

ПЛАН БЕЗПЕКИ АВТОМОБІЛЬНОГО ЗМАГАННЯ, ЯК ЗНАКОВА МОДЕЛЬ ОРГАНІЗАЦІЇ БЕЗПЕКИ ГЛЯДАЧІВ

Рибак О.,

Львівських державний університет фізичної культури

Анотація. На основі дослідження знакової моделі організації безпеки змагання вперше сформульовані основні системоутворюючі взаємозв'язки між окремими заходами безпеки, як цілісної системи: часові, управлінські, територіально-міжвідомчі, інформаційні і фінансові та розроблені практичні рекомендації стосовно удосконалення організації безпеки глядачів автомобільних змагань.

Ключові слова: автомобільне змагання, безпека глядачів, модель системо утворюючі взаємозв'язки

Постановка проблеми. В незалежній Україні автомобільний спорт завдяки його виховній ролі та прикладному значенню завоював достойне місце серед інших видів спорту, про що свідчить значний приплив у цей вид талановитої молоді, проведення регулярних Чемпіонатів України і їх міжнародний рівень, а також вкладання в автоспорт значних позабюджетних коштів і широка зацікавленість ними засобів масової інформації [1].

Високі швидкості сучасних спортивних автомобілів і напружена робота спортсменів-автогонщиків з близькими до граничних технічними, фізичними і психологічними параметрами ставлять питання безпеки вище від чисто спортивних чи інших питань, тому більшість фахівців першочерговим завданням організаторів вважають запобігання травматизму учасників, глядачів і обслуговуючого персоналу [2—4 та ін].

Разом з тим і в Україні і за кордоном до цього часу питання наукового обґрунтування організації безпеки змагально-тренувальної діяльності в автомобільному спорті, як єдиної системи заходів, розкриті недостатньо. Аналіз спеціальної науково-методичної літератури і службової документації, присвяченої питанням безпеки автомобільних змагань показав, що наведені там окремі рекомендації стосовно організації та реалізації заходів безпеки змагань і тренувань носять загальний характер, неконкретні, часто протирічливі, не ураховують необхідності взаємодії і тренування задіяних у цьому процесі посадових осіб і служб, ґрунтуються на застарілих положеннях і законодавчих актах, тощо, а посадові інструкції та положеннями стосовно організації безпеки змагань і тренувань практично не розроблені, або є уривковими перекладами іноземних аналогів, не адаптованих до сучасних умов і чинного законодавства нашої Держави.

Згідно Додатку «Н» до Міжнародного Спортивного Кодексу (МСК) Міжнародної Автомобільної Федерації (ФІА), для кожного змагання повинен

розроблятися спеціальний план безпеки — керівний документ для організації безпеки учасників, глядачів і обслуговуючого персоналу. Він звичайно включає загальну концепцію безпеки та схему її реалізації, перелік прізвищ і координат відповідальних осіб і служб, програму і розклад змагання, плани перекриття траси, службові інструкції, погоджувальні документи з державними і страховими органами та деякі інші документи [5].

За його основними ознаками план безпеки може бути представлений, як мислена модель організації заходів безпеки змагання [6]. Її дослідження дозволить обґрунтувати структуру безпеки змагання, як цілісну систему, виявити системоутворюючі взаємозв'язки між її елементами і на цій основі удосконалити практичну реалізацію головного завдання організаторів — забезпечення безпеки глядачів [7].

Наведене дозволяє стверджувати, що обраний напрямок дослідження актуальний і перспективний.

Роботу виконано згідно завдань теми 1.3.6.1.п. плану НДР у сфері фізичної культури і спорту на 2006—2010 роки «Організаційні, програмно-нормативні та теоретико-методичні засади спортивної підготовки в спортивно-технічних та прикладних видах спорту».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Автори [2, 3] підкреслюють, що серед серйозних негативних елементів, які присущі автомобільному спорту — певний ризик травматизму спортсменів і небезпека для довкілля, тому відношення до організації та дотримання усіх заходів безпеки, серед яких немає дрібниць, повинне бути дуже серйозним, а відповідальність за заходи безпеки при підготовці та проведенні змагань покладається на організаторів, членів головної суддівської колегії та інших відповідальних осіб.

Підвищена увага до цього питання з боку ФІА обумовлена різким збільшенням кількості та розширенням географії офіційних змагань різного рівня і ростом чисельності їх учасників за рахунок великої кількості нових організаторів, які не ма-

ють належного організаційно-методичного досвіду проведення таких змагань, а також підвищенням потужності та швидкохідності сучасних спортивних автомобілів. Така ситуація вимагає розробки серйозних методичних рекомендацій для організацій і фахівців, які здійснюють цю роботу.

