

**ШАМПИОНАТ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ВО
ТЕХНИЧКИ ДИСЦИПЛИНИ**

ДОДАТОК А07 ЗА АВТО СПОРТОВИ

АВТО СПОРТ 2010

ДОДАТОК А07 ЗА НАТПРЕВАРИ ВО ТЕХНИЧКИ ДИСЦИПЛИНИ ЗА АВТО СПОРТОВИ

Одбор за Авто Спорт на АФМ распишува првенство на Република Македонија во Технички дисциплини во текот на **2010.** година, а по одредбите на овој Додаток, Правилник за автоспортови, Меѓународниот спортски правилник на FIA и одговарачките додатоци.

Член 1.

Првенство на Република Македонија во Технички дисциплини се состои од два вида на натпревари и тоа, Оценско Авто Рели (во понатамошниот текст ОАР) и Оценско Спретно Возење (во понатамошниот текст ОСВ), систем на натпревари, кај кои се бодува секое поединечно натпреварување, а потоа се собираат бодови во склад со одредбите на овој Правилник, се прогласуваат резултати на најуспешните пилоти, копилоти, тимови и екипи на клубови, како на секое натпреварување посебно, така и на крајот на сезоната вкупно.

Услови за натпреварување

Член 2.

Секое поединечно натпреварување мора во поглед на спортски елемент да ги исполнува следните услови:

- најмалата должина на релито е 40 км (важи за ОАР)
- најмалку четири посебни испити (најмногу еден испит на точност и/или еден испит на забрзување) (важи за ОАР)
- најмалку пет посебни испити (најмногу еден испит на забрзување) (важи за ОСВ)
- најмалку три временски и една минувачка контрола (важи за ОАР)
- просечна брзина на поедините делници не смее да биде поголема од 40 км/ч (важи за ОАР)
- **натпреварите нема да се одржуваат од 08.07. до 22.08. 2010. година**
- се препорачува одржување на натпревари во еден ден
- се препорачува временско растојание помеѓу две натпреварувања од 14 дена
- четири (4) натпревари во ОЦЕНСКО АВТО РЕЛИ
- четири натпревари во ОЦЕНСКО СПРЕТНО ВОЗЕЊЕ
- ако за поединечен збир на натпревари (ОАР или ОСВ) нема доволен број на заинтересирани организатори, може - се прифаќа организатор од друг збир на натпревари но максимално до **осум (8)** натпревари во натпреварувачка сезона.

Систем на бодување

Член 3.

- поединечен редослед на посади за секоја распишана класа
- вкупен редослед на посади
- поединечен редослед на пилоти (ОСВ)
- вкупен редослед на пилоти (ОСВ)
- **вкупен редослед на женски посади**
- вкупен редослед на пилоти до 23 године старост
- редослед на тимови
- редослед екипи клубови

За редослед во класите и за вкупен редослед на секое поединечно натпреварување, пилоти, посади, тимови и екипи на клубови добиваат бодови според следната табела:

МЕСТО	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
БОДОВИ	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

Член 4.

Наслов на државен првак, посебно кај пилоти а посебно копилоти, посебно жени пилоти, посебно жени копилоти, посебно пилоти до 23 године старост во вкупен редослед, посебно пилоти а посебно копилоти во класа, ќе биде одреден на основ на збир од позитивни бодови од сите одржани натпревари (ОАР или ОСВ).

Во случај да се одржат помалку од три натпревари, (ОАР или ОСВ), првенството нема да биде прогласено.

Во случај на ист број на бодови подобар е оној пилот кој има повеќе подобри резултати на ОАР. Редоследот на тимови и екипи на клубови ќе биде одреден на основ на збир на позитивни бодови од сите одржани натпревари.

Редоследот на посади (пилоти на ОСВ) на крајот на секое натпреварување се одредува според вкупниот збир на казнени бодови. Подобро место завзема посадата (пилотот во ОСВ) со помал број на казнени бодови. Во случај да две или повеќе посади (пилоти на ОСВ) имаат ист број на казнени бодови, подобра во редоследот ќе биде таа посадата (пилотот на ОСВ), кој на првиот посебен испит има подобар резултат, а ако е и тоа исто, се смета резултатот од вториот испит и така по ред.

Натпреварот ќе се бодува ако е техничкиот прием и верификацијата извршиле успешно најмалку петнаест (15) автомобили и посади на ОАР.

Натпреварот ќе се бодува ако техничкиот прием и верификацијата го извршиле успешно најмалку дваесет (20) автомобили и пилоти на ОСВ.

