

Изх. № ДР-75-25/31.10.2025 г.

Вид документ:

Тема:

ДОКЛАД

Проверка на причините довели до тежка катастрофа при провеждането на автомобилно спортно състезание „Планинско изкачване Аладжа манастир“ 4-5 октомври 2025 г.



Екип в състав:

1. Диана Русинова – експерт;
2. инж. Ангел Попов – експерт;
3. инж. Марин Желев – одитор по пътна безопасност;
4. инж. Димитър Кирилов – одитор по пътна безопасност;
5. Тодор Батков – експерт;
6. инж. Филип Бояджиев – одитор по пътна безопасност;
7. Борислав Стоименов – експерт;
8. Симеон Искренов – експерт.

Причина за проверката:

По инициатива на УС на ЕЦТП

Дата на първоначален оглед:

05 Октомври 25 г./ от 21:30 ч. до 23:30 ч. GMT +3

Фаза:

Окончателен доклад

Ревизия:

01-03

■ Введение:

На 4–5 октомври 2025 г. по време на автомобилното спортно състезание „Планинско изкачване Аладжа манастир“ край Варна настъпил тежък инцидент с един загинал зрител и осем ранени, след като състезателен автомобил е изгубил контрол на завой, преминал е през ограничителна система за пътища (ОСП – мантинела) и се е врязал в публиката. Случаят предизвиква незабавно прокурорско разследване и широка обществена реакция.

В отговор *Европейският център за транспортни политики* (ЕЦТП) проведе независимо разследване на известните към момента факти, с цел да определи причинно-следствените връзки между организацията на състезанието, състоянието и обезопасяването на трасето, управлението на риска и настъпилите вредни последици. Настоящият доклад обобщава констатациите на ЕЦТП на база: публично достъпни материали (новинарски публикации, официални съобщения), налични видео записи и свидетелски данни, приложимата национална нормативна рамка и специалните правилници на *Автомобилна федерация на България* (АФБ), както и сравнение с международните изисквания и добри практики на FIA относно безопасността при планински изкачвания (hill climb), включително изисквания към трасета, защитни системи, маршалинг, сигнализация/флагове, радиокомуникации, управление на инциденти и задължителни застраховки.

Докладът не замества институционалното следствие; неговата цел е експертна, технически обоснована оценка и формулиране на конкретни препоръки — както към организаторите и АФБ, така и към компетентните органи — за привеждане на практиките у нас към международните стандарти и за предотвратяване на сходни инциденти в бъдеще.

■ Хронология и фактологична рамка:

- Състезанието Планинско изкачване Аладжа манастир – Варна 2025, финален кръг от Националния шампионат по планинско изкачване, се провежда на 4–5 октомври 2025 г.
- В неделя, 5 октомври 2025 г., около **11:10 ч.**, на завой в участъка към квартал „Виница“ (Т-образно кръстовище с бул. „Княз Борис I“ по посока Аладжа манастир) се случва инцидент: автомобила на Нейко Нейков (марка Renault Clio, клас HC3, АСК „Стара Загора“) излиза от трасето, удря предпазна мантинела и прониква в зона, където стои публика.
- В резултат на инцидента: една жертва (мъж около 60 г.) загива на място; една 27-годишна жена е настанена в реанимация с опасност за живота; общо осем души от публиката са пострадали.
- Веднага след инцидента организаторите – Автомобилна федерация на България (АФБ) – съобщават за прекратяване на надпреварата.

- Екипите на службите за медицинска помощ и полицията пристигат на място; съдебно-следствено производство се образува по чл. 123 от НК (за дейност с повишена опасност).

Налични данни за условията и контекст

- Според анализирания видеозапис и свидетелските показания, които събра ЕЦТП, зад ОСП-то (мантинелата) е стояла публика **в забранена зона**. Според част от свидетелите не е имало надписи или инструкции къде могат да седят и къде не, според организатора е била налична обезопасителна лента и табели указващи безопасните места за публиката.
- Първоначално е съобщено за четирима пострадали след инцидента, по-късно цифрата нарасна до осем.
- Пробата за алкохол на пилота е отрицателна; в някои източници се споменава полева проба за наркотици с положителен резултат за амфетамин. В последствие прокуратурата отхвърля тези твърдения и оповестява, че химико-токсикологичната съдебна експертиза доказва липсата на алкохол или други забранени вещества.
- Организаторът декларира, че в обиколката за загаряване трасето е било проверено и на мястото на инцидента „в 10:20 ч. нямаше нито един човек“. Тази информация не се потвърждава от събраните видео и фото материали.

Параметър	Известно
Час на инцидента:	Около 11:10 ч. на 05.10.2025 г.
Пострадали/загинали	1 загинал (мъж приблизително 60 годишен); 8 ранени
Участващ автомобил	Ranaut Clio, клас HC3, пилот Нейко Нейков
Причина (първична версия)	Излизане от трасето, удар в ОСП
Обезопасителна система:	Присъства ОПС и лента, но има и публика в забранена зона
Реакция на организатора:	Прекратяване на състезанието

Инцидентът показва не само критичен момент с фатални последици, но и ясно очертава **комбиниран риск**, който включва: технически проблем (загуба на контрол над автомобила на висока скорост при вземане на завой вероятно поради лошо съпротивление на хлъзгане/приплъзване поради износено и негодно асфалтово покритие и разлети течности като антифриз или гориво по трасето), структурен риск (ефективност на мантинелата и трасето), и организационен риск (публика в забранена зона, контрол на достъпа). За целите на нашето независимо

разследване тези данни ще бъдат използвани като основа за анализ в разделите: трасето и обезопасяване; управление на публиката; и процедурите по безопасност и извънреден отговор.

■ Нормативна рамка:

1) Министерство на младежта и спорта (ММС)

- **Провежда държавната политика и упражнява контрол по ЗФВС**, включително подпомагане/координация с организациите и правомощия за надзор.
- **Издава, отказва, отнема и прекратява спортни лицензи; води публичните регистри** на лицензираните федерации и клубове; **разрешава провеждане на световни/европейски първенства и регионални състезания у нас.**
- При нарушения или риск за обществен интерес министърът може да **дава задължителни предписания, да спре финансиране и да забрани провеждането на спортни състезания и събития** (принудителни административни мерки).
- **Поддържа електронните регистри по чл. 9** (уточнени и в Наредба № 1/2020 за публичните регистри по ЗФВС).

2) Лицензирана спортна федерация (по вида спорт)

- **Получава спортен лиценз** и действа по приети вътрешни актове; в тримесечен срок от лицензирането поддържа публична интернет страница.
- **Приема и публикува:**
 - > **Правила за провеждане на състезанията** по вида спорт;
 - > **Единна система за организация/управление на тренировъчно-състезателния процес;**
 - > **Годишен държавен спортен календар;**
 - > **Правила за картотекиране на състезатели и др.** (и ги представя в ММС в 14-дневен срок).
- **Одобрява организирането на състезания и събития от държавния спортен календар; определя класирането; подготвя национални отбори; осигурява съдийско/техническо обучение и комисии (вкл. дисциплинарни); упражнява контрол върху членовете** за спазване на закона и **уведомява ММС при нарушения.**
- **Антидопингови задължения** – спазва правилата и привежда в изпълнение наложените наказания.

Федерацията е **нормативният филтър** за: (а) включване/одобряване на състезанието в календара; (б) **правила за безопасно провеждане** (сигнализация, маршали, достъп на публика, защитни съоръжения), като тези правила трябва да са публикувани и съвместими със ЗФВС и международните стандарти. При системни пропуски ММС има правомощие да **въздейства или да спре събитие.**

3) Спортен клуб – организатор на състезанието

- Трябва да е **член на лицензирана федерация** и да е вписан в публичния регистър по чл. 9 ЗФВС.
- **Организира състезанието по правилата на федерацията** и съгласно държавния спортен календар/актовете на федерацията.
- **Медицинско осигуряване (задължително)**: организаторът е длъжен да осигури **присъствие на лекари/мед. специалисти и спасители**, съобразно характера и масовостта; да извърши **проверка на здравните изисквания към спортния обект** и **проверка на медицинската документация на участниците**.
- **Сътрудничи на контролните органи** и изпълнява предписанията на федерацията и ММС; при нарушаване на законовите изисквания федерацията уведомява ММС, а ММС може да наложи ПАМ.

4) Чеклист за правно-организационно съответствие

Описание	Да/Не (+/-)
Преди състезанието	
Вписване на клуба и събитието в съответните регистри/календар; наличие на валидни права и одобрение от федерацията.	+
Публикувани и приложени правила на федерацията за провеждане и безопасност; план за управление на зрителите и достъпа.	+
Документирано медицинско осигуряване според чл. 96 ЗФВС (персонал, оборудване, готовност за евакуация).	+
По време на състезанието	
Спазване на правилата (флагове, маршали, радиокомуникации, бариери, буфери за публика); водене на протоколи/логове.	-
Възможност федерацията/делегатът да спре манш/събитие при опасност; готовност за взаимодействие с ММС/община/полиция/Бърза помощ.	-
След събитието / при инцидент	
Доклад към федерацията и компетентните органи; съдействие при проверки; изпълнение на предписания.	-

■ **Анализ на причините и пропуските довели до настъпване на инцидента при провеждане на „Планинско изкачване „Аладжа манастир“ (04-05 Октомври 2025 г.)**

1. Идентифицирани административни пропуски

> **Списъци и други документи**

В хода на проверката на документите за проведеното състезание „Планинско изкачване Аладжа манастир“ (04–05 октомври 2025 г.) бе установено несъответствие между официално публикувания от Автомобилна федерация на България списък със заявени участници и стартовия списък, утвърден непосредствено преди началото на състезанието.

В официалния документ **„Заявени участници – Планинско изкачване Аладжа манастир 2025“**, публикуван от АФБ на 29.09.2025 г., състезателят **Нейко Неиков** не фигурира в списъка на приетите заявки.

Въпреки това, в **„Стартов списък“**, утвърден и подписан от спортния директор Слави Славов на 04.10.2025 г., същият състезател е включен под № 23 с автомобил **„Рено Клио“**, АСК **„Стара Загора“**, и реално е стартирал на 05.10.2025 г.