На думку авторів [2], питання безпеки автомобільного спорту повинні ставитись вище, ніж чисто спортивні, конструкторські чи будь-які інші, а заходи безпеки працюють лише в комплексі, їх ефективність обумовлюється взаємодією окремих факторів і діючих осіб.

Проте жодних посилань на порядок укладання планів безпеки та посадових інструкцій, їх структури чи конкретних прикладів, вони не наводять.

Усі заходи безпеки автори [3] поділяють на організаційні (розробку і реалізацію планів безпеки та відповідних інструкцій, профілактичні заходи, правильний вибір траси, її охорону і обладнання, підтримання громадського порядку і дисципліни, а також профілактичні заходи, широке оповіщення про змагання місцевого населення, огороження зон старту-фінішу та інших місць, у яких очікується скупчення глядачів, тощо) і технічні (реалізація планів та інструкцій, матеріально-технічне забезпечення підготовки траси, встановлення захисних засобів, споруд і обладнання, облаштування місць розташування глядачів тп ін.). Саму трасу змагання автори [3] розділяють на три зони: безпосередню трасу змагання, зону безпеки спортивних автомобілів (у ряді випадків — обмежену захисним бар'єром — бордюрами, відбійниками, захисною сіткою, сніговими валами тощо) і зону безпеки для глядачів (на віддалі щонайменше за 30 м від траси при відсутності загороджувального бар'єра, який може зупинити автомобіль, або на підвищеннях, розташованих щонайнижче на 2,5 м вище від траси). Проте детальніше перелічені вище заходи безпеки в [3] не розшифровуються.

У роботі [4] також розглядаються питання охорони і перекрття трас, оповіщення населення, заборони продажу алкогольних напоїв та ін.

Ураховуючи високі швидкості сучасних спортивних автомобілів і напруженість роботи спортсменів-автогонщиків усі автори першочерговим завданням організаторів вважають безпеку глядачів.

Згідно вимог основного документу ФІА стосовно організації безпеки автомобільних змагань — Додатку «Н» до МСК [5] — план безпеки змагання обов'язково повинен включати розділ про заходи громадської безпеки, серед яких план рятувальних робіт, інформація про розташування рятувальних служб, стратегія дій у випадку нещасних випадків, маршрути евакуації та перелік наперед обумовлених ургентних лікарень; обов'язковим є окреме медичне забезпечення для глядачів, яке контролює головний лікар змагання.

Основним пріоритетом плану безпеки є забезпечення організатором громадської безпеки, включаючи безпеку глядачів, команд-учасників та офіційних осіб. Для усіх ралі обов'язковими заходами безпеки повинні бути: навчальний фільм (у вигляді рекламного ролика на 30 секунд з коментарем лідера перегонів державною мовою без сцен аварій, рекомендації стосовно спостереження за трасами СД і виключення переїзтів глядачів між окремими СД, проїзд трасами СД за годину до старту закриваючого автомобіля безпеки організатора з засобами гучного мовлення, спостереження за зонами для глядачів, розстановка маршалів в жилетах з написом SAFETY та представників правоохоронних органів, які повинні сприяти безпеці глядачів, особливу увагу звертаючи в кінці проходження спортивних автомобілів, та ін.

Вищенаведені рекомендації, хоча й передбачають урахування місцевих умов, мають загальний характер і не вказують послідовності дій та взаємодії окремих посадових осіб і служб безпеки змагання.

Додаток III до Загальних регламентів Чемпіонату і Кубка України з ралі 2010 р. [8] уточнює і доповнює ряд положень додатку «Н» до МСК ФІА. Так, у план безпеки обов'язковими документами вводяться схеми означених організатором відкритих для глядачів зон, на які розпоширюється основний пріоритет — безпека населення і глядачів (див. розділ 2 «Безпека глядачів»). У заходи контролю за глядачами включене скеровування глядачів у визначені безпечні зони для огляду ралі. Глядачів рекомендується утримувати на достатній віддалі від потенційно небезпечних зон дозাপравки спортивних автомобілів. Даним документом встановлено мінімальну кількість закриваючих трасу автомобілів безпеки організатора, які повинні бути оснащені пульсуючою сигналізацією на даху і звуковою сиреною, а останній з них повинен бути оснащений відеокамерою для запису ситуації (у т.ч. і розташування глядачів) на трасі СД під час його проїзду. Цей документ також уточнює час проїзду трасами СД (приблизно за 45 хвилин до старту першого автомобіля) і зобов'язує застосовувати відкриваючий(і) автомобіль(і), який(і) повинен(ні) проїхати трасою кожної СД за останнім стартуючим автомобілем

Таким чином, не зважаючи на твердження більшості фахівців про те, що заходи безпеки працюють лише в комплексі, а їх ефективність обумовлюється взаємодією окремих факторів і діючих осіб, описані різними авторами заходи безпеки автомобільних змагань розглядаються розрізнено один від одного, без урахування системоутворюючих взаємозв'язків між ними, що не дозволяє об'єднати їх в єдину систему з належною ефективністю функціонування. Крім того, в доступній нам літературі не виявлено жодних посилань на порядок укладання планів

безпеки та посадових інструкцій, їх структури чи конкретних прикладів.

