засобів

ПЕРЕЛІК гоночних і спортивних механічних транспортних засобів що підлягають сертифікації згідно ст. 126.2 НСК ФАУ

1. Автомобілі, призначені для участі у автомобільних змаганнях омологация яких закінчилась або які не були омологовані або сертифіковані, але підготовлені для участі у автомобільних змаганнях на території України згідно вимог Додатку "J" до Міжнародного Спортивного Кодексу Міжнародної Автомобільної Федерації.

2. Автомобілі, призначені для участі у автомобільних змаганнях, які не були сертифіковані та підготовлені для участі у автомобільних змаганнях на території України згідно вимог національної федерації з автомобільного спорту.

3. Автомобілі, призначені для участі у спробах встановлення рекордів швидкості, які відповідають вимогам Додатку "B" до Міжнародного Спортивного Кодексу Міжнародної Автомобільної Федерації та відповідним рішенням національної федерації з автомобільного спорту.

4. Автомобілі карт міжнародних та національних формул, підготовлені для участі у автомобільних змаганнях згідно вимог Міжнародної комісії картингу Міжнародної Автомобільної Федерації та національної федерації з автомобільного спорту.

У Дирекцію Автомобільної Федерації України

**ЗАЯВА-ДЕКЛАРАЦІЯ
Виробника (власника)**

прізвище, ім'я, по батькові, або назва організації виробника (власника)

повна поштова адреса, телефон, факс заявника

Цим підтверджує визнання та обов'язок виконання "Правил сертифікації гоночних і спортивних механічних транспортних засобів", затверджених Автомобільною Федерацією України – національною федерацією з автомобільного спорту.

Уповноважую підписати заяву-декларацію та представляти мої (наші) інтереси при виконанні процедур, пов'язаних з сертифікацією

прізвище, ім'я, по батькові, посада, повна поштова адреса, телефон, факс уповноваженої особи

Просимо провести сертифікацію механічного транспортного засобу:

Марка _____ **Модель** _____

Сертифікаційна форма додається

Підпис уповноваженої технічної комісії, печатка
Посада

Підпис, печатка заявника
Посада