СПИСЪК НА ЗАЯВЕНИ УЧАСТНИЦИ В СЪСТЕЗАНИЕ ПО ПЛАНИНСКО ИЗКАЧВАНЕ „АЛАДЖА МАНАСТИР“ В ПАМЕТ ТОДОР СЛАВОВ гр.ВАРНА						
№	Съст. №	Име на участника	КЛАС	автомобил	Спортен клуб	Лиценз №
1	70	Румен Димитров	X2	BA3 2105	АСК ШУМЕН АУТОСПОРТ	AFB-PIL-025-016
2	94	Росен Илиев	X2	BA3 2105	АСК ШУМЕН АУТОСПОРТ	AFB-PIL-025-023
3	64	Чавдар Чернев	X2	BA3 2107	АСК ШУМЕН АУТОСПОРТ	AFB-PIL-025-006
4	48	Кирил Петров	X2	BA3 2101	АСК СТАРА ЗАГОРА – ИЛИЯ БОЯДЖИЕВ	AFB-PIL-025-017
5	47	Бойко Стойчев	X2	BA3 2107	АСК ШУМЕН АУТОСПОРТ	AFB-PIL-025-005
6	40	Борис Иванов	X2	BA3 2105	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-040
7	45	Серкан Хасан	HC5	SUZUKI SWIFT GTI	АСК ШУМЕН АУТОСПОРТ	AFB-PIL-025-003
8	44	Пламен Петров	HC5	HONDA CIVIC	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-035
9	42	Ивайло Иванов	HC5	HONDA CIVIC	АСК ЕФКО РЕЙСИНГ КАЗАНЛЪК	AFB-PIL-025-042
10	53	Кирил Тодоров	RC4	OPEL CORSA RALLY 4	АК АСТРА РЕЙСИНГ- ЕКАТЕРИНА СТРАТНЕВА	AFB-PIL-025-075
11	38	Иван Богданов	RC4	CITROEN C2	АСК ЕФКО РЕЙСИНГ КАЗАНЛЪК	AFB-PIL-025-038
12	32	Тодор Ковачев	RC4	PEUGEOT 106	АСК СТАРА ЗАГОРА – ИЛИЯ БОЯДЖИЕВ	AFB-PIL-025-014
13	30	Любомир Бешев	RC4	CITROEN SAXO	АСК ЕТЪР РЕЙСИНГ ТИМ	AFB-PIL-025-019
14	22	Мартин Петков	RC4	CITROEN SAXO	АСК АВТО ЦАР РАЛИ СЕРВИЗ	AFB-PIL-025-002
15	37	Велизар Ганев	HC4	HONDA CIVIC	АСК СТАРА ЗАГОРА – ИЛИЯ БОЯДЖИЕВ	AFB-PIL-025-021
16	34	Георги Цонев	HC4	HONDA CIVIC	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-039
17	29	Станислав Първанов	HC4	HONDA CIVIC	АСК МБ РЕЙСИНГ	AFB-PIL-025-047
18	26	Иван Ангелов	RC3	PEUGEOT 206 RC	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-037

1

¹ Списък на заявени участници в състезание по планинско изкачване „Аладжа манастир“ в памет на Тодор Славов, гр. Варна <https://afb-bg.com/wp-content/uploads/2025/08/zayaveni-uchastniczi-aladzha-manastir.pdf>

19	25	Емил Денев	RC3	RENAUT CLIO	АСК ШУМЕН АУТОСПОРТ	AFB-PIL-025-001
20	8	Даниел Живков	RC3	PEUGEOT 206 RC	АСК ЕФКО РЕЙСИНГ КАЗАНЛЪК	AFB-PIL-025-026
21	27	Динко Монеv	HC3	HONDA CIVIC	АСК ЕФКО РЕЙСИНГ КАЗАНЛЪК	AFB-PIL-025-070
22	19	Дамиен Беал	HC3	RENAUT CLIO MAXI	АСК МБ РЕЙСИНГ	AFB-PIL-025-050
23	17	Ивайло Кузманов	HC3	HONDA CIVIC	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-044
24	15	Нейко Нейков	HC3	RENAUT CLIO	АСК СТАРА ЗАГОРА – ИЛИЯ БОЯДЖИЕВ	AFB-PIL-025-015
25	14	Недялко Денев	HC3	HONDA CIVIC	АСК СТАРА ЗАГОРА – ИЛИЯ БОЯДЖИЕВ	AFB-PIL-025-018
26	77	Ивайло Игнатов	HC2	SUBARU IMPREZA	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-010
27	73	Георги Чакъров	HC2	BMW E30	АСК ШУМЕН АУТОСПОРТ	AFB-PIL-025-022
28	6	Стефан Георгиев	HC2	AUDI A4	АСК СТАРА ЗАГОРА – ИЛИЯ БОЯДЖИЕВ	AFB-PIL-025-055
29	5	Петър Обретенов	HC2	FORD FIESTA ST	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-031
30	67	Филип Йгов	HC2	SEAT LEON	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-144
31	68	Левент Ризов		HONDA CIVIC	АСК МОТОРСПОРТ Т-Н - ДОБРИЧ	Afb-pil-025-057-1R
32	2	Левент Юмеров		BMW E30 COMPAKT	АСК ШУМЕН АУТОСПОРТ	AFB-PIL-025-007
33	1	Пламен Камбуrow	HC1	SKODA FABIA RS 2000	АСК ДОКТОР СПИИД	AFB-PIL-025-011
34	69	Теодор Василев	HC1	BMW E36	АСК ФЛАТ- АУТ	AFB-PIL-025-042

НАБЛЮДАТЕЛ AFB:

ДИРЕКТОР НА СЪСТЕЗАНИЕ:

2



Меню

Специален правилник Планинско изкачване 2025
 Допълнителен правилник Раховец - Лясковец
 Участници Раховец - Лясковец
 Допълнителен правилник Враца
 Трасе Враца
 Заявка Враца
 Допълнителен правилник "Аладжа манастир"
 Програма "Аладжа манастир"
 Заявка "Аладжа манастир"
 Заявени участници ПИ Враца
 График ТП Враца
 Бюлетин 1 към ДП "Аладжа манастир"
 Бюлетин 2 към ДП "Аладжа манастир"
 Заявени участници "Аладжа манастир"2025
 График на ТП "Аладжа манастир"2025
 Бюлетин 3 към ДП "Аладжа манастир"
 Бюлетин 4 към ДП "Аладжа манастир"

² От приложения списък, който е качен и в официалната страница на АФБ е видно, че липсват подписи или поне име на отговорното лице заверило документа. Линк за достъп: <https://afb-bg.com/distsiplini/planinsko-izkachvane/>



Планинско изкачване Аладжа Манастир
В памет на Тодор Славов 4-5 октомври 2025

9:30

Стартов Списък

П	N	Пилот	Гр/Кл	Отбор	Автомобил	Време
1	2	Левент Юмеров	HC1	АСК Шумен Аутоспорт	БМВ Е46	10:00
2	69	Теодор Василев	HC1	АСК Флат Аут 2	БМВ 323	10:01
3	42	Ивайло Иванов	HC5	АСК Ефко Рейсинг	Хонда Сивик	10:02
4	46	Румен Димитров	X2	АСК Шумен Аутоспорт	ВАЗ 2105	10:03
5	32	Тодор Ковачев	RC4	АСК Стара Загора	Пежо 106	10:04
6	45	Серкан Хасан	HC5	АСК Шумен Аутоспорт	Сузуки Суифт	10:05
7	64	Чавдар Чернев	X2	АСК Шумен Аутоспорт	ВАЗ 2107	10:06
8	94	Росен Русев	X2	АСК Шумен Аутоспорт	ВАЗ 2105	10:07
9	44	Пламен Петров	HC5	АСК Флат Аут	Хонда Сивик	10:08
10	19	Дамиен Беал	HC3	АСК МБ Рейсинг	Рено Клио	10:09
11	8	Даниел Живков	RC3N	АСК Ефко Рейсинг	Пежо 206	10:10
12	67	Филип Игов	HC2	АСК Флат Аут 2	Севт Леон	10:11
13	5	Петър Обретенов	HC2	АСК Флат Аут	Форд Фиеста	10:12
14	30	Любомир Бешев	RC4	АСК Ефр Рейсинг	Ситроен Саксо	10:13
15	38	Иван Богданов	HC4	АСК Ефко Рейсинг	Ситроен С2	10:14
16	48	Кирил Петров	X2	АСК Стара Загора	ВАЗ 2101	10:15
17	37	Велизар Ганев	HC4	АСК Стара Загора	Хонда Сивик	10:16
18	40	Борис Иванов	X2	АСК Флат Аут 2	ВАЗ 2105	10:17
19	27	Динко Монеv	HC3	АСК Ефко Рейсинг	Хонда Сивик	10:18
20	47	Бойко Стойчев	X2	АСК Шумен Аутоспорт	ВАЗ 2107	10:19
21	68	Левент Ризов	RC3N	АСК Мотоспорт Т-Н Добрич	Хонда Сивик	10:20
22	73	Георги Чакъров	HC2	АСК Шумен Аутоспорт	БМВ Е30	10:21
23	15	Нейко Неиков	HC3	АСК Стара Загора	Рено Клио	10:22
24	17	Ивайло Кузманов	HC3	АСК Флат Аут 2	Хонда Сивик	10:23
25	22	Мартин Петков	RC4	АСК Авто Цар Рали Сервия	Ситроен Саксо	10:24
26	26	Иван Ангелов	RC3N	АСК Флат Аут	Пежо 206	10:25
27	14	Недялко Денев	HC3	АСК Стара Загора	Хонда Сивик	10:26
28	53	Кирил Тодоров	RC4	АСК Астра Рейсинг	Опел Корса	10:27
29	29	Станислав Първанов	HC4	АСК МБ Рейсинг	Хонда Сивик	10:28
30	6	Стефан Георгиев	HC2	АСК Стара Загора	Ауди А4	10:29
31	71	Георги Цонев	HC4	АСК Флат Аут	Хонда Сивик	10:30
32	77	Ивайло Игнатов	HC2	АСК Флат Аут	Субару Импреза	10:31
33	1	Пламен Камбуров	HC1	АСК Доктор Слйид	Шкода Фабия	10:32

Спортен Директор :

I&N Sofia Ltd. - www.results.bg

Това създава **противоречие между списъка със заявени участници и стартовия списък**, което представлява административно нарушение на процедурите, определени в специалния правилник на АФБ.

В чл. 7.1 – Подаване на заявки от „Специален правилник по дисциплина Планинско изкачване – 2025“ на АФБ е изрично уточнено следното: **„Всеки водач, който желае да участва в състезанието, трябва да представи заявка по образец, утвърден от АФБ“**. Допускането на водач без подадена заявка по утвърден образец е пряко нарушение на чл. 7.1. Необходимо е да се провери дали има доказателства, че Нейков е подал такава заявка към АФБ в определения срок.

