ШАМПИОНАТ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ВО АВТОМОБИЛИЗАМ

УПАТСТВО (КОДЕКС) ЗА НАЧИНОТ НА ОДНЕСУВАЊЕ НА ФУНКЦИОНЕРИТЕ И ПИЛОТИТЕ ЗА ВРЕМЕ НА НАТПРЕВАР

АВТО СПОРТ 2010

УПАТСТВО (КОДЕКС) ЗА НАЧИНОТ НА ОДНЕСУВАЊЕ НА ФУНКЦИОНЕРИТЕ И ПИЛОТИТЕ ЗА ВРЕМЕ НА НАТПРЕВАР

ОПШТО

Директорот на натпреварот или Главниот доктор,можат од пилотот да побараат медицински преглед во било кое време во текот на натпреварот.
Ниту едно возило не може да учествува на натпреварот ако не поминало технички преглед на ТКО.
Членовите на ТКО можат да ја проверат исправноста на возилото или на пилотот во било кое време во текот на натпреварот,со најава и согласност на жири комисијата и сето тоа во однос на :

а) Да се побара од натпреварувачот да го расклопи возилоото за да се уверат дека е во согласност со хомологацијата.
б) Да се побара од натпреварувачот да се платат оправданите трошоци на ТКО кои можат да произлезат по основ на споменати овде и од пропишаните останати Правилници на АФМ.
ц) Да се побара од натпреварувачот да им обезбеди делови од возилото/или примероци за кои мислат дека се потребни за време на контрола на возилото.

Секое возило,откако ќе помине преглед на ТКО,кој е демонтиран или модифициран на таков начин да може да делува на својата сигурност,или не е во склоп со неговата хомологација,односно ако е учесник во удес со слични последици, мора повторно да помине преглед на ТКО на натпреварот.
Директорот на натпреварот може да побара секое возило учесник во удес, да биде сопрено и повторно прегледано.
Доставување на возилото до ТКО ќе се смета како без предметна изјава за исправност на
возилото.

МЕРЕЊЕ ТЕЖИНА НА ВОЗИЛОТО

Тежината на возилото може да се провери на технички преглед, за време и по завршување на тренингот,како и после трката.
Ако возилото не може само да пристигне до просторот за мерење тежина,ќе биде ставено под посебна контрола на судиите кои ќе го спроведат возилото на мерење.
Возилото, ниту пилотот, не смеат да го напуштат просторот за мерење без одобрение на водителот на ТКО.
Секое возило кое ќе ја помине целната линија МОЖЕ да биде измерено.
Доколку е тежината на возилото помала од назначената во хомологацијата, возилото и пилотот мора да бидат исклучени од натпреварот, освен ако е недостаток во тежината резултат на докажан случајно изгубен дел од возилото поради ,,виша сила,,
Никакви цврсти, течни, плински или други работи или материјали од било која природа не смеат да бидат додадени, ставени или одстранети од возилото откако е возилото одредено за мерење или ја завршило трката, за време на постапката за мерење (освен по барање на член на ТКО по негова службена должност).
Само членовите на ТКО и функционерите на предметнот натпревар смеат да влезат во просторот за мерење. Не е дозволено никакво мешање на останатите лица на кои тоа не им е дозволено од страна на раководството на натпреварот. Секакво кршење на овие припреми за мерење на возилото е резултат на исклучување од натпреварот на предметното возило.

ОПШТА СИГУРНОСТ ЗА ВРЕМЕ НА ТРЕНИНГОТ И ТРКАТА

На пилотите им е строго забрането возење во спротивена насока за време на тренингот или трката освен ако тоа не е апсолутно неопходно да возилото поради неможност за движење да се тргне од опасното место. Возилото може да биде избуткано од тоа место само по директна наредба на судијата.

Ако возилото застане за врме на трката или тренингот, тоа мора да биде одстрането од патеката што е можно побргу, така што неговата присатност не би попречувала кон другите натпреварувачи и не предизвикува опасност.

Доколку пилотот не во можност сам да го острани возилото, должност е на судиите да му помогнат; меѓутоа, ако после нивната помош проработи моторот, односно овозможено е враќање на патеката, возилото нема да се бодува за резултати на службениот тренинг или трката. Било какво кршење на овие правиле водителот на судиското место мора веднаш да го извести директорот на натпреварот.

Ниеден пилот нема право да одбие неговото возило да се одбутка од стазата; напротив- мора да направи све што е можно како би помогнал и да ги следи упаствата на редраите-судиите.

Останатите средства кои се на располагање на организаторот, како возилата за шлепање, дизалици и др., не смеат да се користат додека пилотот не се изјасни дали ќе ја продолжи трката.

Препорачливо е да пилотот остане поред своето возило до крајот на трката, но задолжително да го извест водителот на судиското место како може неговото возило да се подигне и одшлепа назад до боксот. Доколку пилотот го напушти возилото без да даде никакво објаснување на судиите, ќе се смета дека одлучил да не продолжува со трката, а директорот може према настанатата ситуација на патеката да одлучи кога ќе го одстрани возилото од местото на патеката.

