

## Uobičajeni prekršaji u karting vožnji

Ovaj pravilnik je napisan sa namerom da propiše standarde i definiše manevre koji predstavljaju vozačke prekršaje uobičajene u karting sportu. Namera je da se suzi zona špekulacije pri donošenju odluka u kažnjavanju vozača kao i da se poboljša sigurnost trkanja. Vozači, sudije i zastavničari moraju da budu upoznati sa ovim definicijama I da ih se strogo pridržavaju.

Prekršaji mogu biti namerni ili ne namerni. Kod ne namernih prekršaja, odluka o kazni doneće se na osnovu sleda događaja i posledica nakon prekršaja. Kod namernih prekršaja, odluka o kazni obično se donosi odmah.

Odgovornost je svakog vozača da se ponaša u skladu sa ovim pravilima. Odgovornost sudija, delegata I zastavničara je da prijave svaki prekršaj I da nadgledaju vozače sa prekršajem za slučaj ponavljanja istog.

### PRESEK VOZAČKIH PREKRŠAJA

*Prekršaji na pravicima:*

- ZATVARANJE
- NAPADANJE
- BLOKIRANJE

*Prekršaji u krivinama:*

- ULETANJE
- GUŠENJE

*Opšti prekršaji:*

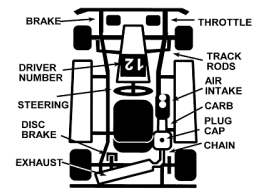
- UDARANJE ILI GURANJE
- NE REZONSKO KOČENJE
- NEOPREZAN POVRATAK NA STAZU

*Kazne:*

- **Upozorenje** – Manji prekršaj - prvi put
- **Kazneno bodovanje ili vremenska penalizacija** – Gubitak jedne ili više pozicija u plasmanu.
- **Delimična Diskvalifikacija (DD)** – Isključen sa jedne trke – dozvoljeno učestvovanje na sledećoj trci/priznavanje bodova sa prethodne trke.
- **Totalna Diskvalifikacija (TD)** – isključenje sa trkačkog dana bez osvojenih bodova
- **Zabrana** – Isključenje sa trkačkog dana I zabrana učestvovanja na sledećoj trci/trkama ili šampionatu.

### 1.0 PREKRŠAJI NA PRAVCIMA

Pravac je sekcija između zone izlaska iz krivine I zone ulaska u krivinu. Pravac podrazumeva I zonu kočenja pre ulaska u krivinu na uobičajenoj putanji. Odbrana je legitiman manevar sve dok ne izazove kontakt. Odbrambeni manevar podrazumeva postepeni prelaz sa prirodne putanje na levu ili desnu stranu I može se izvesti samo jednom. U slučaju da je prilikom odbrambenog manevra došlo do kontakta, isti može da se tretira kao prekršaj u zavisnosti od sleda događaja koji su opisani u nastavku.



### 1.1 ZATVARANJE

Ako je kontakt izazvan tako što je vodeći karting krenuo ka kartingu koji pretiče, vodeći karting se smatra krivim za zatvaranje. Ovaj prekršaj može biti ne nameran.

Odluka se donosi na osnovu događaja koji slede;

- Ako je vodeći karting ostavio prostor za karting koji pretiče, odustaje se od prekršaja.
- Ako vodeći karting nastavi sa zatvaranjem prekršaj će rezultovati kaznom; – ili diskvalifikacija ili kazneni bodovi / vremenska penalizacija.

### 1.2 NAPADANJE

Ako do kontakta dođe zbog kartinga koji pretiče vodeći karting, karting koji pretiče odgovoran je za napadanje. Ako se dešava na pravcu ovo je obično nameran prekršaj. Čim se stigne do zone ulaska u krivinu, ulazna putanja pripada vodećem kartingu.

### 1.3 BLOKIRANJE

Ako vodeći karting izabere odbrambenu liniju, mora da zna da se taj manevar izvodi samo jednom. Vodeći karting može da skrene sa prirodne putanje ali tako automatski ostavlja prirodnu putanju kartingu koji pokušava preticanje. Ako se vodeći karting vrati na prirodnu putanju da bi se pripremio za ulazak u krivinu, onda može biti odgovoran za blokiranje. Blokiranje je nameran prekršaj i nekad može lakše da se proceni ako vozač gleda iza sebe. Ukoliko se blokiranje vrši prvi put I nema ozbiljnije posledice, može da se izda upozorenje, nakon čega, ako dođe do ponavljanja incidenta, dolazi do kaznenog bodovanja ili vremenske penalizacije.