Услови за екипи на клубови и тимови

Член 5.

Да би се на поединечно натпреварување добил збир на позитивни бодови за клубови учесници, не е потребно посебно да се пријави екипа, односно клубови.

Бодови од три најдобро пласирани посади (пилоти во ОСВ) на еден клуб освоени во класите, без обзир на тоа кој е во која класа, ќе бидат собрани, и на тој начин се добива редослед на екипи на клубови. Клубовите се бодуваат на секое натпреварување, без оглед на бројот на клубови ученици, и на крајот на натпреварувачката сезона се прогласува најуспешната екипа на клубови на темел на збирот на сите освоени бодови на сите натпревари во текот на сезоната.

Ако на поединечно натпреварување или на крајот на сезоната се случи да две или повеќе екипи на клубови имаат исти број на бодови, подобро пласиран ќе се добие на ист начин како и при сметање на тимови.

Тимовите се бодуваат на секое поединечно натпреварување без оглед на бројот на пријавени тимови на истото. Меѓутоа, задолжителна е пријава на тимови најдоцна при верификација на документите.

Услови за автомобилите

Член 6.

Автомобилите и опремата мора да одговара на прописите за јавен промет на патиштата во Република Македонија. Основа по која автомобилите ќе бидат распоредени по класи, е податок за работната зафатнина од сообраќајната дозвола.

Автомобил со кој се пристапува на техничкиот прием мора да биде без дополнителна кровна опрема.

Изборот на фелни е слободен, а кај истите е дозволено отстапување во димензија плус-минус 2” (два цола).

Изборот и ширината на гумите е слободен се додека одговара на прописите за јавен промет на патиштата на Република Македонија.

Сите тркала (гуми на фелни), мораат да бидат прекриени со блатобрани. Тркалата не мораат да бидат задолжително со иста димензија, но мораат да

бидат во пар односно предните со иста димензија, задните со иста димензија. Во текот на натпреварот длабочината на шарата на нагазната површина на гумите на возилото не смее да биде помала од 2 мм преку најмалку 3/4 од површината на нагазната површина.

Резервното тркало и пропишаната опрема (важи за ОАР), не смее да се извади од просторот во кој се превезува.

Не е дозволена употреба на ножна (рачна) кочница, освен ако е вградена во фабричката изведба за наведениот модел на автомобил.

Класи

Член 7.

Автомобилите ќе бидат распоредени според работната зафатнина во следните класи:

- Класа I до 1400 ccm
- Класа II од 1401 ccm до 2000 ccm
- Класа III преку 2001 ccm

Можни се промени за 2011. година во распишаните класи.

Стартни броеви и обележување на автомобилите

Член 8.

На првото натпреварување во годината организаторот е должен со ждребка да го одреди редоследот на стартните броеви во класите, на другите натпреварувања редоследот на стартот го одредува моменталниот редослед според збирот на освоени бодови.

Редоследот на стартот на класата е на првото натпреварување во класите III, II, I, на второто натпреварување во класата II, I, III, на третото натпреварување во класите I, II, III итн.

Важи за ОАР

Стартните броеви и рели таблите ги обезбедува организаторот. Големината на стартните броеви е 21 x 30 см и се поставуваат на предната лева и десна врата.

Големината на рели таблата е **21 x 15 см** и мора да биде истакната на предниот и задниот дел од автомобилот. За евентуални грешки настанати поради нечитливост, недостатоци или непостоење на стартни броеви, последиците ги сносат посадите и тие не можат да бидат предмет на никакви жалби.

По натпреварувањето стартните броеви и рели таблите мора да се одстранат од автомобилот пред вклучување во јавен промет.

Важи за ОСВ

Стартните броеви ги обезбедува организаторот. Големината на стартните броеви е 21 x 30 см и се поставуваат на предната лева и десна врата.

Услови за посадите

Член 9.

Право на учество на натпреварите за првенство на Република Македонија имаат сите лица кои поседуваат возачка дозвола од најмалку "B" категорија.

Посадата на еден автомобил ја сочинуваат пилот и копилот, кои се уредно пријавени на натпреварот. Освен возачката дозвола пилотот мора да има лиценца за натпреварување, важечка полиса за осигурување и лекарски картон заверен за натпреварувачката сезона.

Копилотот може да биде лице кое наполнило 16 (шеснаесет) години старост, мора да има важечка полиса за осигурување, лиценца за натпреварување. Не е дозволено да управува со возилото на посебните испити. Организаторот на натпреварот може да предвиди дополнителни лекарски

преглед за пилотот и копилотот во времето помеѓу техничкиот прием и верификацијата.