Во случај кога е тренингот поделен во два дела одвоени со една пауза сите возила останати на патека за време на првиот дел, можат да се вратат во боксовите за време на паузата и можат да учествуваат во вториот дел од тренингот.

Поправки на возилата дозволени се само во боксовите, просторот за натпреварувачките екипи(PADDOCK).

Ако е дозволено досипување на гориво, тоа може да се направи само во боксовите. Кога раководството на натпреварот ќе ја затвори патеката за време и после тренингот и одкако ќе се истакне зеленото знаме, никој не смее на патеката освен судиите кои ги извршуваат своите должности и пилотите кога возат, или по налог на судиите и механичариите за време на кругот за загревање, се додека сите возила,во движење или застанати на патека, не стигнат во parc fermé.

За време на трката, возилото може да се активира само со електро стартер, освен во pit stop lane каде што е дозволена употреба на надворешен акомулатор, пилотите кои учествуваат на тренинг секогашмора да носат пропишана облека и кацига, како што е посебно наведено во Правилницита на АФМ и ИСЦ. Ограничување на брзината мора да се спроведува во pit stop lane за време на целиот натпревар. Секој пилот кој ќе ја надмине дозволената брзина ќе се казни према наведеното во Посебниот правилник. Доколку пилотот има механички потешкотии за време на тренингот и трката, мора да ја напушти патекат штом е тоа изводливо и сигурно. Задното светло на возилото мора да биде стално запалено кога се вози на пневматици за дожд.

Водителот на ТКО може да ги проверува светлата до10 минути пред покажување на зеленото знаме за старт. Нема потреба возилото да се сопре, ниту ќе се изрекува казна ако светлото ослаби за време на трката.

Ако пилотот е вмешан во судар, не смее да ја напушти патеката/натпреварот без одобрување на жирито.

За време на тренингот, на излез од pit stop lane, ќе свети зелено или црвено светло. Возилото смее да ја напушти пит стоп линијата само кога свети зелено светло (може да се употребува и знамиња со иста боја како семафорот.

За време на трката, пилотите кои излегуваат од пит стоп линијата го прават тоа на сопствена одговорност.

Жолтото трепкачко светло или жолтото знаме ги опоменува за возила кои се приближуваат.

Натпреварувачите не смеат да користат сопствени знамиња кои на било каков начин се слични со службените.

Секој пилот кој има намера да ја напушти патеката, како би влегол во бокс или во просторот за натпреварувачки екипи, мора навреме да ја сигнализира својата намера при тоа да пази да го стори тоа без предизвикување било каква опасност.

Организаторот во секоја ситуација мора да има доволно луѓе и опрема на располагање како би овозможил почитување на сатницата на натпреварот, дури и во најтешки моменти.

BRIEFING, СОСТАНОК СО ПИЛОТИТЕ

Briefing ќе се одржи према сатницата објавена во Посебниот правилник или врачена на пилотите непосредно на верификацијата,на местото одредено за тоа.

Сите натпреварувачи (или нивните ополномоштени преставници) и пилотите на оние возила кои смеат да учествуваат на трката, мораат да бидат пристани цело време на одржување на брифингот.

Казната за неприсаство на брифингот, поред парична,со одлука на жирито може да биде и исклучување од трката.

ТРЕНИНГ

Освен кога Посебниот правилник не налага различно,дисциплината во боксот и на патеката, како и сигурносните мерки, ќе бидат исти како и за сите тренинзи, така и за трката.

Ниту еден пилот не може да стартува ако не учествувал на службениот/квалификациски тренинг.

Директорот на трката може да го прекине трнингот често и толку долго колку што мисли дека е потребно да се исчисти патеката или да се дозволи одстранување или оспособување на возилата.

Понатака, ако е по мислење на жиирито, прекинот да е намерно извршен, на пилотот кој тоа го сторил ќе му се поништат времињата добиени за време на тој тренинг и може да му се забрани учество на останатите тренинзи од тој ден.

Доколку еден или повеќе тренинзи се прекинати на овој начин, никаков приговор нама да биде одобрен.

Сите извозени кругови за време на службениот тренинг ќе се мерат, како би се утврдил редоследот на пилотот за старт на трката.

ПАУЗА НА ТРЕНИНГОТ ИЛИ ТРКАТА

Доколку е неопходно да се сопре трката или тренингот, ако патеката е блокирана како резултат на судар, поради невреме или поради други околности е опасно да се продолжи, директорот на трката ќе нареди да се истакне црвено знаме на стартната линија.Истовремено црвено знаме ќе се истакне и на сите судиски места. Одлука за стопирање на трката или тренингот може да донесе само директорот на трката или жирито.

Кога е даден сигнал за прекин:

а) за време на тренингот,сите возила со намалена брзина ќе продолжат до pit-stop-от, а сите оставени возила на патеката ќе бидат вратени во паркот на пилотите.

б) за времена трката, сите возила со намалена брзина ќе продолжат према линијата на црвеното знаме знаејќи дека:

- резултатите од трката ќе се одредат по основ на редослед на пилотите на крајот од кругот кој му претходи на оној на кој е прекината трката или стартот ќе се повтори(трка во два дела)

Во сите инциденти неопходно е да се пратат сите упаства на судиите и да се почитуваат.