В чл. 7.2 „Срок и ред за подаване на заявки“ от същия документ е определено, че: *„Заявки се приемат най-късно до 5 (пет) дни преди началото на проявата. Списъкът със заявените участници се изпраща в АФБ и се публикува от организатора“*. **Официалният списък на АФБ е публикуван в срок (29.09.2025 г.), пет дни преди състезанието, но Нейков не фигурира в него**. Няма данни да е изпратена актуализация или допълнение до АФБ след този момент. Следователно, участникът е допуснат след крайния срок, без нова официална публикация.

В чл. 7.5. „Отказ или промяна в списъка“ от „Специален правилник по дисциплина Планинско изкачване – 2025“ на АФБ е определено, че: *„Организаторът си запазва правото да откаже участие на даден АСК или пилот три дни преди проявата, с аргументиран писмен отговор“*. Тук се предвижда възможност за отказ, но не и за ново включване след крайния срок. В конкретния случай е направено обратното – ново включване след затваряне на заявките, без писмено основание или разрешение от комисията „Планинско изкачване“.

В чл. 9 от Специален правилник по дисциплина Планинско изкачване – 2025“ на АФБ има изискване за това *„Водачите са длъжни лично да представят на административната проверка оригинална заявка, заверен лиценз на АСК и документ за платена застраховка“*. След като няма приета заявка, не може да има и оригинален документ за такава, представен на административния преглед. **Това поставя под съмнение и валидността на застраховката**, тъй като тя се обвързва именно с номера и датата на заявката.

В рамките на проверката е установено, че в състезанието **„Планинско изкачване Аладжа манастир“ (04–05 октомври 2025 г.)** е допуснат до участие състезател (Нейко Нейков, АСК „Стара Загора“), който **не фигурира** в официалния списък със заявени участници, публикуван от АФБ на 29 септември 2025 г. Същият е включен под № 23 в утвърдения **стартов списък**, подписан от спортния директор Слави Славов, и е реално стартирал на 5 октомври 2025 г.

Това несъответствие между списъка със заявени участници и фактическия стартов състав представлява **нарушение на националните и международните спортни регламенти**, както и на основните принципи за безопасност, установени от FIA.

В **FIA International Sporting Code (ISC 2025)**, чл. 2.1.3 а) е посочено, че: *“Official documents must include the Supplementary Regulations, an Entry Form and an Official Programme”* (Официалните документи на състезанието трябва да съдържат правилник, заявка за участие и официална програма). В чл. 2.1.5 а) се указва, че: *“Any Competition not organised in conformity with the Code or with the rules of the appropriate ASN shall be considered as not being recognised”* (Състезание, което не е

ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАТЕЛЯ: ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАНИЯ: ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАНИЯ: ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАНИЯ: ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАНИЯ:	ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАТЕЛЯ: ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАНИЯ: ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАНИЯ: ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАНИЯ: ИМЕНА НА ЗАСТРАХОВАНИЯ:
---	---

Застраховка от проведеното състояние

Освен това, в полицата е определен лимит на отговорност от 100 000 лв. за едно събитие и 100 000 лв. в агрегат, което е значително под изискванията на АФБ. Липсва и ясно разграничение между понятията „водач“ и „участник“, като в точка 3 на полицата са изброени изключения, сред които попадат щети, причинени от участници в събитието. Това означава, че в случай на инцидент, причинен от състезател, застраховката реално не би обезщетила нито пострадалия, нито организатора.

Посочените несъответствия сочат, че застрахователят е бил въведен в заблуждение относно вида и характера на събитието, при което е изчислен занижен риск и съответно по-ниска застрахователна премия. Подобно действие представлява **неправилно деклариране на обстоятелства, съществени за оценката на риска**, което по смисъла на Кодекса за застраховането (чл. 363 и чл. 364) може да даде основание на застрахователя да **откаже изплащане на обезщетение**, ако се установи, че събитието е било различно от декларираното. В този контекст, договорът не е автоматично нищожен, но е **оспорим** и подлежи на прекратяване при доказано умишлено укриване или невярно представяне на информация от застрахования.

Контролът за съответствие на застраховката с нормативните изисквания е задължение на федерацията, която допуска организатора до провеждане на състезанието. Липсата на проверка на съдържанието и вида на полицата е административен пропуск от страна на АФБ, тъй като е позволила провеждането на спортно събитие без гарантирана застрахователна защита на публиката и длъжностните лица.

Следователно може да се заключи, че застраховката, представена от организатора, не покрива нормативните изисквания, не отразява реалния риск на състезанието и не гарантира изплащане на обезщетение при инцидент. Отговорността за този пропуск е споделена между организатора, който е предоставил неверна информация при сключване на полицата, и федерацията, която е одобрила провеждането на събитието без контрол за валидността и приложимостта на застрахователното покритие.

2) Технически пропуски касаещи безопасността при провеждането на състезанието

→ Мерки преди провеждане на състезанието

На 1 септември 2025 г., повече от месец преди провеждането на състезанието „Планинско изкачване Аладжа манастир“ (4–5 октомври 2025 г.), до Управителния съвет на Автомобилна федерация на България (АФБ) е изпратено писмо от Стефан Драганов – председател на автомобилен спортен клуб „Ефко Рейсинг“ – Казанлък. Писмото е адресирано до председателя и членовете на УС на АФБ, с копие до официалния имейл на федерацията (office@afb-bg.com), и е с ясно формулирано предупреждение относно **рисковете при провеждането на състезанието в района на Аладжа манастир**, както и конкретно изразено мнение, че **трасето не може да бъде обезопасено** съгласно изискванията на АФБ и FIA.

В писмото се посочва, че трасето е „изключително опасно“, като авторът припомня **инцидента от 2023 г. с пилота Динко Иванов**, който излиза от пътя и оцелява по чудо. Според изложеното, в участъци от старта до средата на трасето **липсват мантинели и достатъчно зони за сигурност**, а скоростите в тези отсечки са високи, което създава реална опасност за тежки катастрофи както за състезателите, така и за публиката.

Цитат от писмото гласи: *„На мястото не може да бъде обезопасено трасето на планинско Варна, където в 2023 година стана катастрофа с Динко Иванов, който излетя от трасето и по чудо е жив! Огромна опасност за пилотите при излизане извън асфалт, липса на мантинели на най-опасната част от старта до средата на трасето, и много бързи прави с високи скорости!“*

По-нататък авторът заявява: *„Моля, ако трасето не може да бъде обезопасено, по-добре не го допускайте! Планинско Варна направено на всяка цена крие риск от големи инциденти и опасност както за пилоти, така и за публика!“*

Като доказателство представяме писмото:



Отпечатай | Затвори

До председател и УС на АФБ

Подател: Стефан Златев <wrc78@abv.bg>

Дата: 01.09.2025 11:21

Получател: office@afb-bg.com

До председател и УС на АФБ

Здравейте,

Моля да ми изпратите последните две решения на УС АФБ в цялост /1 август 2025 г. след Шумен и 29 август 2025 г. след Раховец/ .

Моля да вземете адекватно решение да смените, отложите или размените датата на планинско Варна с по-късна дата тъй като е безкрайно неправилно и нелогично да се участва в две състезания от един и същ шампионат в две поредни седмици. Пилотите започнаха участия в средата на юли и никой не е предвидил всички състезания, нито като финанси нито като дати, които до скоро се сменяха или отпадаха състезания! Това поставя в голям риск всички, които гонят шампионат, като второто състезание във Варна предвид отдалечеността и поредност на състезанията ще откаже много пилоти да участват от което ще пострада състезанието!

Друг много важен проблем е обезопасяването на трасето на планинско Варна където в 2023 година стана катастрофа с Динко Иванов, който излетя от трасето в пропастта и едва оживя по чудо!!! Огромна опасност крие комбинацията от хлъзгав мазен асфалт, липса на мантинели на най-опасната част от старта до средата на трасето , много бързо трасе с високи скорости!

Ако не можете да обезопасите трасето с мантинели в долната част и с бали след средата на трасето, изобщо не се захващайте да го провеждате! Небезопасно състезание, като планинско Варна направено на всяка цена крие риск от големи инциденти и опасност, както за пилоти така и за публика, а уж безопасността е най важна за АФБ!

Очаквам да видя комисиите: сигурност, трасета и планинско на АФБ как ще одобрят планинско Варна предвид състоянието на трасето и кой ще носи отговорност при инцидент! Правим си постоянно игра с дявола, Господ ни търпи но вече и прекаляваме с безхаберие и безотговорността!!!

Изпращам ви линк на катастрофата на Динко Иванов !!! <https://youtu.be/P74gVr8o6dw?t=1246>

Ако има издадени фактури по мои плащания, моля да ги изпратите.

До края на тази седмица ще ви изпратя за лицензиране участниците ми, които ще участват в БОНГО Хилклимб Монстерс в Хърватия на 18-19 октомври 2025 година , като единия лиценз на Димитър Кондев ще бъде доплатен от лиценз С до сумата за международен, което не нарушава Наредба 2025 на АФБ . Моля за Оторизацията им и застраховките също, по рано .

Поздрави
Стефан Драганов
Председател АСК Ефко Рейсинг Казанлък
0888375250

От текста е видно, че подателят не само алармира за **наличието на конкретен риск**, но и **предупреждава за възможността от фатални последствия**, ако трасето бъде използвано без необходимите мерки за безопасност. Това представлява **предварителен сигнал за известен риск**, подаден към ръководния орган на федерацията.

При проверка от страна на екипа на ЕЦТП работил по този Доклад се установи, че в действителност през 2023 г. при провеждането на състезание по същото трасе е пострадал състезател. Състезанието и тогава е било организирано от Автомобилна федерация на България.



Кадри от катастрофата на пилота Динко Иванов от Трети тренировъчен манш от Планинско Тодор Славов 2023 - Варна³

До момента на провеждането на състезанието няма данни АФБ да е предприела **допълнителна техническа инспекция или преоценка на трасето**, въпреки полученото предупреждение. Липсва и информация за писмен отговор или решение на Управителния съвет на федерацията по сигнала, както и за назначена комисия по безопасност, която да провери изложените факти. Това създава предпоставка да се приеме, че **предизвестеният риск не е бил разгледан и не е бил овладян чрез необходимите превантивни действия**.

Според **чл. 63, ал. 1 от Закона за физическото възпитание и спорта (ЗФВС)**, лицензирана спортна федерация е длъжна да „осигурява безопасни условия за провеждане на спортни прояви и да упражнява контрол върху дейността на своите членове“. В случая АФБ е имала задължението да изиска от организатора (АСК „911 Тийм“) **план за безопасност**, съответстващ на минималните стандарти,

³ Източник: <https://www.youtube.com/watch?v=P74gVr8o6dw&t=1246s>

предвидени в *Appendix H 2025 на FIA* и в *Специалния правилник по дисциплина „Планинско изкачване – 2025“*.