Тому **метою нашого дослідження** стало удосконалення організації безпеки глядачів автомобільних змагань на основі вивчення властивостей її моделі.

Предметом дослідження обрано безпеку автомобільних змагань, а **об'єктом** — планування реалізації активної безпеки глядачів.

Завдання: вивчити сучасні підходи до організації безпеки глядачів автомобільних змагань, дослідити головні взаємозв'язки між елементами знакової моделі організації безпеки змагання, і на цій основі розробити практичні рекомендації стосовно удосконалення організації безпеки глядачів автомобільних змагань

Методи: в роботі використано загальнотеоретичні та соціологічні методи дослідження: аналіз і синтез, індукція і дедукція, елементи системно-структурного аналізу, теоретичний аналіз та й узагальнення літературних джерел і службової документації, метод логічних заключень, а також педагогічне спостереження змагальної діяльності в автомобільному спорті і моделювання процесу організації безпеки змагань.

Наукова новизна результатів дослідження. Вперше виявлені основні системоутворюючі взаємозв'язки між окремими заходами безпеки автомобільного змагання, як цілісної системи.

Результати дослідження. Знакові моделі належать до мислених моделей, вони дають змогу зобразити в наочній формі складну структуру, пояснити взаємозв'язок різних елементів у складних системах.

Реальне явище має значно більше параметрів, ніж його знакова модель. Визначення його найголовніших параметрів дозволяє розробити найбільш наближену до нього модель, яка відтворюватиме

головні властивості цього явища і матиме важливе прикладне значення [6].

Ураховуючи соціальний зміст проблеми, будь-які дослідження заходів безпеки змагання, пов'язаних з життям і здоров'ям людей та збереженням довкілля, можливі лише на мислених моделях цих явищ. Тому ми в результаті ґрунтовного вивчення спеціальної літератури, службової документації, педагогічного спостереження змагальної діяльності в автомобільному спорті, а також особистого і міжнародного досвіду організації заходів безпеки автомобільних змагань, виявили найважливіші параметри (заходи безпеки) цього процесу. Ці параметри і було покладено в основу достатньо наближеної до реального процесу організації безпеки змагання знакової моделі у вигляді *плану безпеки*, дослідження якої дозволило відтворити найголовніші властивості цього явища, виявивши основні системоутворюючі взаємозв'язки між окремими його параметрами (різними заходами безпеки), і на основі цього розробити ряд практичних рекомендацій стосовно удосконалення організації безпеки конкретних автомобільних змагань.

Вивчення знакової моделі організації безпеки глядачів на автомобільних змаганнях дозволило виділити п'ять основних системоутворюючих взаємозв'язків між окремими її елементами (заходами безпеки): *часові, управлінські, територіально-міжвідомчі, інформаційні і фінансові.*

Часові взаємозв'язки між окремими заходами безпеки дозволяють об'єднати їх в єдину систему, бо своєчасність реалізації цих заходів обумовлює їх ефективність та доцільність. Розшифровка змісту, завдань, значення, та особливостей часового розкладу заходів безпеки і відповідні коментарі наведені у табл. 1.

Таблиця 1.

Рекомендований часовий розклад заходів безпеки глядачів під час підготовки і проведення змагання

№ п/ч	Час до старту першого автомобіля	Назва, зміст і завдання заходу безпеки	Головні особливості заходу
1	3—2 місяців	Визначення небезпечних зон трас СД і спеціальних зон для глядачів та шляхів проїзду (проходу) до них, розробка схем їх безпеки і плану дій при аварії	Фахове укладання плану безпеки змагання і схем перекриття трас СД
2	2—1,5 місяців	Одержання дозволу місцевої влади, створення оргкомітету, розробка плану заходів, організація роботи оргкомітету	Забезпечення територіальних і міжвідомчих зв'язків між заходами безпеки
3	1,5—1 місяців	Інспекція траси і затвердження плану безпеки, розробка програми підготовки глядачів і місцевого населення	Своєчасне одержання дозвільних документів, розробка програми підготовки глядачів
4	1 місяць—старт змагання	Трансляція відеоролика, анонсів по радіо і в пресі, розповсюдження друкованої продукції, робота з місцевим населенням і фанами	Реалізація програми підготовки глядачів і місцевого населення