СТАРТНА РЕШЕТКА

На крајот од службениот тренинг, службено ќе се издаде и листа на квалификуваните возила за трката.

Само на тие пилоти ќе им биде дозволено учество на трката.

Секој натпреварувач, чие возило/а не може да стартува/ат од било каква причина (или доколку постои било каков оправдан сомнеж дека возилото нема да биде спремно за старт) мора за тоа да се извести директорот на трката што е можно поскоро,но не подоцна од 45 минути пред старт на трката. Доколку е едно или повеќе возила повлечено/и од трката, по основ на тоа ќе се затвори решетката.

Стартните позиции ќе бидат поделени према најбрзите остварени времиња постигнати од секој пилот. Ако двајца или повеќе пилоти имаат исти времиња, предност ќе има оној кој прв го постигнал истото време.

По основ на максималниот дозволен број на возила на одредена патека, најповеќе до три возила кои немаат постигнато време во квалификацискиот минимум од причина на ,,виша сила,,,можат да стратуваат на трката по одобрување од страна на жирито. Меѓутоа, им се дозволува стартот под услови во Додатокот Правилник за авто спорт.

Таквите возила ќе заземат место на крајот на стартните позиции.

Жирито исто така може да дозволи на пилотите кои учествуваче на службените тренинзи, а не успеале да се квалификуваат од причина на ,,виша сила,, која ја признал жирито,да стартуваат на трката, под погоре наведени услови.

СТАРТ ОД МЕСТО

Секакво помрднување на возилото пред гаснење на црвените светла на семафорот, се казнува со STOP-GO казна.

Доаѓањето на стартната решетка со цел да го одложат стартот се казнува со ИСКЛУЧУВАЊЕ.

Во случај на дефект на возилото на стартната решетка, пилотот ќе даде сигнал со мафтање на раката низ отворен прозор или со отварање и затварање на пилотката врата. Судиите на редовите се должни да му сигнализираат на стартерот. Стартерот во зависност од ситуацијата,а во склоп со Правилникот за авто спорт,ја спроведува пропишаната постапка.

Пилотот по чија вина е одложен стартот на поновениот старт го завзема последното стартно место.

По гасење на црвените светла на семафорот пилотите стартуваат и најмалку првите 30 метра го задржуваат својот правец на движење, без ,,шарање,, , освен во случај кога возилото пред него е видно поспоро или е во дефект.

Менување на правецот на движење мора да биде така изведено да не ги загрозува останатите учесници во трката.

Во случај пилотот да мора да стартува од pit-stop, тоа го прави на сигнал со зеленото знаме од страна на судијата задолжен за предметниот старт.

Старт од pit-stop-от се дозволува само во првиот круг на трката додека пилотите се уште со своето возење не стигнале на стартно-целниот правец.

СТАРТ ВО ДВИЖЕЊЕ (ЛЕТЕЧКИ СТАРТ)

По гаснење на портокаловите светла на safety-car возилата мора да ги завземат своите позиции постигнати во првиот дел од трката, односно до моментот на влегување на safety-car возилото во постапка.

Позициите мора да бидат и во положај исправно завземени. Во овој поглед треба да се почитува и распоредот како на стартот, како што е нацртано на стартните позиции. Тоа се однесува на сите стартни места. Растојанието помеѓу возилата мора да биде најмалку една должина на возилото а најповеќе две должини на возило.

Во случај вашето возило да се расипе при возење на safety-car возилото од пилотот ќе се бара да крене рака и да се отстрани од патот, така што неговото место може да биде заземено од други пилоти.

Во случај дека по кратко време повторно возилото " проработи", пилотот не може да ја завземе својата поранешна позиција, задолжително треба да се задржи на последната позиција и од таму да стартува.

Брзината на движење во круговите ја одредува safety-car возилото и пилотите мора да ја почитуваат.

Од моментот на излегување на safety car-от па до знакот со зелено знаме,секакво ЗАБРЗУВАЊЕ е ЗАБРАНЕТО. Пилотите се должни да ја задржат зададената патна брзина и да држат меѓусебно зададени растојанија.

Со покажување на зеленото знаме даден е сигнал за старт и пилотите забрзуваат. Во таа фаза се забранува претекнување пред поминување на стартно-целната линија. Во случај дефект на возило во предметната постапка претекнувањето нема да се казнува.

ТРКА

Во моментот на одржување на трката, пилотите/натпреварувачите должни се во целост ги почитуваат сите одредби на ИСЦ и да во спортско и фер натпреварување постигнат најдобар можен пласман. Во случај на било каков инцидент на патеката,конечна одлука за евентуални виновници и можни санкции донесува жирито на натпреварот на основ службени изјави на лицата околу патеката, како и на сослушување на пилотите/натпреварувачите и сведоците.

ПОВТОРЕН СТАРТ НА ТРКАТА(постапка)

На возилата смее да се работи.

Стартната решетка на вториот дел ќе биде стандардна, со возилата распоредени према пласманот како го завршиле првиот дел.