Съгласно **чл. 7.1 и чл. 7.2 от Appendix H 2025**, всяко състезание трябва да има **одобрен общ план за безопасност**, включващ „списъка на състезателите, упълномощени да стартират“ и **описание на всички мерки за обезопасяване на трасето и зоните за публика**. В чл. 7.2 изрично е записано, че „никакъв автомобил не може да стартира извън официалния стартов списък, одобрен от директора на състезанието“.

Съгласно **чл. 5.1–5.2 от Специалния правилник на АФБ**, организаторът и федерацията са задължени да осигурят ефективни бариери, ограничителни съоръжения и безопасност за публиката, като федерацията упражнява контрол по спазване на тези изисквания преди началото на всяко състезание.

Чл.5. ТРАСЕ

Чл.5.1. Състезанията по Планинско изкачване се провеждат по трасета, отговарящи на следните изисквания:

- Минимална ширина на асфалтовата настилка – 5(пет)метра;
- Минимална денивелация – 5(пет)процента;
- Обща минимална дължина – 10(десет) километра;
- Трасето трябва да бъде почистено от фракция и пръст, да няма дупки и неравности.

Чл.5.2. Състезанието ще се проведе по трасе със следната характеристика:

- Дължина..... км;
- Денивелация.....%;
- Изкачвания..... манш.

Всяко трасе трябва да бъде прието и одобрено от комисиите по „Планинско изкачване“, по „Трасетата“ и „Безопасност“ към АФБ.

Трасето трябва да бъде обезопасено с мантинели.

Организатора е длъжен на местата, където е възможно състезателите да „секат“/скъсяват трасето/ завоя, да поставят преграда от железни колчета с максимално видима височина 80см., свързани с обезопасителна лента, по време на тренировките и остават до края на състезанието;

Начин на стартиране – светофарна уредба;
Начин на времеизмерване – с фотоклетки.

Организаторът е длъжен да използва определените от АФБ фирми за времеизмерване и радиовръзки.

За повишаване на безопасността организаторът има право да поставя шикани по трасето. Шиканите трябва да бъдат непреместваеми отделните редове оцветени в различни цветове(червен ред/бял ред/червен ред). Всички шикани се описват в допълнителния правилник на състезанието

СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК ПО ДИСЦИПЛИНА
„ПЛАНИНСКО ИЗКАЧВАНЕ“ 2025

7

и се отбелязват на схемата на трасето. Трябва да бъдат поставени предупредителни табели преди тях. Спортния директор има право да отложи или да спре състезанието ако има намалена видимост(мъгла) под 300м., или вали много силен дъжд и има течаща вода по трасето.

Писмото на Стефан Драганов има характер на **официално уведомление за предизвестен риск**, което задължава федерацията да извърши **допълнителен контрол или да спре състезанието**, ако не могат да бъдат гарантирани безопасни условия. От съдържанието му се вижда, че сигналът е конкретен, аргументиран и придружен с линк към видеозапис от предишна катастрофа, което допълнително утвърждава достоверността на подадената информация.

Непредприемането на действия от страна на АФБ след получаването на това писмо може да бъде тълкувано като **пропуск в превенцията и контрола и проява на административна небрежност**, особено с оглед на настъпилия впоследствие фатален инцидент по време на същото състезание. При наличие на официално предупреждение за опасно трасе, федерацията е била длъжна да предприеме конкретни действия: проверка на място, изискване на коригирани мерки за обезопасяване, промяна на трасето или отлагане на състезанието.

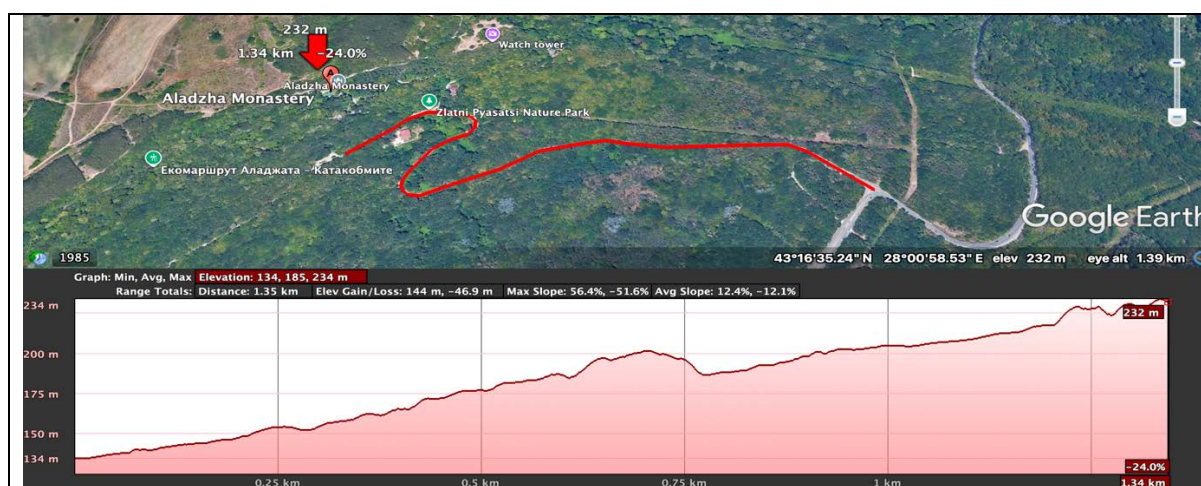
Липсата на такава реакция, въпреки предизвестения риск, представлява **съзнателно толериране на известна опасност**, което е в противоречие с чл. 3, т. 1 и т. 5 и чл. 10, ал. 1 от ЗФВС, чл. 7.1 и 7.2 от Appendix H на FIA и чл. 5.1–5.2 от Специалния правилник на АФБ.

Всичко изброено до тук представлява **доказателство за неизпълнение на превантивен контрол и допуснато управленско бездействие**, довело до създаване на предпоставки за тежкия инцидент по време на състезанието.

→ **Трасе и безопасност при провеждане на състезанието**

> **Състояние на трасето**

Проведеният визуален оглед на пътния участък от екип на ЕЦТП, веднага след инцидента, използван като състезателно трасе, разкрива значителни несъответствия между реалното му техническо състояние и изискванията за обезопасяване, посочени в националния и международния регламент. Трасето се характеризира с екстремна надлъжна денивелация – общо 144 м при дължина 1.35 км, със среден наклон 12.4 % и пикови стойности над 50 %. Такава геометрия предполага високи динамични натоварвания, особено при късно спиране и изнасяне във външните радиуси. В съчетание с отсъствието на надеждни ограничителни системи и наличие на стръмни откоси, това създава предпоставки за тежки последици при напускане на платното.



По цялата дължина на трасето се наблюдава компрометирана пътна настилка. Асфалтовото покритие е силно полирано, с видими зони на износване и изгубена микротекстура. Във високоскоростните завои лентата на движение е „огладена“ от триенето на гуми и се разпознава по гланциращия си вид – пряко указание за

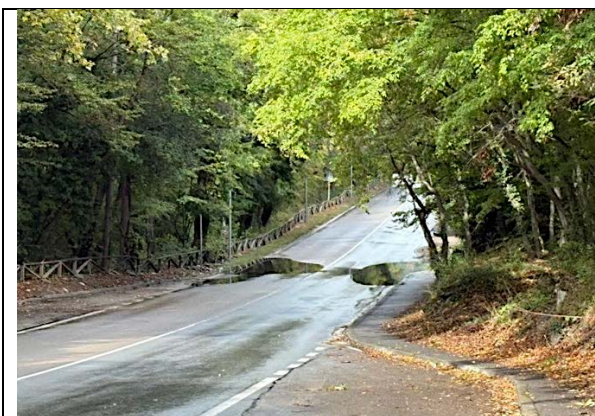
понижено сцепление. В някои участъци има и отделни кръпки с различна гранулометрия, което води до нееднородно поведение на гумите при преминаване от нов към стар асфалт. Подобни смесени участъци представляват сериозен риск за контролируемостта на автомобила, особено при влажност или замърсяване. Поради големия наклон, всяка загуба на сцепление би имала кумулативен ефект – автомобилът ускорява неконтролируемо надолу и излиза от траекторията без възможност за корекция.



Състояние на асфалтовото покритие – изображенията са заснети вечерта след инцидента при огледа на ЕЦТП. От изображенията ясно се вижда критичното състояние на асфалтовото покритие.

Откосите от външната страна на завоите са стръмни, с неравномерна височина и на места без каквото и да било обезопасяване. Снимковият материал показва отсъствие на стоманени ограничителни системи за пътища (мантинели) или повредени такива, както и липса на временни бариери, гуми или бали слама в критичните точки. В голяма част от трасето има рязка граница между платното и стръмен откос или дере. При такава конфигурация дори минимално напускане на асфалта води до преобръщане или падане извън пътя. В някои завои, особено в горната част на трасето, откосът от външната страна е не само стръмен, но и без банкет – асфалтът свършва директно на ръба. Това е в противоречие с изискването

на чл. 5.2 от Специалния правилник трасето да бъде „обезопасено с мантинели“ и прието от комисии „Трасета“ и „Безопасност“.



Снимка от състезанието заснета на 04.10.2025 г., от която ясно се виждат проблеми свързани с отводняването на трасето и риск от аквапланинг



Състояние на откос и банкет в зоната на инцидента (снимка заснета от екипа на ЕЦНП, вечерта на 05.10.2025 г.



Стръмен откос точно в зоната на инцидента



Стръмен откос точно в зоната на инцидента



Примери за обезопасяване на път отворен за обществено ползване, пригоден за провеждане на автомобилно спортно състезание по стандартите на FIA

По снимките се виждат и сериозни проблеми с отводняването. Канавките са плитки или напълно липсват, а в някои участъци водата се е оттичала по самото платно, оставяйки следи от ерозия и натрупана фракция в външните радиуси. При такъв наклон водата се движи с голяма скорост и може да доведе до аквапланинг при дъжд. Няма видими дренажни решетки или странични окопи, които да отвеждат

повърхностния отток. Това означава, че при валежи трасето би станало изключително опасно – хлъзгаво, с локви и течащи водни струи в завоите.

Банкетите са нестабилни, на места частично ерозирали, без твърдо уплътняване или борд, което създава допълнителен риск от „захапване“ при излизане от платното. На снимките се различават натрупвания от почва и дребна растителност по самия ръб, което показва липса на редовна поддръжка. Това състояние нарушава и нормалното оттичане на водата, като същевременно намалява ефективната ширина на лентата за движение.