Початок таблиці на попередній сторінці

№ п/ч	Час до старту першого автомобіля	Назва, зміст і завдання заходу безпеки	Головні особливості заходу
5	6—4 години (залежно від довжини СД і складності його перекриття)	Огородження траси СД згідно схеми перекриття, розстановка персоналу безпеки та встановлення обладнання	Встигнути огородити трасу і розставити персонал безпеки до прибуття глядачів
5a	1,5 години	Проїзд трасою автомобіля з стартовим номером «С» начальника дистанції (контроль за правильністю розстановки суддівських постів і персоналу)	Забезпечення спортивної складової змагання
6	1,5—1 година	Проїзд трасою міліцейського автомобіля з світловою і звуковою сигналізацією відповідального за безпеку СД офіцера МВС з метою перевірки розстановки і готовності співробітників охорони правопорядку та екіпажів ДАІ (згідно міліцейського плану безпеки)	Перевірити все завчасно для можливої корекції їх розташування
7	1 година	Проїзд трасою автомобіля з стартовим номером «В» начальника і делегата безпеки з метою перевірки готовності огороження, персоналу, служб та обладнання, а також розстановки, переміщення і поведінки глядачів	Перевірити все не раніше прибуття основної кількості глядачів, але завчасно для можливої корекції їх розташування
7a	1 година	Проїзд трасою автомобіля з стартовим номером «А» головного хронометриста і Спортивних Комісарів	Забезпечення спортивної складової змагання
8	1 год.—45 хвилин	Проїзд трасою інформаційного(их) автомобіля(ів) безпеки організатора з гучномовцем	Інформація глядачів і корекція їх розташування уздовж траси СД і в спец. зонах
9	15—12 хвилин	Проїзд трасою закриваючого трасу автомобіля організатора з стартовим номером «000»	Інформування ЦКЗ, попередження глядачів виконання завдань нач. безпеки
7a	1 година	Проїзд трасою автомобіля з стартовим номером «А» головного хронометриста і Спортивних Комісарів	Забезпечення спортивної складової змагання
8	1 год.—45 хвилин	Проїзд трасою інформаційного(их) автомобіля(ів) безпеки організатора з гучномовцем	Інформація глядачів і корекція їх розташування уздовж траси СД і в спец. зонах
9	15—12 хвилин	Проїзд трасою закриваючого трасу автомобіля організатора з стартовим номером «000»	Інформування ЦКЗ, попередження глядачів виконання завдань нач. безпеки
7a	1 година	Проїзд трасою автомобіля з стартовим номером «А» головного хронометриста і Спортивних Комісарів	Забезпечення спортивної складової змагання
8	1 год.—45 хвилин	Проїзд трасою інформаційного(их) автомобіля(ів) безпеки організатора з гучномовцем	Інформація глядачів і корекція їх розташування уздовж траси СД і в спец. зонах
9	15—12 хвилин	Проїзд трасою закриваючого трасу автомобіля організатора з стартовим номером «000»	Інформування ЦКЗ, попередження глядачів виконання завдань нач. безпеки
9a	15—12 хвилин за автомобілем «000»	Проїзд трасою автомобіля з стартовим номером «ФАУ» спостерігача ФАУ	Оцінка ралі
10	10—7 хвилин	Проїзд трасою закриваючого трасу автомобіля організатора з стартовим номером «000»	Інформування ЦКЗ, попередження глядачів, виконання завдань нач. безпеки
11	7—5 хвилин	Проїзд трасою закриваючого трасу автомобіля організатора з стартовим номером «000»	Інформування ЦКЗ, попередження глядачів, виконання завдань нач. безпеки, відеозйомка ситуації
11a	0	Проїзд трасою спортивних автомобілів з нометами «1» — «N»	Перебіг змагання
12	5 хв після старту останнього спортивного автомобіля	Проїзд трасою першого відкриваючого трасу а/м організатора з стартовим номером «К-1» і збір картетів екіпажів, що зійшли	Після його проїзду жоден спортивний автомобіль не може продовжувати ралі
13	Після фінішу відкриваючого автомобіля «К-1»	Проїзд трасою другого відкриваючого автомобіля організатора з зображенням картатого прапора (або «К-2»), збір суд. протоколів	Відкриття траси для стороннього руху, зміна режиму роботи персоналу безпеки