Само возилата кои учествувале во првиот старт ќе можат да стартуваат,како и оние кои ќе се вратат на стартната решетка или во боксовите /пит стопот, без помош од страна,по дозволениот правец на движење.

Резервно возило нема да биде прифатено. Досипување или одсипување на гориво нема да биде дозволено.

Доколку трката е сопрена поради дожд,ознака "WET RACE" мора да биде поставена на стартната линија.

Возило кое не е во можност да ја заземе својата стартна позиицијa пред да се покаже табла со 5 минути за време на повторување на стартната постапка, ќе биде упатено во pit stop line. Од таму ќе може да стартува.

SAFETY CAR (БЕЗБЕДНОСНО ВОЗИЛО)SC возило

Safety car-от излегува на патеката во секоја ситуација кога на судиското место по одлука на директорот на трката кој ќе оцени дека ситуацијата на или покрај патеката е опасна или критична за несретниот пилот, останатите пилоти или дека ангажираните лица на организаторот на кои треба да им се упати физичка или техничка помош на патеката, се згрозени додека даваат помош.

SC влегува во трката како би ја неутрализирал настанатата ситуација по наредба на директорот.

Пресметката мора да биде таква да предметната помош може да се изведе во следни два три круга на трката(околу 8 минути).

Во случај да интервенцијата бара повеќе време,се преоѓа на стопирање на трката.

На пилотите им се покажува SC табла со жолто знаме во мафтање,кое се става во позиција на мирување кога е дојдено до ,,смирување,, на трката.

Возилото SC со запалени ротациони светла искача од pit stop и се вклучува на патеката без значење каде се наоѓа водечкиот во трката.

Сите возила ја намалуваат брзината и формираат колона позади SC возилото на растојание од максимум 5 должини на возилото. Секое претекнување е забрането, освен ако на тоа возило не му сигнализира SC.

Судијата во SC кога така ќе нареди директорот на натпреварот со зелено знаме или ако има зелени светла на задниот дел од возилото ќе даде знак на возилата дека можат да го претекнуваат додека се појави водечкото возило пред излез на SC на патеката.

Тие пилоти продолжуваат да возат со намалена брзина без претекнување се додека не стигнат на крајот од колоната позади SC.

Претекнување во постапка на SC не е дозволена(жолто знаме по цела должина на патеката).

Додека SC возилото е во делување,влез во pit stop е дозволен. Враќање на патеката се дозволува додека е истакнато зелено знаме на излез од pit stop-от.

За време на поминување на SC и возилата, со наидување на pit-stop-от и излзот од pit stop line, не е дозволено на ниедно друго возило.

Возилата од pit stop line се приклучуваат во трката со намалена брзина и како последни во колоната позади SC.

Секој извозен круг со SC се брои како дел од трката.

Останатото како СТАРТ ВО ДВИЖЕЊЕ.

ВОЗЕЊЕ И ПРЕТЕКНУВАЊЕ НА ПАТЕКАТА ВО ТРКА ИЛИ ТРЕНИНГ

Пилотот кој е напред по правило избира идеален правец на движење. Пилот кој сака некого да претекне тоа трба да го стори на сигурен начин за себе и останатите учесници во трката.

Кога се ,,влага,, во постапка на претекнување при кочење,пилотот кој се претекнува должен е да го пропушти својот соперник од момент кога веќе двете возила се паралелно поставени и ако возилото кое претекнува е од внатрешна страна на кривината.

На правците се забранува било какво движење за да се затвори правецот на движење на пилотот кој сака да претекнува.

Во случај да претекнувањето е опасно или неможно да го изведува, пилотот е должен да се откаже од истото.

Наближување на побрзо возило кое ќе претекнува друго возило за круг, се сигнализира со мафтање на плаво знаме.

Предметниот сигнал со знаме е сигнал за пилотот дека позади него доаѓа побрзо возило и да внимава на истото,и да се припреми да биде престигнат.

Во случај на престигнување за еден круг,поради заостанување,пилотот е ДОЛЖЕН да го пропушти побрзиот пилот.

а) За време на натпреварот,возилото кое е само на патеката не смее да ја користи целата ширина на патеката. Меѓутоа,штом ќе му се доближи возило, кое во моментот или стално е побрзо, пилотот мора веднаш да заземе само една страна од патеката, како би овозможил на другото возило претекнување од другата страна.

б) Ако се чини дека пилотот, на кој му се доближува друг пилот, не го употрбува во целост својот ретровизор, судиите со знамиња ќе го известат (со размафтано плаво знаме), покажувајќи му со тоа дека друго возило сака да го претекне за круг. Пилот кој не го почитува плавото знаме може да биде казнет. Казната ја одредува жирито.

Повторен прекршок може да се казни со исклучување на тој пилот од натпреварот.

ц) Кривините, како и зоните за влез или излез од кривините, пилотите може да се справат со нив како сакаат, внатре во границата на патеката. Претекнувањето може да се изведе од лева или десна страна, зависно од околностите.

Меѓутоа работи кои можат да ги попречуваат пилотите - на пр. прерано менување на правецот, намерно групирање на возила према внатрешниот или надворешниот дел од кривината или некоја друга невообичаена насока на движење-строго е забрането и ќе биде казнето према тежината и повторување на прекршокот.