По отношение на пътната маркировка състоянието също е незадоволително. Осевите и крайните линии са частично изтрети или напълно липсват. В някои кадри се виждат само остатъци от стари бели линии, без отражателни перли. Това не само затруднява визуалната ориентация на състезателите, но и прави трасето неподходящо за допускане на публика в непосредствена близост, тъй като липсват ясни ориентири за безопасна зона. Няма и никакви предупредителни символи (стрелки, предупредителни надписи, кръстосана маркировка), които да подсказват приближаването на опасен завой.

Допълнително внимание заслужават стръмните участъци, показани на профила от Google Earth, с максимален наклон над 50 %. Такива участъци изискват специални мерки – например поставяне на шикани или ограничителни елементи за редуциране на скоростта. В нито една от снимките не се виждат такива решения. Липсват и признаци на временна организация на движението по време на състезанието, което означава, че реалната скорост на преминаване е зависела единствено от индивидуалната преценка на пилота, без пасивни технически ограничения.

Всички тези обстоятелства показват, че трасето не отговаря на минималните стандарти за безопасност, определени в чл. 5.1–5.2 от Специалния правилник и в т. 2.3.3 от FIA Appendix H, според която трасето трябва да бъде „в добро състояние, чисто и обезопасено по цялата си дължина, с мантинели, бариери и зони без публика на рисковите места“. В настоящия случай нито една от тези предпоставки не е напълно изпълнена. Отсъствието на контролирани зони за зрители и минималните защитни средства (мантинели, бали, бариери) е пряка причина за високата експозиция на риска, довел до фаталния инцидент.

В заключение, състоянието на трасето в района на Аладжа манастир може да бъде определено като **структурно и функционално неподходящо за провеждане на автомобилно състезание** без мащабна предварителна реконструкция и обезопасяване. Комбинацията от полирана настилка, ерозирали банкетни участъци, неработещо отводняване, липса на маркировка и отсъствие на ограничителни системи създава висок риск не само за състезателите, но и за публиката, особено в участъците с голям наклон и ограничена видимост. Липсата на контрол и предварителна инспекция от страна на АФБ и местния организатор представлява системен пропуск, противоречащ на националните и международните стандарти за безопасност.

> **Обезопасяване и ограничителни системи за пътища**

Проведеният визуален анализ на фото- и видеоматериали от състезанието „Планинско изкачване Аладжа манастир“ показва, че ограничителната система (мантинелата) в участъка на фаталния инцидент е била **повредена още преди настъпването му**, без да бъдат предприети никакви действия за възстановяване, подмяна или допълнително обезопасяване. На няколко кадъра ясно се вижда, че ламаринените панели са **деформирани, изтеглени напред и прегънати навътре**, а опорните стълбчета са **изкривени и раздалечени**, което е компрометирало тяхната носеща способност. Тази деформация е визуално различима още при преминаването на предишни състезатели, което означава, че **ОСП е била в неизправно състояние още в началото на надпреварата**.



Стоп кадър от автомобил на т. нар. форлайфери (нули), от който ясно се вижда, че ограничителната система е била повредена и липсва каквото и да е друго обезопасяване.



Стоп кадър, заснет по време на състезанието показващ липсата на обезопасяване и повредата на ограничителната система за пътища.



По време на огледа се установи, че има поставен стандартен маркер върху ОСП-то, който обозначава зона, в която трябва да бъде подменено. Състезанието се е провело,



При огледа на ЕЦТП се установи, че липсват крайни елементи като зануляване (късо или дълго) или буфери/терминали. Това прави

въпреки, че този участък от оградата не е бил подменен.	ограничителната система за пътища смъртоносно опасна в тази зона.
---	---

Видно е, че в зоната на контакт липсват и **крайни секции или преходни елементи**, които да осигурят плавно поемане на енергията при евентуален удар. В този вид съоръжението не е могло да изпълни задържаща и енергопоглъщаща функция, каквато се изисква от техническите стандарти. Повредените ламарини са насочени към трасето, което на практика създава „остър“ ръб и увеличава риска от пробиване на автомобила при сблъсък.

От гледна точка на националната нормативна рамка, случаят представлява **нарушение на чл. 5.2 от Специалния правилник по дисциплина „Планинско изкачване – 2025“**, според който трасето трябва да бъде „прието и одобрено от комисии по Трасета и Безопасност“ и задължително „обезопасено с мантинели“. След като едно от тези съоръжения е било повредено, трасето **автоматично е изгубило статута си на прието и годно за провеждане на състезание**. В подобни случаи, съгласно *Appendix H* (чл. 2.3.3), организаторът е длъжен **незабавно да прекъсне състезанието и да възстанови бариерите**, преди да допусне продължаване на надпреварата.

Неизпълнението на това задължение показва **липса на контрол и реакция от страна на длъжностните лица по безопасност** – както на местния организатор (АСК „911 Тийм“), така и на АФБ като лицензираща федерация. От наличните материали не се виждат следи от ремонт, временно укрепване или поставяне на бали слама по протежение на повредената секция. Вместо това, състезанието е продължило в пълен ход, като автомобилите са преминавали на сантиметри от компрометираното съоръжение, а зад него се е намирала публика.

Техническият анализ на ОСП показва, че съоръжението е било **неспособно да поеме кинетичната енергия на сблъсък**, още повече при състезателни скорости и наклон на трасето над 12 %. Отсъствието на енергопоглъщащи елементи (като ТЕС-прегради, водни блокове или допълнителни бали) е допринесло за тежестта на последствията. Налице е **комбинирано нарушение на принципите за пасивна безопасност и контрол на зоната за публика**, което може да се квалифицира като **груба организационна небрежност**.

В обобщение, ограничителната система в района на инцидента е била **дефектна, неефективна и неправилно използвана**, което е довело до пълна загуба на защитната ѝ функция. Липсата на намеса след настъпил първоначален удар е пряко нарушение на нормативните изисквания за безопасност и е един от основните фактори, довели до фаталния изход на състезанието.

> **Състояние на асфалтовото покритие**

В участъка **VAR 1083 – дясна крива (ПТП)** е проведено измерване на съпротивлението на хлъзгане/приплъзване чрез уред **T2GO** на 5 октомври 2025 г. Резултатите показват **драстично занижени стойности на сцепление**, които не покриват изискванията за безопасно движение и са **несъвместими с провеждането на автомобилно спортно състезание**.

Измерената средна стойност на коефициента на съпротивление е $\mu = 0.18$, при минимално отчетена стойност $\mu = -0.06$ и максимална $\mu = 0.58$, при нормативен праг $\mu = 0.55$. Само **0.38 %** от измерванията отговарят на изискването за минимално сцепление, което представлява **пълен провал на теста (FAIL)**.



Данните ясно показват, че повърхността на настилка е **изключително хлъзгава**, с характеристики, съпоставими с пътно платно, покрито с течност (вода, гориво или антифриз) или с тежко полирана повърхност и загубени макро- и микротекстурни свойства. В някои точки уредът е отчетел дори **отрицателно сцепление**, което означава, че гума, преминаваща през този участък, практически не осъществява контактна стабилност с настилка.

При такива стойности ($\mu < 0.2$) **спирачният път на автомобила се увеличава над пет пъти** спрямо нормално сцепление ($\mu \approx 0.6-0.7$). Това означава, че дори при навременна реакция на водача – включително намаляване на предавки и прилагане на спирачно усилие – автомобилът **не би могъл физически да намали скоростта** до безопасна стойност преди навлизане в завоя.

Измереното състояние на настилка потвърждава и свидетелските показания, че **малко преди катастрофата е имало разлив на течност (гориво или антифриз)**. При наличие на такъв разлив сцеплението спада моментално под $\mu = 0.2$, което води до поведение „като върху лед“.

Според **CEN/TS 15901-6:2019** и националната наредба **РД-02-20-2/2022**, при стойности под $\mu = 0.45$ е задължителна **незабавна инспекция и възстановяване на настилка**, а при спортни събития трасето следва **да бъде изключено от употреба** до възстановяване на минимално безопасните стойности.

Отговорност за проверката, приемането и обезопасяването на трасето носят **спортният директор и комисията по безопасност**, които по изискване на **FIA Appendix H (чл. 5.2.7)** следва да осигурят адекватна оценка на сцеплението и почистване на пътната настилка преди началото на състезанието.

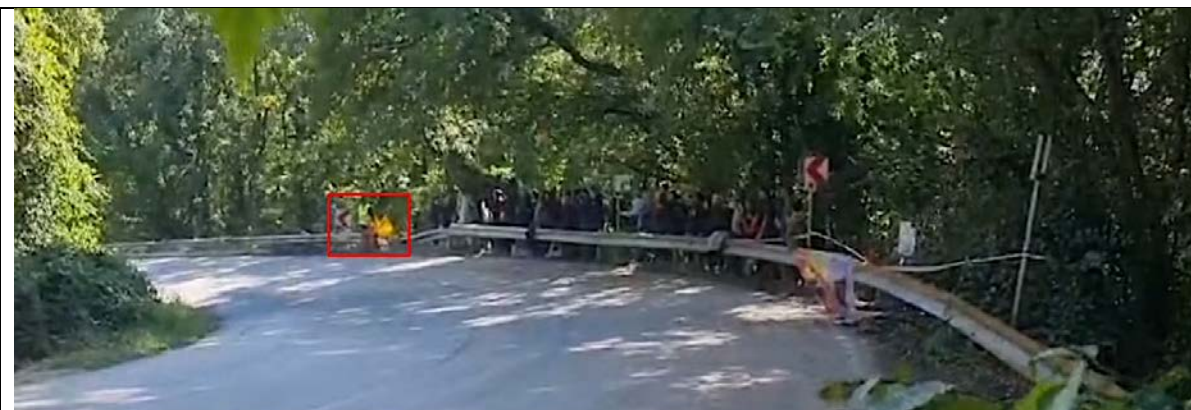
Следователно, на база на извършеното измерване и приложените технически данни може да се заключи, че **зоната на инцидента е била с критично ниско сцепление**, което е създадо **непредотвратим риск от загуба на контрол**, независимо от уменията и реакцията на водача.

> **Обезопасяване на зрителите (публика)**

Особено притеснителен е фактът, че **публиката е била разположена непосредствено зад компрометираното съоръжение**, в зона с ограничена видимост и минимално отстояние от трасето. Между състезателните автомобили и зрителите е имало само деформиран метален панел и опънато въже – конфигурация, която **не осигурява никаква реална защита** при удар. Тази организация на публиката е в пряко нарушение на **FIA Appendix H, Annex O, чл. 5.2**, където изрично е указано, че „**зоните за публика трябва да бъдат извън зоните на потенциален удар и никога от външната страна на завой**“.