Примітка: сірим фоном виділені заходи забезпечення спортивної складової змагання

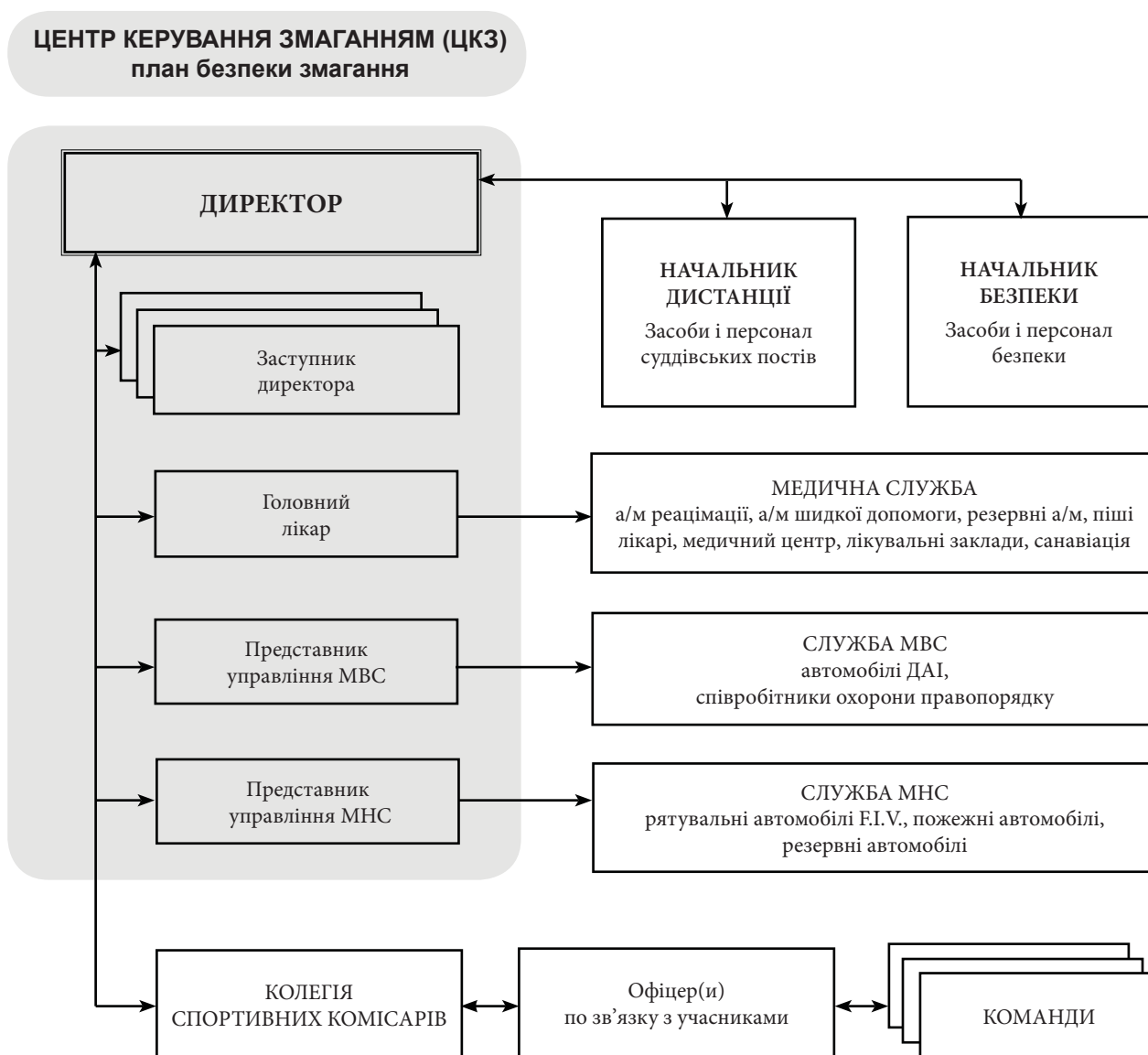


Рис. 1. Схема управлінських взаємозв'язків між окремими службами безпеки змагань

Порушення часового розкладу реалізації окремих заходів безпеки різко знижує їх ефективність або взагалі заперечує їх доцільність.

Управлінські взаємозв'язки. В період підготовки до змагання функції управління системою заходів безпеки за активної участі клубу-організатора виконує оргкомітет (див. опис територіальних і міжвідомчих зв'язків), а під час проведення заходу — центр керування змаганням, далі — ЦКЗ (рис. 1).

Згідно цієї схеми, управління персоналом служб МОЗ, МВС та МНС, як і передбачено чинним законодавством України, здійснюють призначені розпорядженням місцевої виконавчої влади відповідальні за безпеку змагання представники

цих управлінь (відділів). Загальне керівництво ЦКЗ здійснює директор або призначений ним керівник змагання (спортивний директор). Призначені керівники служб під час змагання повинні постійно знаходитись в приміщенні ЦКЗ, з метою оперативного прийняття колегіального рішення при виникненні аварійної ситуації і безпосереднього керування ввіреними їм службами під час рятувальних операцій.

Ступінь самостійності у прийнятті рішень начальником безпеки змагання, начальниками безпеки СД і кушовими керівниками служби безпеки на трасах СД описуються у відповідних службових інструкціях.