Во случај да дојде до допир после кој едно од возилата е привремено или конечно исфрлено од патеката, жирито после добивање на писмен извештај од судиите за причините, ќе донесе одлука за евентуална вина и додатни санкции.

Казните се од блага казна до исклучување од натпреварот. Повторувње на рискантно возење дури и да е ненамерно може да се изрече казна со исклучување од трката.

д) Забрането е да пилотот или повеќе пилоти, без разлика дали имаат или немаат заеднички интереси прават дејствија кои им сметаат на другите. Константно паралелно возење на неколку возила, а исто така и возење во ,,лепеза,, формација, дозволени се само ако некое од возилата позади не сакаат да претекнуваат. Во спротивно се покажува плаво знаме.

е) Казна поради не почитување на плаво знаме се одредува и на пилотите кои сметаат на еден дел од патеката,а построга е во случај на намерно попречување. Се движи од мала казна до исклучување од натпреварот. Истата казна се употребува и за пилотите кои возат од една страна до друга страна на патеката како не би дозволиле другите пилоти да ги поминат.

ф) Повторување на озбилни грешки или губење контрола на возилото (по пат излетување од патеката) повлекува со себе исклучување на пилотот.

г) Патеката за време на натпреварот смеат да ја употребуваат исклучиво само пилотите на тој натпревар.

Секој намерен контакт е забранет. Како исто се смета и намерно удирање одпозади или од страна, а констатираниот прекршок ќе биде казнет од страна на жирито на натпреварот.

ЗАПИРАЊЕ НА ВОЗИЛОТО ЗА ВРЕМЕ НА ТРКАТА

Во случај на потреба да се сопре возилото поради дефект на истото, пилотот е должен истото да го направи на безбедно место како за себе така и за останатите пилоти.

Во случај да истото не е можно веднаш да се направи, пилотот е должен тоа да го стори со помош на судиите и редарите на патеката. Тие можат да му овозможат помош само ако им одобри пилотот. Во случај на судар пилотот мора да им даде до знаење на судиите дека нема намера да ја продолжи трката и то а со излегување од возилото или сигнализирајќи со рака односно со зборови.

Дури тогаш судиите и редарите имаат право да му помогнат на пилотот и го сместат возилото на сигурно место. За предметниот пилот трката е завршена. Во случај да пилотот сака сам да го поправи возилото не смее да прими НИКАКВА помош од страна на судиите редарите или останатите особи покрај патеката, при тоа да не ја отстранува кацигата. Ако пилотот успее сам без никаква помош од страна да го стартува возилот и да се приклучи во трката, а без да прекршил било какви правила и да не стекнал некаква предност поради претходно отстранување на возилото на сигурно место, нема да биде отстранет од трката.

Судиите се должни за секакво различно однесување на патеката да сигнализираат со знамиња.

а) Пилотот на било кое возило што излегува од трката,мора на време да даде сигнал за својата постапка и одговорен е тоа да се изведе со сигурност и најблиску што може до местото за излегување од патеката.

б) Секакви поправања, кои се изведуваат на патеката, смее да ги изведува самиот пилот, со користење на алат и резервни делови кои ги има во возилото.

ц) Освен пилотот никој друг не смее да го допира возилото кое е застанато, затоа што пилотот ќе биде казнет со исклучување од трката.

д) Буткање на возилото по патеката преку целната линија од било која особа освен на самиот пилот не е дозволено и со себе повлекува промптно исклучување.

е) Ако пилотот го напушти своето возило на било кое место на патеката, дури и привремено, без разлика од која причина или на колку време ќе се смета дека пилотот се откажало од трката.

ВЛЕГУВАЊЕ ВО БОКС ЗА ПОЛНЕЊЕ ГОРИВО

а) Таканаречена ,,зона на намалување на брзината,, е дел од просторот на боксовите.

б) За време на тренингот и трката пристап во боксовиите дозволен е само низ просторот за намалување на брзината. Не почитување на ова правило се казнува со исклучување од трката.

ц) Секој пилот кој сака да ја напушти патеката или да оди во боксот или просторот за натпреварувачките екипи, мора да даде навреме сигнал за својата постапка и да провери дали тоа може со сигурност да го изведе.

д) Освен за време на ,,виша сила„ за што одлучуваат исклучиво членовите на жири комисијата, забрането е во било која насока да се поминува линијата за намалување на брзината и патеката.

е) Освен за време на ,,виша сила,, за што одлучуваат само членовите на жири комисијата, секоја линија обележена на патеката кај излегувањето од боксовите, со која се обележува одвојување на возилата кои излегуваат од боксовите со оние на патеката, не смеат да ја поминуваат со ниеден дел од возилото кое сака да го напушти боксот.

ф) Било какво повторно полнење на гориво на самата патека е занрането и веднаш повлекува со себе исклучување.

СИГНАЛНИ ЗНАМИЊА

- ПЛАВО ЗНАМЕ

Се употрбува во позиција на МАФТАЊЕ.Во случај на наидување на побрзо возило или за заостанување за цел круг истата те ќе биде покажана. Предметното знаме го информира пилотот како предупредување за приближување на побрзо возило, така да внимава и да се спреми дека ќе биде престигнат.