За време на целиот натпревар во автомобилот мора да се наоѓаат и со него да управуваат само овие лица и тие во текот на едно натпреварување не можат да се менуваат.

Во текот на одвивање на посебните испити мора во автомобилот да се наоѓаат и верифицираниот копилот.

Предвозилата и членовите на посадите на истите пожелно е да бидат безбедносно опремени како и верификуваните посади кои учествуваат со возилата. Мораат да поседуваат полиса за осигурување за судии, службени лица и гледачи, како и полиса за осигурување за вкупната настаната штета на трети лица на полигонот за посебни испити.

На посебните испити задолжителна е употреба на сигурносните појаси. Се препорачува употреба на комбинезон.

Услови за пилотите (ОСВ)

Член 10.

Право на учество на натпреварите за првенство на Република Македонија имаат сите лица кои поседуваат возачка дозвола најмалку од “B” категорија.

Освен возачките дозволи мораат да имаат лиценца за натпреварување, важечка полиса за осигурување и лекарски картон заверен за натпреварувачката сезона.

Со еден автомобил можат да настапуваат два пилоти. На едно натпреварување пилотите можат да настапуваат само со еден автомобил. Во случај на дефект на автомобилот пилотот нема право да настапи со друг автомобил.

Организаторот на натпреварувањето може да предвиди дополнителни лекарски преглед на пилотот во времето помеѓу техничкиот прием и верификацијата.

На посебните испити задолжителна е употреба на сигурносните појаси. Се препорачува употреба на комбинезон.

Пријавување и чланарини

Член 11.

Сите посади мораат да бидат уредно пријавени, на секое поедино натпреварување кај организаторот во рокот пропишан во Посебниот правилник, најдоцна 15 дана пред почетокот на истиот. Измената на податоци во пријавата (пилот, копилот, автомобил и сл.) мораат, исто така, да се извршат во роковите наведени во Посебниот правилник.

Пилоти кои сакаат да се натпреваруваат во конкуренција до 23 години старост, мораат тоа да го назначат во пријавата за натпреварот. Сите пријави или измени кои ќе пристигнат со задоцнување, организаторот е должен да ги разгледа и може да ги прифати или одбие по сопствена желба.

Прифаќањето на задоцнетите пријави, организаторот на натпреварот може да го услови со уплата до двоен износ за чланарина од предвидениот во Посебниот правилник на натпреварот.

Во случај на спор околу почитувањето на роковите, меродавен е датумот на поштенскиот жиг на доставата на поштата. По затварањето на пријавите, организаторот на натпреварот ги известува сите учесници кои ги примил на натпреварувањето и саставува попис на пријави со стартни броеви. Чланарината за посади се уплатува во износ од **2000,00** денари на жиро сметка на организаторот.

Чланарината за пилоти на ОСВ уплатуваат износ од **2000,00** денари на жиро сметка на организаторот.

Во случај на недоаѓање на старт организаторот го задржува износот од чланарината во целост.

Ако дојде до откажување на натпреварот, организаторот е должен полниот износ на чланарината да го врати на уплатувачот во рок од 10 дена, по објавата за откажување на натпреварот. Во спротивно, секретарот на натпреварот подлегнува на дисциплинска пријава.

Технички прием и преглед

Член 12.

При пријавување на натпревар пилот под полна одговорност, со потпишување на пријава, гарантира дека автомобилот одговара на класата за која го пријавува, и со полна одговорност ги прифаќа и одговарачките казни ако се докаже спротивното.

Проверката на возилата на поединечните посади (пилоти во ОСВ), освен на техничкиот прием, можат дополнително да бидат технички прегледани во било кое време во текот на натпреварот. Пилотот е одговорен за исправноста на својот автомобил додека тре натпреварувањето. По завршување на натпреварот мора да биде организиран простор за завршна контрола на автомобилите.

Временски картон-патна книга (итинерер)

Член 13.

Временскиот картон се предава на посадите **на стартот на релито**. Ги содржи податоците за должина и времето на минување на подините делници, како и постигнатите резултати на посебните испити.

Картонот мора да се даде на увид на службеното лице на негово барање, а посебно на контролните места за заверка.

Било каква разлика во времето и резултатите на ПИ внесени во временскиот картон и оние во службените документи ќе биде предмет на испитување и конечната одлука на Спортската комисија.