Територіально-міжвідомчі взаємозв'язки. Будь-яке автомобільне змагання не обходиться без активної та безпосередньої участі перелічених нижче відомств та організацій (включаючи і їх територіальну структуру):

а) місцеві (обласні, міські і районні) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування;

б) Міністерство України у справах сім'ї, молоді та спорту — обласні, міські та районні управління і відділи ФК і С;

в) ФАУ — місцеві осередки — партнерські клуби (організатори змагання);

г) Міністерство внутрішніх справ України — обласні, міські і районні управління та відділи, управління та відділи ДАІ; д) Міністерство України з питань надзвичайних ситуацій — головні (обласні) управління, міські і районні частини;

е) Міністерство охорони здоров'я України — обласні диспансери лікарсько-фізкультурної служби України, Державна служба медицини катастроф, обласні, міські і районні лікувальні заклади, лікарні і станції швидкої медичної допомоги;

є) Міністерство транспорту і зв'язку України — обласні, міські і районні управління та відділи;

ж) Міністерство культури і туризму України — обласні, міські і районні управління та відділи;

з) інші міністерства, всеукраїнські і регіональні державні, відомчі та громадські установи, підприємства та організації.

Територіально та міжвідомчо дії усіх вищеперелічених організацій і служб об'єднує відповідний територіальний орган державної влади обласного, міського або районного рівня, залежно від статусу змагання і території, яку охоплює траса.

За поданням організатора, на підставі затвердженого у Мінсім'ямолодьспорті календаря змагань цей орган державної влади, після його детального розгляду видає наказ або розпорядження, згідно якого створюється оргкомітет, куди входять керівники (або їх повноважні представники) усіх вище перелічених, а при потребі — й інших управлінь, відділів та організацій. Головою оргкомітету, як правило, призначається перша особа державної адміністрації, або її заступник.

Створений оргкомітет на своєму першому засіданні ухвалює графік засідань і затверджує детальний план заходів з підготовки, організації та проведення заходу і графік виконання робіт, де вказуються конкретні цифри стосовно потреби засобів, ресурсів та персоналу, обсягів і термінів виконання робіт, а також дати, місцевості і завдання усім службам, включаючи джерела і розміри їх фінансування.

На наступних засіданнях оргкомітету його члени звітують про проведену ними роботу з метою контролю графіка виконання запланованих

заходів та прийняття необхідних рішень стосовно його можливої корекції, якісного і своєчасного виконання.

Міжвідомчі взаємозв'язки між окремими заходами безпеки неможливі без розробки спеціальних службових інструкцій для персоналу і керівництва задіяних в організації безпеки служб, які разом з їх посадовими інструкціями дозволяють координувати свої дії з діями інших підрозділів і з спортивним керівництвом змагання (під час проходження змагання — з ЦКЗ). Проте ці інструкції можуть бути реалізовані у повному обсязі лише при умові повноцінного інструктажу і тренування служб (або призначених на місця керівників цих служб) безпосередньо на трасі змагання.

Дуже важливим моментом є погодження *міліцейського плану безпеки змагання* ще на етапі його укладання з планом безпеки організатора, на підставі якого цей документ розробляється, так як він передбачає перелік, зміст і взаємозв'язки міліцейських заходів з іншими заходами безпеки змагання.

Територіальні взаємозв'язки передбачають розробку єдиної зміни системи організації руху транспорту під час перекриття доріг загального користування, у т.ч. змінений на цей час графік руху громадського транспорту і призначення спеціальних (переважно автобусних) маршрутів для підвозу з основних населених пунктів регіону до траси змагання і вивозу з траси глядачів, а також професійний вибір і забезпечення вільними для проїзду спеціальних автомобілів евакуаційних доріг. Дуже важливим завданням організатора є облаштування спеціальних автостоянок для транспорту глядачів, а також чіткого означення проїзду до них.

До територіальних взаємозв'язків між окремими елементами системи безпеки змагання відноситься також правильний вибір місць розташування штабів, адміністративних, медичних і технічних перевірок та інспекцій, а також парків сервісу і закритих парків.

Описаний шлях забезпечення територіально-міжвідомчих зв'язків між окремими відомствами і службами є найбільш ефективним, фінансово найдешевшим і найбільш відповідним до чинного законодавства України в галузі фізичної культури та спорту.

До першочергових заходів роботи організатора з місцевим населенням слід віднести створення з числа місцевих активістів — ентузіастів спорту (молодь, спортсмени, вчителі, духовні особи, представники місцевої влади, відповідальні за спорт особи, свідомі представники місцевого населення, що проживають поблизу і безпосередньо на трасі змагання, та ін.) ініціативних груп і залучення їх до широкої підготовчої роботи з населенням (інфор-

мація, розповсюдження плакатів, листівок, інформаційних програмок змагання та іншої продукції, агітація на підтримку заходів, пов'язаних з змаганнями), організації безпеки та суддівства змагання у місцях безпосереднього проживання, залучення до обслуговування змагання на договірних умовах їх особистого транспорту.