-ЖОЛТО ЗНАМЕ

Наидување до опасна ситуација се сигнализира со жолто знаме во положај на МАФТАЊЕ. Пилотите мора да бидат внимателни на ситуацијата пред себе и да се спремат за намалување на брзината или да го сменат правецот на движење. ЗАБРАНЕТО е помеѓу себе да се претекнуваат.

Во случај да дојде до претекнување, а во следниот дел од патеката пилотот си го врати своето место (очигледна грешка или не приметување на знамето) постапката нема да се казнува.

Дуплирани знамиња, две жолти,се користат во ситуации кога состојбата на патеката е многу опасна, критична (блокиран дел од патеката,пожар,превртување или сл.). Пилотите се должни да постапат како и во постапката со едно знаме и да се спремат за сопирање.

ДО СОГЛЕДУВАЊЕ на зелено знаме со мафтање пилотите мора да се наоѓаат во ситуација со жолто знаме,што подразбира зголемено внимание и забрането претекнување.

ЦЕЛ

Знак за крај на трката ќе се даде на стартно целната линија штом водечкиот ја извози предвидената должина на трката или помине најголема должина во за тоа предвиденото време за крај на трката.

Доколку знак за крај на трката од било каква причина биде даден пред водечкиот да ги извози предвидените број на кругови или пред предвиденото време на траење на трката, ќе се смета дека трката завршила кога водечкото возило последен пат ја поминало стартно целната линија пред дадениот знак. Доколку знакот за крај на трката се одложи/покаже покасно од било каква причина чќе се смета дека трката е завршена во рок предвиден за тоа. После знакот за крај на трката сите возила мораат да продолжат директно кон parc fermé-то, без сопирање и без било каква помош од страна (освен помош од старна на судиите,ако е тоа потребно).

Секој пилот со пласман кој не може сам да дојде до parc fermé- ќе се најде под посебна контрола на судиите кои мораат да го однесат возилото во parc fermé.

КАЗНА STOP-GO

Се покажува на стартно целната линија само еднаш и се покажува во pit-stop заедно на пилотот и неговите механичари.

Екипата на пилотот и неговите механичари имаат обврска да сигнализираната предметна казна ја покажат на пилотот со комуникација која меѓусебно ја разработиле.

СЛУЖБЕНИ ЛИЦА

Службени лица на натпреварите,со можност за свои помошници,назначени се во постоечките списоци. Во Посебниот Правилник за секој поединечен натпревар се именувани службените лица со впишани броеви на нивните издадени лиценци.

Спортска комисија (жири) е службе орган на натпреваот со кој управува Претседател.

Претседателот на спортската комисија задолжен е и одговорен за планирање и спроведување на состаноците на истата како и за изработка на записниците во соработка со секретарот на натпреварот и спроведување на сите задачи пропишани во Правилникот за авто спорт кои се однесуваат на работа на спортската комисија.

Во случај на гласање со кое не може да се одлучи, гласот на Претседателот е одлучувачки, но само во случај кога спортската комисија има парен број на членови.

На приредба која опфаќа неколку натпревари може да има различни спортски комисии.

Најмалку еден член (Претседателот) на Спортската комисија го назначува АФМ, а останатите двајца членови ги одредува организаторот на натпреварот, со претходна согласност на АФМ.

Сите преостанати службени лица ги предлага организаторот на натпреварот, а нивната стручна способност ја потврдува АФМ.

Директор на натпреварот е должен за време на целиот натпревар да биде во контакт со Претседателот на Спортската комисија на најповелен начин (UKW или со телефонска линија).

Директорот на натпреварот по пат на своите помошници и водители на службите е одговорен за целосно спроведување на натпреварот во спортскиот дел на истиот, како што е дадено во Правилникот за авто спорт.

Потребни квалификации за извршување на задачите од страна на службените лица се пропишани во Правилникот за авто спорт како и во Правилникот на судиската комисија на АФМ.

Најважно е да нитуедно службено лице, на било каков начин, НЕМА посредна и непосредна корист од резултатите на натпреварот.

Извршување на повеќе функции на еднао лице на натпреварот е можно под услов да неговите квалификации ги задоволуваат условите за извршување на сите зададени работи и задачи.

Службеноото лице не смее на натпреварот да извршува и други должности освен оние за кое го назначил организаторот.

На службените лица не им е дозволено да се натпреваруваат во било кој натпревар на кој извршува службена должност.

Надоместок за работата на службените лица се договара пред натпреварот. Истото е можно и према ценовникот на АФМ за службени должности.

НЕПОСРЕДНА ДОЛЖНОСТ НА НАТПРЕВАР

ВАЖНО:

Должности на натпреварите на Спортската комисија (жири), Директорот, Секретарот, Мерачите на време и Водителот на техничката комисија на натпреварот се наведени во Правилникот за авто спорт на АФМ.

-СУДИИ ВО БОКС (pit-stop), **ПАРКОТ НА ПИЛОТИТЕ** (сервисен паркинг), **PARC FERMÉ** (затворен паркинг.