Организаторот е должен на секоја посада им обезбеди опис на итинерерот (патна книга), со точни ознаки на контролните места, описот на локациите на посебните испити и описот на целата патека.

Старт

Член 14.

Старт на првиот автомобил може да уследи најрано во 10 саатот. Исклучиво ако сите потребни предходни работи се извршени, стартот може да започне и порано.

Посадата која на стартот се појави со задоцнување, под услов да тоа задоцнување не е поголемо од 10 минути, може веднаш да стартува.

Во временскиот картон ќе биде впишано новото време на стартот но за секоја минута задоцнување посадта ќе биде казнета со една минута.

Посадата која на старт закаснила повеќе од 10 минути, нема да и биде дозволен старт.

Контроли на минување

Член 15.

Просторите на контролите на минување се означени со табли со кружни ознаки со димензии од 70 сантиметри.

На нив се со одговарачка подлога нацртани жигови.

Секоја посада е должна да се пријави на сите контроли на минување кои се обележани во патната книга, без обврска да стигне во одредено време.

Судиите на контролите на минување мораат да го потврдат временскиот картон по што им е предаден, не известувајќи ја посадата за времето на минување низ контролата. Посадата може веднаж по заверката на временскиот картон да продолжи со возењето. Во картонот не се внесува времето на минување. Спортската комисија на натпреварот го задржува

правото да ги укине или премести поедините контроли на минување, за што мора на погоден начин да ги извести сите посади.

Временски контроли

Член 16.

Просторите на временските контроли означени се со исти табли како и контролите на минување, но со на нив наместо жиг вцртан хронометар.

Секоја посада е должна со својот автомобил да се пријави на сите временски контроли во точно одредено време предвидено со временскиот картон. Со влегувањето на контролата се смета моментот кога автомобилот пријде до ознаката за влез на контролата.

Забрането е застанување на посадите и автомобилите од било која причина или возење со изразито мала брзина помеѓу знакот за влегување на контролата и контролната точка.

Времето може да се упише само ако двата члена на посадата и автомобилот се во контролното подрачје непосредно покрај контролната табла.

Во картонот се впишува точното време кога еден член на посадата го предал на судијата временскиот картон во рака. Времето го внесува судијата своерачно или машински.

Идеалното време е време кое се добива со додавање на зададеното време на таа етапа, на времето на стартот на таа етапа, а се изразува во минути.

Посадата нема да биде казнета ако е влегла во просторот на временската контрола во идеалната минута, или минутата порано. Доколку влегла порано, не смее да го предаде картонот на заверка до почетокот на идеалното време. Секоја евентуална разлика помеѓу идеалното време и стварното време на влегување во контролата ќе биде казнето.

Пилоти нема да бидат казнети за порано влегување во ВК на крајот на една етапа или целото рели, ако таква одлука донела Спортската комисија на натпреварот.

Сите операции на мерење на време се засноваат на службено време на Македонскиот Геофизички завод кои извршуваат Т-МТ (тел. 185) и Македонско радио.

Дозволено е отстапување на судиските хронометри од овој временски износ 10 секунди.

Поради избегнување на неспоразуми, секоја временска контрола може да го покажува тековното време на семафор во саати и минути.

Спортската комисија на натпреварот го задржува правото поради “виша сила” да ја укине или премести временската контрола но за тоа мора на погоден начин да ги извести сите посади.

Посебни испити

Член 17.

Посебни испити се сметаат:

- испити на спретност
- испити на точност (само кај ОАР)
- испити на забрзување (со или без кочење)
- слалом возење

Се препорачува на организаторот на натпреварот да во рамки на можностите го продолжи траењето на поединиот ПИ.

Линии

Линиите пред стартот, стартот, целта и во гаражите мораат да бидат означени со уочлива боја со ширина 5 см. На сите скици од посебните испити полни линии означуваат возење напред, а испрекинатите возење наназад.

Пред стартната линија мора да биде со должина од 1 метар, одалечена 1 метар од стартната линија.

Автомобилот мора да биде поставен паралелно со пред стартната линија со својот преден дел, а со својот страничен дел поставен попречно.

Во случај да на испитот автомобилот треба да влезе во “гаража”, на тлото мора да биде повлечена линија помеѓу двата чуна.

Во моментот на застанување автомобилот во гаражната линија мора да се наоѓа помеѓу предната и задната осовина, но не смее да ја допира нагазната површина на ниедно тркало. Во спротивно, секое допирање на линијата се казнува според членот за казни.