Пример с информация за трасето и безопасните зони за публика от провеждането на „Планинско изкачване Враца – 2025 г.“ Такава карта липсва за състезанието при „Планинско изкачване Аладжа манастир“ (източник: <https://afb-bg.com/distsiplini/planinsko-izkachvane/>)

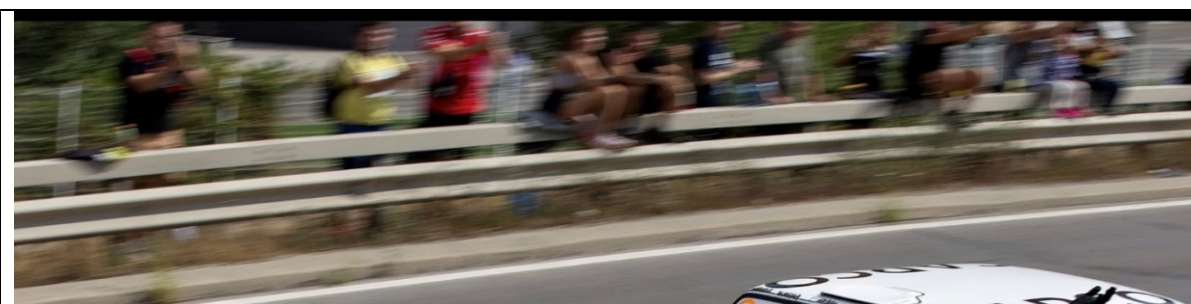


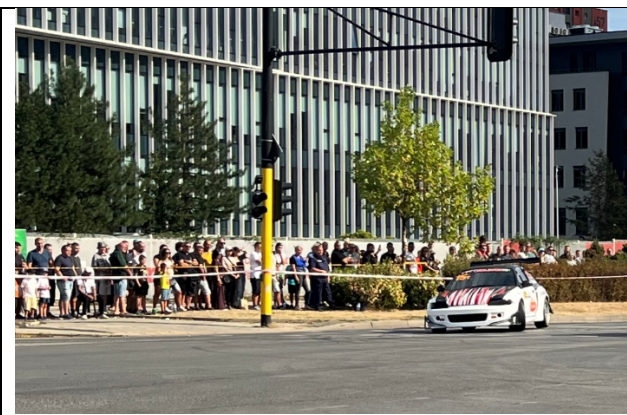
Публика разположена във външната част на кривата по време на състезанието където е възникнал инцидента

При направената административна проверка от екипа на ЕЦТП се установи, че липсва карта, листовки или други указания от страна на АФБ и организатора. Такива материали е имало например при провеждането на „Планинско изкачване Враца – 2025 г“. Повечето свидетели, с които разговаряха наши представители след инцидента споделиха, че нито е имало указателни табели за това къде могат и къде не могат да стоят, нито някой им е направил забележка.

След катастрофата се появиха спекулативни теории, според които публиката се е озовала там след като се е изкачила през гъстата и непроходима гора под пътя. Свидетелите опровергаха това твърдение, като поясниха, че са отишли по пътя, в близост дори е имало организиран паркинг. **От всички анализирани кадри се вижда, че по време на състезанието хората стоят там много преди наставането на инцидента. Организаторът не е взел никакви мерки.**

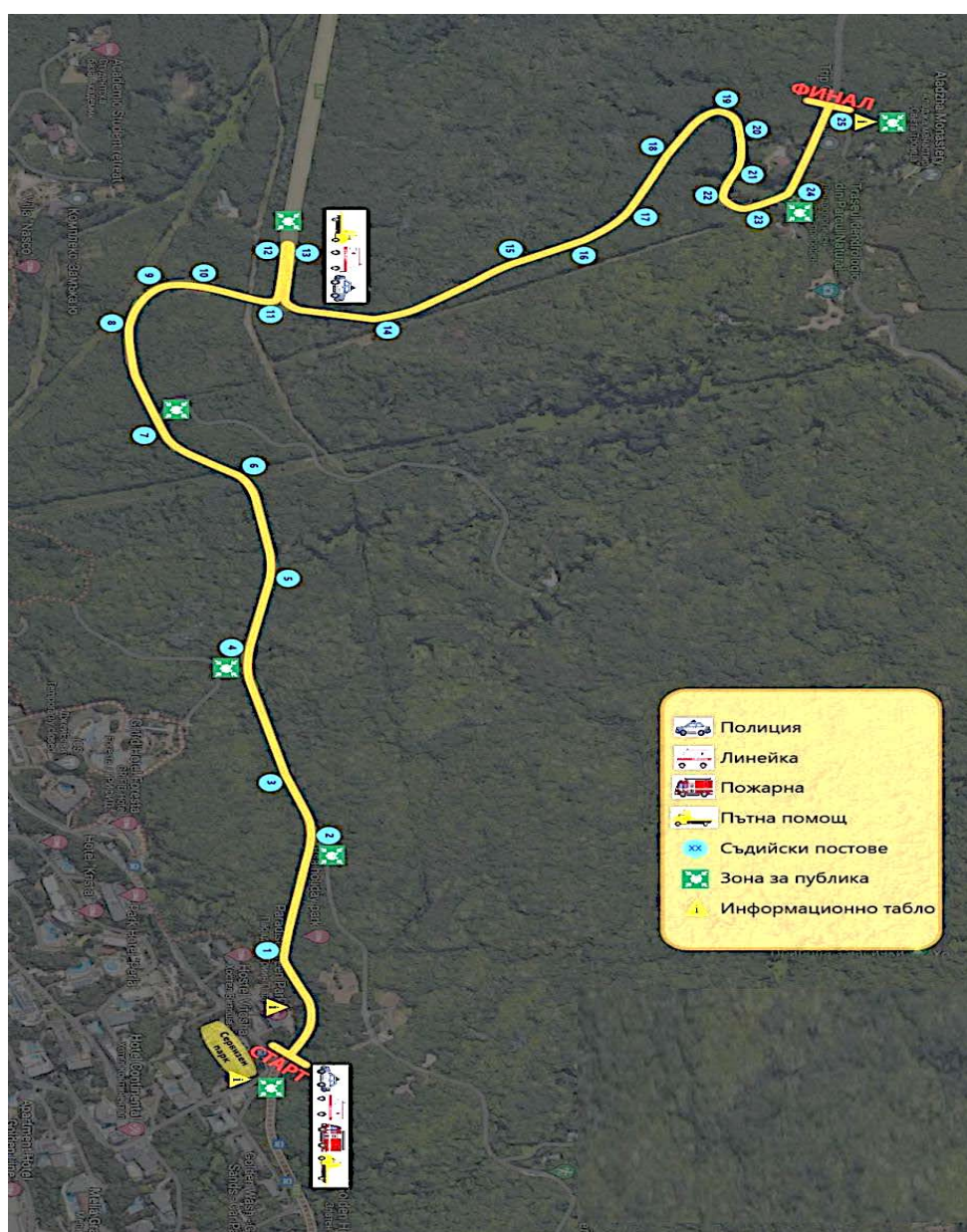
Примери за обезопасяване от други състезания организирани от АФБ през 2025 г.





Писта София 2025 г. – организатор АФБ

Извадка от единствената намерена карта указваща трасето на състезанието



Единствената налична карта, която указва местата на маршалите/съдийски постове и зоните за публика. Картата не от официалната страница на АФБ. Източник:

<https://motoclub.bg/%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%BD%D0%B0-2025-%D1%84%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8A%D1%82-%D0%BD%D0%B0-%D1%88%D0%B0%D0%BC%D0%BF/>

При анализ на кадрите от състезанието, се вижда, че в критичния десен завой постът на маршалите е разположен на **външната дъга**, непосредствено зад **вече деформирана мантиanela**, на място без теренен заслон и без реална възможност за бързо оттегляне назад. Това е рискова конфигурация: при загуба на контрол автомобилите естествено „отиват“ навън по инерция, а повредената бариера не осигурява енергопоглъщане. Позиционирането „в линията на удара“ превръща маршала от контролиращ риска в изложен на същия риск.



Spectators safety

От кои точки можем да гледаме рали?
From which points can we watch the rally?

И кои трябва да избегнем с цел по-голяма безопасност?
And which do we have to avoid for safety reasons?



49th РАЛИ БЪЛГАРИЯ 2018

ВНИМАНИЕ !!!

Скоростните етапи (СЕ) се затварят за движение до 70 минути преди първия състезателен автомобил

Преди първия състезателен автомобил по трасето ще преминат:

- Кола за проверка на трасето
- Първа кола за безопасност S2
- Кола за безопасност S1
- Наблюдател БФАС
- Кола на организатора ОО
- Трета кола на организатора О
- Първи състезателен автомобил

Други зрители и фенове, бъдете внимателни и отговорни! Съобразявайте се с инструкциите за безопасност! Ако желаете и напред се наблюдават атрактивни рали - напредвари, моля спазвайте изискванията за безопасност!

Листовки за безопасност указания по FIA

Според **FIA Appendix H 2025** (разделът за сигурност по трасето и работа на постовите), маршалите трябва да са **извън предполагаемата траектория на изнасяне, зад непрекъсната и здрава бариера, с ясна линия на видимост „нагоре по трасето“ и осигурен път за бягство (escape route)**. Когато бариерите са повредени, **състезанието се спира**, постът се премества или участъкът се дообезопасява, след което се подновява. В показания завой е постигнато обратното: бариерата е компрометирана, маршалът стои отпред, а изтеглянето му би било пресичане на открито пространство.

Националният **Специален правилник „Планинско изкачване 2025“** изисква трасето да е **обезопасено с мантинели** и да е **прието** от съответните комисии преди старта. Ако по време на състезание ограничителна система се повреди,

безопасността на поста **се губи** и е задължителна незабавна реакция: ремонт/подмяна, допълнителни пасивни заграждения (бали, гуми, ТЕС/водни блокове и пр.) или временно спиране и преместване на поста. По кадрите такава корекция **не е направена**.

Тъй като картата **не е от официален източник** от нея **не може** да се прави извод за правилно организирана публика. Оценката за публиката се базира на снимките: хора са били допуснати **точно зад повредената мантинела** на външна дъга — конфигурация, която **не отговаря** на изискванията на Appendix H за ясно отделени „забранени зони“ и контролирани периметри.

В хода на проведеното разследване беше установено, че за състезанието „Планинско изкачване Варна 2025“ не е бил публикуван План за сигурност, какъвто се изисква по правилата на FIA и АФБ. Липсата на такъв документ е сериозно нарушение, тъй като именно Планът за сигурност съдържа разположението на маршалските постове, аварийните маршрути, зоните за публика и комуникационните канали, чрез които се осъществява координацията при инциденти. Без утвърден и публично достъпен план не може да се гарантира, че трасето е било обезопасено и прието по надлежния ред, което поставя под съмнение валидността на разрешението за провеждане на състезанието.