Истите ја контролираат дисциплината и однесувањето во боксовите, паркот на пилотите parc-fermé-то, зависно од тоа каде се распоредени. Воедно го контролираат и однесувањето и движењето на сите акредетирани учесници на натпреварот.

За евентуални неправилности,испади или други недоличности во однесувањето должни се веднаш да го известат Директорот на натпреварот и да со своето видување напише Записник со основни податоци (имиња,место,време, интервенирање,штети,приметувања и сл.).

Овие судии должни се на кружните натпревари да ги спроведуваат сите потребни работи во врска со пенализација stop & go по налог на директорот водителот на бокс службата.

На натпреварот организаторот ќе одреди извршители или редари за одржување на редот во просториte на патеката, боксовите,паркот или во park fermé-то. Во работата му помагаат доволен број помошници, што зависи од големина на натпреварот и патеката каде се одвива трката.

- ВОДИТЕЛИ НА СУДИСКИ МЕСТА, ГЛАВЕН СУДИЈА,

СУДИИ СИГНАЛИЗАТОРИ И ПОМОШНИЦИ СУДИИ НА КРИВИНИ

Водител на судиските места по правило е судија со НАЦИОНАЛЕН РАНГ, кој на поединечното судиско место во склоп со елаборетот на патеката го организира редот на судиите на патеката и судиите сигнализатори (кои даваат знаци со знамиња).

На судиско место каде што нема судија извршител, Водителот на судиското место ги извршува неговите должности. Одговорен е за поседување на целата потребна опрема како се наведува во Правилникот за патеки и судиското место на истата.

Водителот на судиското место во својата опрема мора да поседува и радио станица со која е во директна врска со директорот на натпреварот.

Во случај на незгода или несреќа на интервенција одат помошниците на судијата на кривина, додека Водителот на судиското место со радио врска константно го известува директорот на трката за состојбата на теренот, кривината.

Доколку процени дека судиите кој се на располагање неможат сами да го одстранат проблемоот на патеката или несреќата е одпоголеми размери (блокирање,повреда на пилотот, судија или гледачи), дава предлог на директорот за прекин на трката или воведување на безбедносното возило (safety car) на патеката.

За време на интервенцијата на судиите, судијата сигнализаторот, дава знаци со знаме известувајќи ги пилотите кои надоаѓаат со знаме како му наредил водителот на судиското место, односно преку него директорот на натпреварот. Доколку водителот на судиското место процени дека е неопходна помош и на судијата сигнализатор,може да ја превземе неговата должност да сигнализира со знамињата, под услов да ни во еден помент не ја прекине комуникацијата со директорот на натпреварот.

Судиите покрај патеката завземаат место по должина на патеката кои му се одредени со Елаборатот за сигурност на таа патека.

Штом ќе започне натпреварот секој од судиите покрај патеката се наоѓа под раководство на Водителот на судиското место, чии наредби мора да ги извршува.

На крајот од натпреварот сите водители на судиските места мора да предадат на Главниот судија напишани извештаи за незгодите или несреќите кои се случиле во реонот на нивниот делокруг.

По враќање во ,,центарот,, должни се да бидат на располагање на Спортската комисија наредните 30-тина минути во случај да има евентуални приговори или протести за време на одвивање на тренингот или трката. На помалку битни судиски места бројот на судии може да е помал од двајца со тоа што Водителот на судиско место (кој во тој случај извршува работи и како судија сигнализатор) и еден помошник судија, Предметниот случај е одреден со Елаборатот на патеката.

- СУДИИ КОНТРОЛОРИ НА ФАКТИ

Во натпревари во кои мора да се донесе одлука дали пилотот ја поминал одредената линија или можеби со контакт со друго возило остварил предност во натпреварот, ќе се поставaт еден или повеќе судии контролори на факти.

Се препорачува такви судии да се постават на места кои се така позиционирани да може до евентуални дуели или извршување на зададените задачи добро и квалитетно да ги оценат без двоумење, а со тоа евентуално да се влијае на регуларност на натпреварот.

Судиите контролори на факти се во директна врска со директорот на натпреварот, кого веднаш по направена неправилност го известуваат по пат на радио врска.

Одлуките - проценки на судиите контролори се информативни за директорот на натпреварот и тоа за оние проценки заради кои се поставени поред патеката.

Врз основа на проценката на судијата, директорот на натпреварот носи одлука за казнување, во консултација со Претседателот на Спортската комисија ако се работи за исклучување од трката.

Судиите контролори на факти мораат во Посебниот правилник за натпреварот да бидат наименувани и назначени со нивната квалификација на лиценцата.

Квалификации на судиите контролори на факти:

Судии носители на специјалистички лиценци Судија контролор на факти, за авто трки, пред посетување на семинар мора да има најмалку судиска лиценца од национален ранг 2 години и потврда од клубот дека како судија Водител на судиско место истото го работел на најмалку 8 натпревари.

- ЛИНИСКИ СУДИЈА,СУДИЈА НА СТАРТ

Водат сметка за исправност на стартната процедура,опишана во важечките Правилници. Во случај на увидени неправилности веднаш го известуваат директорот на натпреварот по пат на сигнализација или со радио врска.