Ако пак автомобилот со предните тркала во смерот на движење воопшто не ја нагазил линијата, се смета дека не е извршена задачата и се казнува со погрешен смер.

Во текот на испитот на сите линии и во сите смерови во испитот се дозволува преправка со исклучок на целната линија.

Секоја друга специфичност мора да биде опишана во Посебниот правилник.

Чунови

Ууновите мораат да бидат со стожест облик, гумени или пластични, со висина од 30 до 50 см.

Последниот (средниот) чун во гаражата, мора да биде без проширен дел со квадратна или округла база.

Со квадратни или со кружни бази се означени местата на кои се наоѓаат чунови.

На посебните испити, првиот чун после стартот (во правец на движењето) мора да биде одалечен најмалку 10 метри.

Растојанието помеѓу чуновите во слаломот не смее да биде помал од 9 м, ширината на портите не смее да биде помала од 3 м, одалеченоста на сите елементи на испитот (гаража до гаража, порта, поедини чунови и сл.) во смерот на возењето мора да биде најмалку 10 метри.

Препреките (тротоар, ограда, засек) мораат во слаломот да бидат одалечени минимално 3 (три) метри од секоја страна.

Чун околу кој мора да се заврти за 180 или 360 степени мора да биде одалечен од првиот нареден елемент (тротоар, ограда, чунови во слалом или гаража) најмалку 10 (десет) метри.

Максимално завртување околу чун или гаража не смее да биде поголемо од 360 степени.

Се смета дека чунот е поместен ако е соборен или толку поместен да е видлив необоениот дел од базата на која чунот стоел.

Чуновите на целта. Ако е чунот соборен или поместен по извршување на работата (застанување на автомобилот на целната линија) нема да биде пенализиран.

Чуновите на квадратите (мишоловки) мораат да бидат поставени на растојание од 1 м.

Ако чунот по неговото рушење од било која причина се врати на означеното место, ќе се смета дека чунот е соборен (300)КБ.

Гаража

Длабока гаража (7 чунови): должина 5 м, ширина 3 м, линија која треба да се премине со една осовина 3 м од влезот во гаражата.

Плитка гаража (3 чуна): должина 2 м, ширина 3 м, линија која треба да се премине со една осовина е помеѓу првите два чуна.

Отворена или гаража за минување (2 чуна): ширина 3 м, линија која треба да се премине со една осовина е помеѓу чуновите.

Препреки (тротоар, ограда, засек) мораат да бидат одалечени минимално 1 (еден) метар од двете страни на гаражата.

Квадрат

Квадратот (мишоловката) со минималните димензии **12 x 12** метри ако се користи влез-излез **3** метри.

Во случај да се примени димензија на “квадрат” **10 x 10** метри, влезот-излезот се отворени (10 метри), на тлото мора да биде повлечена линија помеѓу првите два чуна. Ако автомобилот со сета своја големина не ја помине линијата, се смета за неизвршена работа.

Препреки (тротоар, ограда, засек) мораат да бидат одалечени минимално 1 (еден) метар од сите три страни на квадратот.

Судии

Бројот на судии го одредува организаторот, но така да еден судија “покрива” само една критична точка, со тоа да на секоја гаража од нејзината лева и десна страна мора да биде по еден судија.

Ако судијата за време на изведување на посебниот испит не стигне да го постави соборениот чун, а пилот мора повторно да помине по тој пат, задолжително мора да ги почитува зададените линии на движење. Во спротивно ќе се смета дека чунот е соборен два пати или пак возење во погрешна насока, ако не дури ни прејденото место на кое чунот би требало да биде поставен.

Судијата на посебниот испит е должен во најкраток рок да го постави секој од срушените чунови.

Летечка цел

Автомобилот мора со својата должина да помине замислена целна линија, обележана со два чуна, и тоа без оглед на кој начин (со пролизгување на блокираните тркала, возејќи полека или со повеќекратни сопирања).

Автомобилот не смее ни на момент да се доведе во состојба на мирување а да замислената линија во тој момент се наоѓа помеѓу предната и задната осовина.

Застанување на летечката цел се казнува како неправилно прејдена линија (500 КБ).

Контролен чун

Организаторот е задолжен да го примени “Контролниот чун” на минимално 50% гаражи на поединиот посебен испит (важи само за ОАР). Кога со автомобилот треба да се влезе во гаража задолжително мора да се собори или помести контролниот чун. Секое не соборување или не поместување на контролниот чун ќе се казни како незавршен дел од натпреварот. Ако пилот не собори или не помести чун толку да се гледа базата, тој дел од натпреварот може да се повтори се додека не го собори или не го помести.