Інформаційні взаємозв'язки. До найважливіших інформаційних взаємозв'язків між окремими заходами системи безпеки змагання належать:

а) єдина, завчасно (щонайменше за 2—1,5 місяців до старту) затверджена детальна програма змагання;

б) організація окремих каналів радіозв'язку окремо для служби безпеки змагання і окремо — для забезпечення його спортивної складової;

в) забезпечення усього персоналу безпеки і покриття усіх трас СД стільниковим телефонним зв'язком і укладання списків номерів телефонів усіх офіційних осіб, персоналу служб та керівництва змагання.

ЦКЗ повинен бути оснащений міським, міжміським і стільниковим телефонним зв'язком, окремими каналами радіозв'язку для кожної СД (які одночасно використовуються і для забезпечення спортивної складової) і окремим єдиним каналом радіозв'язку для служби безпеки, яка стосується зв'язку з начальниками безпеки СД і радіопостами «SOS». На цьому-ж каналі працюють усі автомобілі безпеки організатора (закриваючи і відкриваючи трасу автомобілі, автомобілі інформації глядачів, автомобіль делегата безпеки тощо).

Фінансові взаємозв'язки. Як уже відзначалось, описаний вище шлях забезпечення територіально-міжвідомчих зв'язків у фінансовому плані є найдешевшим, так як дозволяє максимально залучати до підготовки, організації та проведення автомобільних змагань виділені на цю мету державні кошти (при умові своєчасного подання заявки і включення змагання у відповідний календар Мінсім'ямолодьспорту), у т.ч. і на оплату роботи та видатки державних служб (ремонт доріг, обслуговування змагання служб МВС, МНС, МОЗ та ін.).

Стосовно джерел фінансування, то крім державних коштів, передбачених кошторисом Мінсім'ямолодьспорту місцевим бюджетом, змагання може частково фінансуватися і за рахунок коштів, передбачених статутом ФАУ у межах затвердженого Президією кошторису, а також власних фінансових засобів організатора, спонсорської допомоги (у т.ч. і безкоштовних послуг, як то надання палива, призів, харчування, проживання, страхування, надання транспорту, виконання робіт та інших послуг тощо), коштів і послуг, отриманих організатором за рекламними угодами, передбачених регламентом змагання заявочних та інших додаткових внесків екіпажів та

команд, а також коштів, зароблених організатором від продажу квитків та перепусток на спеціально облаштовані стоянки і в зони огляду змагання, цільових внесків юридичних і фізичних осіб на розвиток автомобільного спорту, тощо.

Згідно затвердженого кошторису і наказу по клубу-організатору, розподілом фінансів, призначених на підготовку, організацію та проведення змагання, які поступають та акумулюються на його р/р, розпоряджається організатор змагання через власну бухгалтерію, яка веде суворий облік та контроль поступаючих коштів і здійснених платежів, та звітує за це у встановленому чинним законодавством порядку.

Своєчасне погодження кошторису з іншими організаціями і службами — запорука успішної підготовки, організації та проведення запланованого заходу. Відсутність фінансування однієї з ланок системи неминуче приведе до її ненормального функціонування або повної відмови, що абсолютно недопустиме при виникненні аварійної ситуації. Тому при оцінюванні і контролі окремих розділів плану безпеки необхідно детально проаналізувати фінансування кожного заходу зокрема та оцінити безпеку його порушення.

Перспективи подальших досліджень. В подальшому нами заплановане створення комп'ютерної програми на базі Microsoft Excel з метою автоматичної комплексної перевірки пов'язаності визначеними нами взаємозв'язками у єдину систему усіх запланованих заходів безпеки автомобільного змагання.

Висновки

1. Дослідження моделі організації безпеки автомобільних змагань показало, що не існує більш або менш важливих заходів безпеки, так як успішність їх функціонування полягає в їх об'єднанні у єдину систему з чіткими взаємозв'язками без слабких і сильних ланок. Випадання з цього ланцюга хоч однієї ланки, або розрив хоч одного із системоутворюючих зв'язків порушує діяльність усієї системи, так як частина ланок не можуть далі нормально функціонувати, а порушення чи низький рівень комплексованості системи завжди породжує ситуаційну невпевненість операторів.

2. Вивчення знакової моделі організації безпеки глядачів на автомобільних змаганнях дозволило нам виявити п'ять основних системоутворюючих взаємозв'язків між окремими її елементами (заходами безпеки): часові, управлінські, територіально-міжвідомчі, інформаційні і фінансові. Ці взаємозв'язки дозволяють об'єднати їх в єдину систему, бо це обумовлює їх ефективність та доцільність.