Секој линиски судија на стартот го надгледува делот од стартот кој му го одредува стартерот.

Водат сметка за правилно поминување на пилотите низ целта, како и негово задолжително намалување на брзината од кога ќе помине низ целната линија.

На ридските натпревари каде што после целта се организира ЗАТВОРЕН ПАРКИНГ, овие судии се задолжени за негово организирање и спроведување на забрана на влегување во истото од страна на пилотите и неовластени лица и гледачи.

По завршување на секое возење нивниот водач му доставува Записник на директорот.

ОПШТО ЗА РАБОТА НА СУДИИТЕ

Сите судии кои учествуваат во натпреварот должни се свесно и во склоп со пропишаните Правилници да го спроведуваат натпреварот, без делување или активности кои штетат на угледот на авто спортот и на рамноправност на сите учесници на натпреварот.

Доколку на било каков начин се утврди дека некој судија не ги спроведува правилата и дека работи на штета на поединци или група пилоти или на некој начин е замешан во нечесни работи, истиот ќе биде со одлука на Спортската комисија одстранет од должноста на натпреварот, а против него ќе се поведе дисциплинска постапка.

ЗАТВОРЕН ПАРКИНГ – PARC FERMÉ

Затворен паркинг, parc-fermé,е простор на кои пилотите мораат да ги донесат своите возила, по завршување на натпреварот или по завршување на било кое возење од одредени делови или делници на натпреварот.

Во Посебниот правилнк на секое натпреварување одредено е кои пилоти-возила и кои се влегуваат во затворениот паркинг како и каде е тоа организирано. Со прописи и Додатоци за тековната година на поединечни дисциплини на авто спорт, е пропишано во кои дисцплини на авто спорт е задолжително да се организира затворен паркинг. Во просторот на затворен паркинг влегуваат само пилотите со своите возила кои ги оставаат отворени и излегуваат од просторот на затворениот паркинг.

Никој освен пилотите и судиите во затворениот паркинг не смее да влегува во предметниот простор.

Просторот на затворениот паркинг мора со физички прегарди и видно да биде оделен од останатиот простор на патеката и истиот мора да биде под заштита или осигуран со лица за обезбедување.

Влез внатре во просторот на затворениот паркинг е дозволен само на службени лица задолжени за надгледување на истиот и задолжените за техничка контрола на возилата.

Затворениот паркинг мора да е организирано во близина на стартот или целта. На крајот од брзинските испити-последното возење на ридските натпревари,просторот помеѓу целта и влезот во затворениот паркинг се става под прописите на затворен паркинг.

Затворениот паркинг мора да биде со доволна големина и добро ограден да би се оневозможило влез на неовластени лица додека возилата се наоѓаат во затворениот паркинг.

Контролата на влез ја извршуваат службени лица кои ги поставува организаторот на натпреварот.

Во случај да се проба влез на сила во просторот на затворениот паркинг,сите овластувања на спречување на таква постапка имаат лицата за обезбедување ангажирани од старна на организаторот на натпреварот.

Водителот на затворениот паркинг го именува организаторот на натпреварот и го објавува во Посебниот Правилник за натпреварот. Во име на директорот одговорен е за се што се случува во затворениот паркинг.

За било каква повреда во затворениот паркинг мора одма со радио врска да се извести директорот на натпреварот.

Во таков случај задолжително се прави записник од страна на Водителот на затворениот паркинг кој се додава со целосната документација на натпреварот.

Затворениот паркинг го распушта единствено директорот на натпреварот исклучиво со одобрување на Спортската комисија на натпреварот.

Се препорачува затворениот паркинг да се распушти што е можно побрзо, како пилотите не би чекале предолго, нарочно таму каде што затворениот паркинг е

организиран на места каде не се соодветно опремени за подолго останување на поголем број лица (цел на ридски патеки или сл.).

Секакво неовластено влегување на пилот,негови акредитирани механичари или некој акредитиран или неакредитиран член на неговиот клуб во затворениот паркинг со себе повлекува пријавување кај Спортската комисија од страна на Водителот на затворениот паркинг, а истат по правило со себе повлекува асклучување од натпреварот на тој натпреварувач.

Организаторите се должни да ги превземат сите потрбни мерки за спрчување на претходно наведените случаи.

Доколку се случи да во Затворениот паркинг влезе неакредитирано лице, истото е потребно да се легитимира од старна на обезбедувањето.

Доколку на било каков начин се утврди дека има поврзаност на такво лице со некој пилот, истиот ќе ги сноси одговорностите како неовластено влегување во затворениот паркинг.

За се што не е наведено во овој Кодекс, важат правилата на Меѓународниот спортски правилник на ФИА, а посебно правилата на додатоците H и L.

БИЛО КАКВО КРШЕЊЕ НА ОДРЕДБИТЕ НАВЕДЕНИ ВО ОВОЈ КОДЕКС ПОВЛЕКУВА САНКЦИИ КОИ ГИ ОДРЕДУВА ЖИРИТО НА НАТПРЕВАРОТ.

Скопје, 22.12.2009 г.

Председател на Одборот за Авто Спорт на АФМ

____

Ранко Станојковски