Кај “длабока” гаража контролниот чун треба да биде поставен 1,5 м од замислената линија, односно на 4,5 м од првиот пар на чунови (прв пар на чунови – почеток на гаражата, вториот пар на чунови - 3 м од првиот пар, замислената линија, контролниот чун - 4,5 м од првиот пар и третиот пар чунови 5 м од првиот пар).

Кај “плитка” гаража контролниот чун треба да биде поставен 1,5 м од парот на чунови и замислената линија. Контролниот чун мора да биде од стожеста форма, жолта боја, од гума или пластика со висина од најмалку 50 см и со ширина на подножјето до 20 см. Ако контролниот чун по соборувањето или поместувањето, од било која причина се врати на означеното место се смета дека е тој дел од натпреварот поминат правилно. Ако контролниот чун при својот пад собори или помести било кој чун во саставот на ИС, нема да се смета дека е истиот соборен.

Секоја дел од натпреварот направен повеќе од оние кои се вцртани на скицата, нема да биде посебно казнет.

Испит на точност

Испитот на точност се одржува на пат посебно затворен за останатиот јавен промет. Организаторот мора да обезбеди затворање на патеката од пристапот на трети лица или возила. Посади кои возат во спротивен смер од пропишаниот, ќе бидат исклучени од натпреварот.

На испитот на точност, вкупното потрошено време се мери и регистрира со точност од 1/100 од секунда. На мерењето на време не може да се вложи приговор. Времето на старт на испитот на точност, должни се на посадите да им го соопштат судиите на стартот. Стартот на испитот на точност се извршува така да автомобилот со посадата сопира пред стартот, судијата го впишува во картонот времето предвидено за старт во саати и минути.

Стартерот гласно ќе го соопшти на посадата последните 30-15-10 секунди до стартот, а последните 5 секунди ќе ги одброи по еден. По тоа следи знак за старт и автомобилот мора веднаш да појде. Секоја посада, која не е во можност самостално да стартува на испитот на точност во 30 секунди од знакот за старт, ќе бидат одстранети и исклучени од натпреварот.

Цел на испитот на точност е летечки, не е дозволено застанување помеѓу целната линија и знакот **СТОП**.

На 50-100 метри од целната линија, зад знакот **СТОП**, судиите ќе го запишат времето на минување низ целта во временскиот картон.

Ознака за старт, цел и впишување на времето

- жолт знак со знаме (почеток на зоната за старт на испитот на точност) 20 до 30 метри од стартната линија.

- црвен знак со знаме (старт на испитот на точност) со чун од десната страна на патот.

- **стартна линија** на испитот на точност (бела линија со ширина од 5 см повлечена помеѓу два чуна со минимално растојание од 3 м).

- **целна линија** на испитот на точност (двојна испрекината линија со широчина на секоја од 5 см вцртана помеѓу два чуна со минимално ---- растојание од 3 м)

- црвен знак со целното знаме (цел на испитот на точност) со чун од десната страна на патот.

- црвен знак со натпис **СТОП** (впишување на време) 50 до 100 метри од целната линија.

Испитот може да се повтори само во случај на грешка на мерниот уред, несаканиот прекид на фото ќелијата од трето лице, попречување на пилот во возењето или некоја друга важечка причина.

Меродавен за донесување на одлуки е судијата – водител на испитот.

Испитот може да се скрати, преправи или укине на предлог на делегатот на АФМ.

Меродавна за донесување на одлуки е Спортската комисија на натпреварот.

Полигон

Член 18.

Ограден простор на кој се одвива натпреварот го нарекуваме полигон. Се препорачува да е во едно ниво, а доколку не е, тоа мора да биде посебно назначено во Посебниот правилник, со скица на пресекот.

Минимална ширина на полигонот е 6 метри. Скица на посебните испити и полигоните мораат да бидат прецизно измерени и правилно котирани како и изразени во метри.

Ивичњакот мора да биде јасно назначен во скицата на посебниот испит. Полигонот мора да биде ограден со трака или ограда. Во оградениот простор може да се наоѓаат само судии кои судат на тој испит, мерачите на време, директорот на натпреварот и членовите на Спортската комисија.

Во случај да организатор не може да ги исполни на горе наведените услови, може да побара преглед на полигонот со кој располага. Комисијата за преглед (лицензирање) на полигонот составена е од представник од Дисциплината А07, еден пилот и еден представник од организаторот.