3. Основними етапами правильної організації безпеки глядачів є:

а) реалізація програми їх попередньої підготовки;
б) обґрунтований вибір, завчасне огородження і оснащення небезпечних зон та безпечних глядацьких зон і шляхів підходу (під'їзду) до цих зон траси глядачів,

в) суворе дотримання часового розкладу оточення трас СД маршалами і спортивними патрулями,

г) скеровування глядачів у виділені зони і контролю за їх розташуванням, переміщеннями та поведінкою;

д) своєчасний проїзд трасою начальника і делегата безпеки, інформаційних, закриваючих і відкриваючих автомобілів організатора;

е) наявність чіткого плану дій усього задіяного в організації безпеки глядачів персоналу і служб у випадку аварії, включаючи розробку та доведення до них службових інструкцій і їх сумісного тренування.

4. Основою роботи з глядачами під час змагання є:

а) завчасне (за 4—6 годин до старту першого автомобіля) прибуття персоналу безпеки, з метою огородження, обладнання та оточення небезпечних для розташування глядачів зон і спеціально виділених зон для огляду змагання (на природних або штучних підвищеннях, за захисними спорудами тощо), а також шляхів під'їзду (підходу) до них;

б) скеровування прибуваючих глядачів у безпечні зони (усунення глядачів, які уже розташувались у небезпечних зонах дуже проблематичне);

в) своєчасний контроль за розташуванням і поведінкою глядачів начальника і делегата безпеки та відкриваючих автомобілів (коли основна маса глядачів уже прибула та трасу, але ще є час внести корекції у їх розташування згідно плану безпеки);

г) постійний контроль за розташуванням, переміщеннями та поведінкою глядачів, особливо в кінці проходження спортивних автомобілів, з боку спортивних патрулів і маршалів безпеки при під-

тримці охоронців правопорядку (міліції, охоронних служб і воєнізованих підрозділів);

д) чіткі дії під час реалізації плану рятування у випадку аварії.

5. Начальник безпеки змагання повинен обов'язково і своєчасно проїжджати трасами усіх СД з метою контролю і корекції (відповідно до плану безпеки) огородження і оснащення різних зон траси, розстановки засобів і персоналу безпеки, а також розташування, переміщень і поведінки глядачів уздовж трас СД. При погодженні з Комітетом ралі ФАУ функції начальника безпеки на трасі може виконувати делегат безпеки.

Список літератури

1. *Рибак О.Ю.* Класифікація спортивно-прикладних і технічних видів спорту за характером змагальної діяльності // Спортивна наука України: електронне видання. — Л., 2007. — Вип. 2(11). — С. 26—35.: Режим доступу: http://www.infiz.lviv.ua/templates/el_publishing/2/2007/Articles/07rovoca.pdf
2. *Сингуринди Э.Г.* Автомобильный спорт / Эдвард Сингуринди. — М.: ДОСААФ, 1982. — Ч. 1. — 304 с.
3. *Мелентьев Ю.А.* Автоспорт. Организация соревнований / Мелентьев Ю.А. — М.: ДОСААФ, 1987. — 272 с.
4. *Коршунов В.А.* Методические основы авторалли: учеб. пособие / Коршунов В.А., Головченко О.П. — Омск: ОГИФК, 1989. — 48 с.
5. Рекомендації стосовно контролю за трасою і роботи служб невідкладної допомоги: Додаток «Н» / Міжнародний Спортивний Кодекс ФІА (опублікований 22.01.2009).
6. *Калапуша Л.Р.* Моделювання у вивченні фізики. — К.: Радянська школа, 1982. — 158 с.
7. *Рибак О.Ю.* Моделювання у навчально-тренувальному процесі фахівців для галузі фізичної культури / Олег Рибак // Теорія та методика фізичного виховання. — Х., 2009. — № 06 (56). — С. 45—50.
8. Безпека на ралі: Додаток III до Загальних регламентів Чемпіонату України і Кубка України з ралі 2010 року / Правила проведення змагань з автомобільного спорту на території України (опубліковані 20.02.2010 р.).

Надійшла до редакції 18.05.2010 р.

Рыбак О. План безопасности автомобильного соревнования как знаковая модель организации безопасности зрителей

На основе исследования знаковой модели организации безопасности соревнования впервые сформулированы основные системообразующие взаимосвязи между отдельными мерами безопасности, как целостной системы: временные, управленческие, территориально-межведомственные, информационные и финансовые, разработаны практические рекомендации относительно усовершенствования организации безопасности зрителей автомобильных соревнований.

Ключевые слова: автомобильное соревнование, безопасность зрителей, модель, системообразующие взаимосвязи

Rybak O. Plan of safety of motor-car competition as sign model of organization of safety of audience.

On the basis of research of sign model of organization of safety of competition basic системообразующие intercommunications are first formulated between separate safety measures, as an integral system: temporal, administrative, territorial-interdepartmental, informative and financial, practical recommendations are developed in relation to the improvement of organization of safety of audience of motor-car competitions.

Keywords: motor-car competition, safety of audience, model, the system is formative intercommunications