3) Други идентифицирани пропуски

> **Маршали**

Събраната информация от очевидци, състезатели и наличните аудиозаписи по време на състезанието показва сериозни организационни и комуникационни пропуски в работата на маршалите, които са имали пряко значение за настъпването на тежкия инцидент.

На първо място, по данни от участници и наблюдатели, лицата, изпълнявали функции на маршали, **не са били познати в общността на автомобилните спортове**, а произходът и опитът им остават неясни. Това поражда обосновано съмнение, че част от тях **не са преминали задължителното обучение и сертификация**, изисквани от националната федерация.

Съгласно **чл. 2.4.4 от FIA Appendix H 2025 („Personnel“)**

“Each main post shall be placed under the responsibility of a post chief and his deputy, both recognised fit for their office after a special examination under ASN control. They should have at their disposal persons who have received basic training in the duties of a marshal post”. (Всеки основен пост трябва да бъде под ръководството на ръководител на поста и негов заместник, които са признати за годни да изпълняват своите задължения след специален изпит под контрола на националната спортна власт (АФБ). Те трябва да разполагат с лица, които са преминали основно обучение за изпълнение на задълженията на маршалски пост).

Това изискване е допълнено от **чл. 5.2.7 („Officials and Marshals“)**

“It is the organiser’s responsibility to ensure that officials are adequately trained in this regard” (**Отговорност на организатора е да гарантира, че длъжностните лица са адекватно обучени в това отношение**).

Следователно, организаторът е носил задължението да осигури обучени и сертифицирани маршали. Съобразно свидетелските показания има основание организаторът да бъде упрекнат, че не е спазил тези разпоредби.

Националният **Специален правилник на АФБ (Раздел IV, чл. 5.2 и Приложение 2, т. 3.1–3.4)** също предвижда, че *„всички постове по трасето се комплектват с инструктирани съдии/сигналисти“*, които трябва да са *„оборудвани, видимо обозначени и инструктирани преди началото на проявата“*. В случая не е ясно кой е контролирал състава и разпределението на маршалите по трасето.

Втората група проблеми се отнася до **радиокомуникацията**. По време на тренировките и състезателните маншове е установена **сериозна липса на координация** между постове. В началото на състезанието от финала дори **не са били обявявани номерата на финиширащите автомобили**, което е попречило на старта и останалите постове да следят последователността и времевата дистанция между състезателите. От излъчените записи се чува **неадекватен и неуточнен обмен на реплики**, липса на стандартен радиопротокол и затруднена връзка между спортния директор и маршалите на отделните сектори.

Особено притеснителен е фактът, че маршалите са ползвали **граждански радиочестотен обхват (СВ диапазон)**, който е достъпен за широката публика и не е защитен от външни предавания. Това означава, че по време на състезанието **е било възможно външно вмешателство**, включително подаване на подвеждащи или опасни сигнали от неоторизирани лица.

Според **FIA Appendix H 2025, чл. 2.4.5 („Communications“)**

“Communications between the control centre and the marshal posts should be reliable and protected from external interference” (Комуникацията между контролния център и маршалските постове трябва да бъде надеждна и защитена от външна намеса).

Неспазването на това изискване компрометира изцяло безопасността и способността за своевременна реакция при инцидент.

Най-същественият пропуск обаче е **неизпълнението на задължението за сигнализация при опасност**. По данни от очевидци, **секунди преди катастрофата** маршалите са съобщили по радиостанциите, че автомобил BMW, стартирал непосредствено преди пилота №15 (Нейко Неиков), **е изхвърлил гориво или антифриз** в горната част на трасето – приблизително **300 метра преди финала**. Това е била **директна и незабавна опасност**, която задължително изисква **вдигане на жълт флаг** от маршала на най-близкия пост. Съгласно **чл. 2.4.5.1 от FIA International Sporting Code (ISC) и Appendix H, Annex O, чл. 5.3.2**, жълтият флаг означава:

“Danger ahead, reduce speed significantly, no overtaking. Be prepared to change direction or stop if necessary” (Опасност напред – намалете скоростта значително,

не изпреварвайте. Бъдете готови да промените посоката или да спрете, ако е необходимо).



Извадка от чл.20 сигнали, флагове и табели на Специален правилник за организиране и провеждане на автомобилни състезания по дисциплина „планинско изкачване” 2025 (АФБ)



Кадри от състезание, от които е видно, че от автомобил стартирал преди катастрофиралия състезател тече гориво или антифриз.



Дори и към момента на инцидента показаният флаг е бил зелен. Опасността от хлъзгане не е била обозначена по никакъв начин. На снимките са ясно видим следите от изтичане на гориво.

Тази процедура е **задължителна** и **не подлежи на предварително разрешение** от спортния директор, когато опасността е непосредствена и очевидна. **Чл. 2.4.4 от Appendix H** допълва, че маршалите имат право и задължение да действат автономно при настъпване на непосредствен риск, без да чакат нареждане, когато забавянето може да изложи живота на участници или публика на опасност.

При това положение пилотът Нейков е влязъл в последния завой **без предупреждение за наличие на течност върху настилката**, с нормална състезателна скорост и траектория, при което автомобилът е **загубил сцепление** и е излязъл от пътя. Замяряването с гориво или антифриз е довело до внезапно намаляване на коефициента на сцепление, сравнимо с движение върху лед.

Така **липсата на жълт флаг и неадекватната комуникация между маршалите и директора на състезанието** се явяват пряка организационна причина за възникването на катастрофата. Времевият прозорец за реакция — под една минута между разлива и следващия участник — е бил напълно достатъчен за сигнализация, ако системата за безопасност беше функционирала нормално.

Съществен е и пропускът по отношение на обучението на маршалите за управление на такива ситуации. В **FIA Appendix H, чл. 5.2.7** се предвижда задължителен **предварителен брифинг (pre-event briefing)**, включващ правила за флаг сигнализация, аварийни протоколи и комуникационни процедури. При липсата на опитни маршали и защитена комуникационна система, управлението на инцидента на практика не е функционирало.

Флаг маршалите, които имат ключова роля за сигнализация и комуникация между спортния директор и състезателите, не са били позиционирани съгласно изискванията на FIA Appendix H. Вместо да бъдат разположени зад защитни бариери и извън вероятната траектория на движение на автомобилите, част от тях са били поставени на външни дъги на завой, където при загуба на контрол автомобилите естествено излизат от пътя. Това е довело до пряко излагане на риск не само на самите маршали, но и на публиката, намираща се в непосредствена близост.

Наред с това, на трасето не е имало охрана или лица, натоварени със задачата да контролират достъпа на зрители и да предотвратяват навлизането им в опасните участъци. Това е в противоречие както с националния специален правилник на АФБ, така и с международните стандарти за сигурност, които задължават организатора да осигури присъствие на обучени охранители по цялата дължина на трасето и най-вече в критичните завой.

Всички тези пропуски сочат към липса на контрол и организационен хаос при провеждането на състезанието. Поставянето на маршали без съобразяване с техните функции и без обучение, отсъствието на охрана и неизготвянето на план за сигурност представляват системно нарушение на установените стандарти за безопасност. В резултат на това състезанието е било проведено при условия, които не осигуряват минимална защита нито на участниците, нито на зрителите, а допускането му до провеждане при тези обстоятелства може да се разглежда като проява на небрежност от страна на организатора и утвърдилата събитието федерация.

> Проверка за алкохол или други упойващи вещества

При проведеното разследването чрез свидетелските показания се установи, че по време на състезанието „Планинско изкачване Варна 2025“ **не е била проведена**

задължителна проверка за алкохол на състезателите, нито в деня на тренировките, нито в състезателния ден. Това представлява **сериозно нарушение на международните и националните правила**, регламентиращи контрола на водачите преди и по време на спортни прояви под юрисдикцията на FIA и АФБ.



Съгласно **FIA Appendix C – Anti-Alcohol Regulations (2025)**, проверките за наличие на алкохол са **задължителен компонент на системата за безопасност**. В чл. 1.2 и 1.4 изрично се посочва, че *„наличието на алкохол в организма на пилот по време на състезание е абсолютно забранено“*, а организаторите са длъжни да осигурят **контрол преди началото и по време на проявата**. В чл. 2.1 е уточнено, че тестовите се извършват **в интервал от три часа преди старта до тридесет минути след приключване на състезателната активност**, като всеки отказ за участие в теста се приравнява на положителен резултат и води до **незабавна дисквалификация** (чл. 4.1).

Тези разпоредби са напълно съответстващи на националната нормативна база, приета от **Автомобилна федерация на България (АФБ)**. В **чл. 12 от Специалния правилник по дисциплина „Планинско изкачване – 2025“** ясно е записано:

„На участващите в автомобилни състезания е забранено да управляват автомобилите под въздействието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества. При установено нарушение водачът не се допуска до състезанието и му се отнема лиценз за срок от 12 месеца“.

Този текст категорично задължава организатора и спортния директор **да осъществяват контрол за наличие на алкохол** преди всеки старт и след всеки инцидент, като част от стандартните проверки по безопасност. В конкретния случай липсата на такава процедура означава, че **спортното събитие е проведено без изпълнение на основно изискване за допускане на състезатели**, което автоматично компрометира неговата легитимност и поставя под въпрос валидността на резултатите.

Освен това, според чл. 5.2.7 от **FIA Appendix H (2025)**, отговорността за провеждането на всички проверки, включително тестовете за алкохол, се носи от организатора, който е длъжен да гарантира, че всички длъжностни лица и участници са „адекватно обучени и проверени“ в съответствие с международните стандарти. Липсата на тестове е показателна за **неизпълнение на процедурите по контрол и безопасност**, които са предпоставка за допускане на състезанието от комисията на АФБ.

В този контекст неизвършването на проверки за алкохол може да се разглежда като **груба организационна небрежност**, тъй като е премахнат един от ключовите предпазни механизми, гарантиращи, че всички пилоти стартират при пълна трезвост и годност да реагират адекватно в условията на висока скорост и напрежение. Отговорността за този пропуск следва да бъде споделена между **спортния директор, главния лекар на състезанието и организатора**, както и контролния орган на федерацията, утвърдил състезанието без удостоверен резултат от задължителните алкохолни тестове.

Липсата на такава проверка не е формална слабост, а **пряко нарушение на международните и национални стандарти за безопасност**, което компрометира целия процес на спортна дисциплина и подлага на риск живота както на участниците, така и на зрителите.