Сите настанати трошоци за работата на Комисијата ги сноси организаторот на натпреварот.

Сигнализација

Член 19.

На посебните испити се користат следните знамиња:

1. На стартот на посебниот испит - Национално знаме (примерна големина)
2. Во посебниот испит - жолто или зелено знаме

Кога чун е соборен или поместен судијата го истакнува знамето високо подигање.

Кога е неправилно прејдена линија судијата го истакнува знамето водорамно

Кај неизвршен дел од посебниот испит или погрешен смер судијата мавта со знамето

Сигнализацијата со знамиња дозволена е дури по завршување на возењето на тој ПИ.

Мерење на време

Член 20.

Мерењето на времето ќе се извршува со мерни уреди кои делуваат по системот на дневно време, а минувањето се регистрира со системот на фото ќелии, имаат контролен запис и трака за запишување на времето. Времето мора да биде изразено во 1/100 сек. Мерењето може да го врши само лиценцирана мерна екипа.

Казнување

Член 21.

Можни казни за посадите кои учествуваат во релито, се следните:

1. Стартот нема да биде дозволен

- ако во натпреварувачкиот автомобил не наоѓаат дават члена на посадата
- ако посадата на стартува на релито, или етапата со задоцнување поголемо од 10 минута

2. Исклучување

- задоцнувањето во текот на една етапа поголемо од 15 минута вкупно
- губењето на двете рели-таблици или двата стартни броја
- секојаа измена или исправување во временскиот картон без заверка на надлежниот судија
- недостатакот на заверката од една контрола
- губењето на временскиот картон
- трет сообраќаен прекршок во текот на натпреварувањето
- движење на посадата со автомобилот вон со Посебниот правилник утврдениот итинерер
- пружање на помош на друга посада (влечење на натпреварувачкото возило во текот на натпреварот)
- повторно поминување или влез во иста контрола
- влез во просторот на временската или контролата на минување од смер обратен од пропишаниот
- посадата која не е во можност самостално да стартува на испитот на точност
- посада која вози во обратен смер од пропишаниот на испитот на точност
- одбивање на извршување на налогот на полицијата за застанување или пак оневозможување на впишување на сообраќајните прекршоци во - временскиот картон.

- секоја неправилност, прекршок или неспортско однесување на натпреварувачите по одлука на Спортската комисија.
- не користење на сигурносните појаси на посебните испити, трет пат во текот на натпреварот.
- позитивен наод на тестирањето на дрога /алкохол.

Временски казни

- секоја 1/100 од секунда 1 КБ
- соборен чун на ПИ 300 КБ
- неправилно прејдена линија 500 КБ
- секоја 1/100 од секунда разлика на испитот на точност (+ или -) 2 КБ
- застанување на испитот на точност КС
- ПОГРЕШЕН СМЕР – резултатот од најслабиот во класа + 500 КБ
(резултатот на најслабиот = постигнатото време + сите КБ на тој ПИ, ако во една класа на еден испит имаат сите пилоти КС, тогаш се зима најлошиот резултат од тој испит без обзира на класата).
- за секоја започната минута на порано влегување во ВК. 1.000 КБ
- за секоја започната минута на каснење со влегувањето во ВК. 500 КБ
- за други сообраќајни прекршоци во текот на натпреварот (пет минути) 3.000 КБ

Парични казни

- задовнување на технички прием до 30 минута 1500,00 ден.
- задоцнување на технички прием до 60 минута 3000,00 ден.
- повеќе од 60 минути – казната ја пропишува организаторот на натпреварот
- за секоја покриена регистарска таблица 1000,00 ден.
- за губење на една рели-табла или стартен број 1000,00 ден.
- првиот утврден сообраќаен прекршок 1500,00 ден.
- неистакнување на рекламите на спонзорите 6000,00 ден.
- нагазна површина на гумите помал од 2 мм (во текот на натпреварот) 9000,00 ден.
- некористење на сигурносен појас на посебните испити, прв пат 3000,00 ден.
- некористење на сигурносниот појас на посебниот испит, втор пат 6000,00 ден.
- не присаствување на состанокот на пилоти 1500,00 ден.

Паричните казни кои ги изрекува директорот на натпреварот, со одобрение на жирито, според одредбите на Член 6. од Правилникот за дисциплинска и материјална одговорност, не можат да бидат помали од 1500,00 ден. ниту поголеми од 9000,00 ден.

Организаторот е задолжен целиот износ уплатен по тој основ да го уплати на жиро-сметка на АФМ најдоцна осум дана по завршувањето на натпреварот.

