

**ПОСІБНИК ДЛЯ СУДДІВ  
КІЛЬЦЕВИХ І ДОРОЖНІХ ГОНОК<sup>1</sup>**

**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 поспішити 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, попросіть 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).

---

<sup>1</sup> за матеріалами «Керівництва для комісарів» Французької федерації автомобільного спорту

---

**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 обгонять 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 десяті 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 привертати 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 перешкод 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 розташуватися ближче до місця події, щоб указувати 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 увести 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 втручання.

На відміну від професійного розуміння водіїв, суддя на трасі не завжди здатний розглянути маленькі цятки на трасі. Водій, сидячи 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 витоки, що відбуваються через механічні поломки чи витоки 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 нерухомим 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 настрій 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

### ЕКІПРУВАННЯ:

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 проходу 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 небезпеки. 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 переконайтеся, що ви не піддаєте себе ризику під час втручання.

**Переконайтеся, 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.

Пересувайте 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: багат шарове 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 евакууйте 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);
- Повідомите 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 користався 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 користався 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 пасах безпеки головою вниз, і відстібнувши їх, ви піддаєте його небезпеки, 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 перевертання, 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 небезпеки 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 пломбу;
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 загоранням, зірвіть запобіжну чеку, і вдарте по ручці вогнегасника (приведіть його в дію) перш, ніж відправитися на місце втручання.

Цей проміжок часу достатній, щоб утручатися 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 дорого.

#### **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 перевага 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 бризкати «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 загоряння.

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-рятувальників.

Використаний вогнегасник покладіть на землю з таким розрахунком, щоб у поспіху не схопити його знову, якщо вам знадобиться знову бороти з вогнем.

### **Як втручатися при пожежі:**

Треба вміти втручатися вчасно, але не виявляючи зайвої запопадливості: 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 порошоківий – 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**

### **Утрючання при розливі оливи:**

Поява сучасних м'яких сортів гуми в шинах вимагає правильного втручання з появою оливи на трасі. У противагу 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 пробую 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.