4) Други проблеми описани от свидетели, които не са пряко свързани с инцидента, но следва да се проверят:

Представената информация следва да бъде третирана като свидетелски показания и конкретизирани твърдения за управленски и нормативни нарушения в дейността на АФБ, които – ако бъдат потвърдени с документи – очертават системен риск за законността на спорта и за безопасността на състезанията. По отношение на управлението се заявява, че федерацията се ръководи еднолично от конкретно лице, без спортен опит като състезател, с практики, наподобяващи частно търговско управление. Ключовото твърдение тук е, че нормативни актове (наредби/правилници) са се появили едва след първото състезание за сезона, което поставя въпроса как е било одобрено самото състезание при липса на предварително действаща регламентация. Това е проверим факт чрез деловодните дневници на федерацията и чрез датите на публикуване на правилниците в официалните канали, съпоставени с датата на одобрение и провеждане на състезанието.

Твърденията за санкции от Министерството на младежта и спорта в периода 2022–2025 г. (временни забрани за дейност, отнемане на лиценз, частичен сезон с отменени кръгове) са от висок обществен интерес и подлежат на документална верификация чрез заповеди/решения на ММС и кореспонденция по лицензионната процедура. Ако тези факти се потвърдят, те имат пряко правно значение: провеждане на състезания и излъчване на шампиони в периоди на ограничена или отнета правоспособност на федерацията може да постави под съмнение валидността на спортните резултати и правните последици от тях

(класирания, титли, клубни права). Допълнително се твърди несъответствие между обявен календар към ММС и реално проведени състезания, включително отменени кръгове; това следва да се прецени спрямо одобрения календар, корекционните протоколи и уведомленията към ММС.

Съществено обвинение е липсата на прозрачност за базовите елементи на спортната система: списъци на лицензирани клубове, пилоти, съдии и разпределение на компетентностите. Ако федерацията не поддържа и не публикува актуални регистри, възниква риск от допускане до участие на нелегитимни субекти, както и от решения, взети от органи със спорна представителност. В тази връзка конкретният пример с клуб „Премиум Рейсинг“ и пилот, станал национален шампион, без клубът да е вписан в регистъра на спортните организации към ММС, е твърдение с висока доказателствена стойност, ако бъде подкрепено с официална справка от регистъра към съответните дати и със състезателните протоколи. Ако се докаже, че клуб без надлежно вписване е излъчил шампион, това би било пряко противоречие със Закона за физическото възпитание и спорта и би поставило под съмнение не само конкретното класиране, но и контрола, упражняван от федерацията. Указаните вариации в наименованието на клуба в протоколите от първия кръг в Шумен следва да се сверят с оригиналните резултатни листи и деловодните записи на организатора и на АФБ, за да се изключи техническа грешка срещу фактическо подмяна/сливане на клубни идентичности.

Твърденията за липса на отчетност и непрозрачност на общи събрания (непредоставяне на финансови отчети на членовете, неясен произход на приходи и разходи, липса на подпомагане на състезания и състезатели) са тежки управленски оплаквания, но подлежат на пряка проверка: протоколи от общи събрания, списъци на присъствали членове, годишни финансови отчети и одиторски заключения, постъпления от такси/лицензи, трансфери по линии на FIA/външни програми, решения за разпределение на средства. Ако такива документи не са предоставяни систематично на членовете, има основания за съмнение в нарушаване на вътрешните правила и евентуално на изискванията за прозрачност към сдружения в обществена полза. Твърдението за високи такси за прием на клубове и евентуална употреба на „кухи“ клубове като избран инструмент също е проверимо по списъците на членовете, датите на прием, платените такси и тяхната последваща активност (участие в състезания, реални спортни резултати). Липсата на вписвания за общи събрания в Агенцията по вписванията след 2022 г. при паралелни твърдения за проведени извънредни събрания е несъответствие, което следва да се провери с официална справка; ако се потвърди, би означавало процесуални дефекти при управлението на юридическото лице.

Накрая, твърдението за конфликт на интереси при организирани състезания от клуб, свързан с председателя, включително за размера и източника на финансиране от общини, изисква съпоставка между общинските договори/решения за субсидии, фактури и отчетите на организатора. Ако се

установи, че организация на състезания се извършва „на всяка цена“, без да са изпълнени предварителни изисквания (правилници, планове за сигурност, обезопасяване), и при това с публично финансиране, възниква въпрос за надзора на федерацията и за разходването на публични средства при несъответстваща безопасност.

В обобщение, свидетелските показания сочат четири концентрирани проблема: дефицит на нормативна предвидимост (документи след факта), периодични регулаторни санкции и несигурен календар, дефицит на прозрачност и отчетност (регистри, финанси, събрания), и потенциален конфликт на интереси с последици върху безопасността и легитимността на резултатите. За да преминат от ниво на твърдения към доказани факти, следва да се изискват: заповеди/писма на ММС за санкциите и лиценза по години; заверени копия на правилници с дата на утвърждаване и публикуване; регистри на клубове/пилоти/съдии към релевантните дати; протоколи и финансови отчети от общи събрания; вписвания в Агенцията по вписванията; договори/решения за общинско финансиране на състезания. При потвърждение на горното картината е на системни управленски пропуски, които са създали реални рискове за безопасността и са компрометирали спортната легитимност през разглеждания период.

■ Изводи

Проведеното състезание „Планинско изкачване Аладжа манастир 2025“ **представява сериозен системен провал на управлението на безопасността** и контрола от страна на Автомобилната федерация на България (АФБ). Констатираните нарушения засягат всички ключови аспекти на организацията на спортно събитие – нормативна подготовка, техническа обезпеченост, комуникация, застрахователни мерки, както и институционалната отговорност на федерацията.

Първо, състезанието е проведено **без одобрен и публикуван план за сигурност**, в нарушение на вътрешните правила на АФБ и изискванията на FIA. Това означава, че трасето е било използвано без официално потвърдена схема на маршалски постове, зони за публика, аварийни маршрути и медицинско осигуряване. Липсата на такъв документ поставя под съмнение законността на състезанието още преди неговото провеждане.

Второ, установено е **непровеждане на задължителни проверки за алкохол на пилотите** в тренировъчния и състезателния ден, в противоречие с изискванията на FIA Appendix C и чл. 12 от Специалния правилник на АФБ, който изрично забранява участие под въздействието на алкохол или упойващи вещества и предвижда санкция – отнемане на лиценз за 12 месеца. Липсата на контрол от страна на организатора и федерацията е показателна за пълна абдикация от задължението за превенция на риска.

Трето, измерванията на съпротивлението на хлъзгане показват **критично ниски стойности ($\mu = 0.18$ при норматив $\mu \geq 0.55$)**, които правят настилката обективно опасна и несъвместима с провеждането на автомобилно състезание. Тази

констатация потвърждава свидетелските данни за наличие на разлив на течности и липса на реакция с жълт флаг от страна на маршалите.

Четвърто, **застрахователната полица**, представена от организатора, е сключена за „дрифт събитие/демонстрация“, а не за планинско състезание, което представлява **невярно деклариране на обстоятелства** към застрахователя. Освен това лимитът на отговорност е едва 100 000 лв. при нормативно изискване от 300 000 лв. по Наредба 2025 на АФБ. Това означава, че реално **публиката и участниците не са били защитени от валидно застрахователно покритие и пострадалите при възникналия инцидент няма да получат обезщетение.**

Пето, състезанието е проведено с **неподготвени и несертифицирани маршали**, използвали граждански радиочестоти без защита от външна намеса – в нарушение на FIA Appendix H, чл. 2.4.5. В комбинация с липсата на физическа охрана и контрол на публиката, това е довело до допускане на зрители в опасна зона и пряко е способствало за настъпването на фаталния инцидент.

Съществено е и обстоятелството, че **още месец преди състезанието федерацията е била предупредена** за опасното състояние на трасето, но не е предприела действия за неговото обезопасяване или за отказ от провеждането му. **Това доказва не просто небрежност, а съзнателно бездействие при наличието на известен риск.**

На основата на горното може да се заключи, че АФБ **системно е нарушила изискванията на действащото законодателство**, включително:

- **чл. 44, ал. 2 от Закона за физическото възпитание и спорта (ЗФВС)** – относно задължението на лицензирана спортна федерация да осъществява контрол върху спортната дейност в съответния вид спорт;
- **чл. 45, ал. 1 ЗФВС** – който предвижда, че министърът на младежта и спорта може да отнеме лиценза на спортна федерация, когато тя не изпълнява задълженията си или допуска нарушения при организацията и провеждането на спортни дейности;
- **чл. 46, ал. 1 ЗФВС** – уреждащ процедурата по отнемане на лиценза след извършена проверка и констатирани нарушения.

■ Препоръки

1. **Да се инициира процедура по отнемане на лиценза на Автомобилна федерация на България (АФБ)** съгласно чл. 45 и чл. 46 от Закона за физическото възпитание и спорта, поради неизпълнение на основните й задължения да осигурява безопасни условия, контрол и законосъобразност при организацията на автомобилни състезания.
2. **Министърът на младежта и спорта** следва да разпорежи пълна проверка на дейността на АФБ за последните три години, включително:
 - > всички одобрени планове за сигурност и протоколи за технически прием на трасета;
 - > застрахователните полици, сключвани за състезания;

- > доказателства за проведени проверки на алкохол и медицински прегледи на състезателите.
- 3. **Да се назначи временна комисия по автомобилен спорт** под надзора на ММС, включваща независими експерти, която временно да поеме функциите на АФБ до провеждане на ново лицензиране и въвеждане на реални стандарти за безопасност.
- 4. **Да се извърши одит на всички финансови постъпления и разходи на АФБ**, включително средства от общини и спонсори, с цел установяване дали е спазен принципът на общественополезна дейност по чл. 63, ал. 5 от ЗФВС.
- 5. **Да се създаде национален публичен регистър на маршалите и спортните длъжностни лица**, преминали обучение и сертификация по стандартите на FIA. Само лица, вписани в този регистър, да имат право да участват в организацията на спортни прояви.
- 6. **Да се въведе задължителна техническа проверка на трасетата** преди всяко състезание, включваща измерване на сцеплението и инспекция на ограничителните системи, като без положителен протокол за безопасност състезанието да не може да бъде одобрено.

Заклучение

Констатациите по случая „Аладжа манастир 2025“ показват дълбока институционална криза в управлението на автомобилния спорт в България. Федерацията не е изпълнила своята основна обществена функция – да гарантира безопасност, ред и професионализъм. Провеждането на състезание с невалидна застраховка, без план за сигурност и с фатален инцидент е недопустимо.

На основание чл. 45 и чл. 46 от Закона за физическото възпитание и спорта, **отнемането на лиценза на АФБ е не само оправдано, но и необходимо** – като акт за възстановяване на доверието в системата, превенция на бъдещи инциденти и защита на човешкия живот.

**ЕКИП НА ЕЦТП
ОКТОМВРИ 2025 г.**