Дисциплина во возењето

Член 22.

Сите посади настапуваат на сопствена одговорност, морална, материјална и кривична, што го потврдуваат со потписот на пријавата.

Организаторот не приваќа одговорност над посадите за евентуални повреди и штети нанесени на себе, третим лица, возила или објекти.

Во случај на незгода во текот на итинерерот учесниците на натпреварот се должни да пружат помош на унесреќените. Изгубеното време ќе им биде неутрализирано со потврда од полиција или здравствените работници. Сите учесници се должни да се придржуваат на ограничувањата на брзината низ населените места, како и на останатите сообраќајни прописи.

Објава на резултати

Член 23.

Резултати се објавуваат по овој редослед:

Привремени резултати најдоцна еден саат по завршувањето на натпреварот.

Конечните резултати најмногу еден саат по завршување на последата седница на Спортската комисија.

Резултатите мораат да бидат објавени по пат на тотализатор.

Тотализаторот мора да содржи име и презиме на пилотот и копилотот, назив на клубот, припадност на тимот за кој се натпреварува, постигнатото време, пенализираните чунови, линии, погрешни смерови. Сето тоа мора да биде собрано и претворено во бодови.

Така прикажан тотализатор мора да биде изразен за секоја класа посебно, вкупен редослед посебно, јуниори посебно, **редослед на женски посади** посебно, редослед на тимови и екипи на клубови посебно.

Обврска на организаторот е да по последата седница на Спортската комисија, а пред прогласувањето, ги истакне конечните резултати како пилотите и копилотите би имале увид во евентуалните промени доколку имало жалби.

Приговори

Член 24.

Приговор на техничката исправност на автомобилот се поднесува до директорот на натпреварот или на членовите на Спортската комисија тресет минути по доаѓањето на последната посаде на цел на релито. Останатите приговори се поднесуваат во склад со одредбите на Член 89. од Правилникот за авто спортови.

Награди

Член 25.

Обврска на секој организатор на натпреварот е да во склад со одредбите на овој Додаток на правилник, додели награди на пилотите и копилотите, тимовите и екипи на клубови кои учествувале на тој натпревар.

Наградите се доделуваат за следниот редослед:

- на посадите (пилоти ОСВ) од 1 до 3 место во класа - Пехар
- на посадите (пилоти ОСВ) од 1 до 3 место во вкупен редослед - Пехар
- на **посади во женска конкуренција** (пилоти ОСВ) 1 место во вкупен редослед - Пехар
- за пилоти до 23 години старост 1 место во вкупен редослед - Пехар
- за тимови за освоено од 1 до 3 место - Пехар
- за екипите на клубови од 1 до 3 место - Пехар

Ако на поединечно натпреварување се пријавиле пет и повеќе тимови ќе се наградат првите три тимови. Ако на поединото натпреварување се пријавиле помалку од пет тимови, ќе се награди само првиот.

По завршувањето на натпреварувачката сезона, АФМ ќе додели почесни награди за остварените вкупни резултати и тоа:

- пилоти од 1 до 3 место во класа - Пехар
- копилоти од 1 до 3 место во класа - Пехар
- пилоти од 1 до 3 место во вкупен редослед - Пехар
- копилоти од 1 до 3 место во вкупен редослед - Пехар
- пилоти во женска конкуренција од 1 место во вкупен редослед - Пехар
- копилоти во женска конкуренција 1 место во вкупен редослед - Пехар
- пилоти до 23 години старост 1 место во вкупен редослед - Пехар
- тимови за освоено од 1 до 3 место - Пехар
- екипи на клубови од 1 до 3 место - Пехар

Во случај да на поедино натпреварување пилот распореден во различни класи во однос на ОСВ или ОАР, ќе се соборат бодови од дотичниот натпревар на основ на името и презимето на пилотот.

Копилоти ќе конкурираат за редослед во класа за вкупен редослед, ако стартувал на најмалку три натпревари.

Завршни одредби

Член 26.

Право на толкување на овој Додаток на натпреварот е во надлежноста на Спортската комисија на натпреварот. Право на толкување на овој Додаток вон натпреварувањата е во надлежност на Одборот за Авто Спорт на АФМ.

Овој Додаток важи за натпреварувачката сезона 2010., а одобрен е на седницата на Одборот за Авто Спорт во Скопје, 08.12.2009 година.

Спортски директор
за Технички дисциплини

Даниел Крстевски

Председател на Одборот
за авто спорт на АФМ

Ранко Станојковски