## 2.0 PREKRŠAJI U KRIVINAMA

Krivina počinje na tački ulaska u krivinu a ne u zoni kočenja. Ova tačka može da varira u zavisnosti od ulazne putanje kartinga – za krivine sa širokom putanjom ta tačka se nalazi malo ispred tačke za krivine sa užom putanjom. Ova činjenica otežava donošenje odluka. Ako se karting koji pretiče nalazi sa unutrašnje strane I skrene kasnije, putanje mogu da se promene I za karting sa unutrašnjom putanjom I za karting sa spoljašnjom putanjom. Bilo kako bilo, u takvom slučaju kartinzi prolaze kroz krivinu jedan pored drugog, što izuzetno otežava procenu situacije kako za vozača tako I za sudije. Takođe, vozači su u takvim situacijama prinuđeni da budu blizu jedan drugog I veća je verovatnoća da dođe do kontakta. U slučaju kontakta, ovakve situacije su najkontraverznije za donošenje odluke.

### 2.1 ULETANJE

Ako karting koji pretiče pokuša da uleti u putanju vodećeg kartinga kada je vodeći karting započeo ulazak u krivinu a karting koji pretiče nije preuzeo voštvo a nije čak ni ušao u dužinu vodećeg kartinga u zoni kočenja I pritom dođe do kontakta, karting koji pretiče će biti odgovoran za uletanje. Gore navedeno ne znači da karting koji pretiče treba da nađe način da se povuče od temena krivine kada napada, već jednostavno znači, da ako dođe do kontakta, karting koji pretiče snosi krivicu.

### 2.2 GUŠENJE

Kada karting koji pretiče uđe u dužinu vodećeg kartinga u zoni kočenja, gušenje može biti prouzrokovano od strane jednog ili drugog kartinga. Ako vodeći karting krene da zatvara karting koji pretiče, odnosno da ga tera ka unutrašnjoj ivici staze ili ako karting na unutrašnjoj putanji krene da izbacuje karting na spoljašnjoj putanji ka spoljnoj ivici staze, taj karting će biti odgovoran za gušenje. Ovo naravno ne znači da vodeći karting (na spoljnoj putanji) treba da se povuče zato što je drugi karting započeo preticanje, već jednostavno znači da oba vozača treba da ostave prostor za drugi karting. Karting koji zauzima spoljašnju putanju treba da se drži spoljašnje ivice staze, dok

karting koji zauzima unutrašnju putanju treba da se drži unutrašnje ivice staze. Skoro kao da postoje dve virtuelne trake koje kartinzi treba da poštuju. U slučaju kontakta, ako je evidentno da se jedan karting kretao van svoje virtuelne trake, odluka može da se donese protiv tog kartinga. Gušenje je prekršaj težak za procenivanje i često se tretira kao “trkački incident” što je ekvivalent zajedničkoj krivici.

### **3.0 OPŠTI PREKRŠAJI**

Opšti prekršaji mogu da se odvijaju i na pravcima i u krivinama.

#### **3.1 UDARANJE / GURANJE**

U krivini, kada pozadinski karting ide istom linijom kao i vodeći karting i ako vodeći karting nije na kočnici a dođe do kontakta od pozadi, to se tretira kao UDARANJE/GURANJE. Ovaj prekršaj može biti ili nameran ili ne nameran.

Odluka se donosi na osnovu sledećih parametara:

- Ako je pozadinski karting planirao preticanje ali se povukao i započinjao kočenje, onda prekršaj može da se tretira kao ne nameran.
- Ako pozadinski karting izazove kontakt bez posledica ili gubitka pozicije za vodeći karting, prekršaj će rezultovati najmanje sa UPOZORENJE.
- Ako je vodeći karting od pozadi izbačen ili okrenut na stazi, prekršaj će proći sa KAZNOM.

UDARANJE ili GURANJE na pravcima može biti ne namerno ukoliko vodeći karting ima manju izlaznu brzinu iz krivine nego što je pozadinski karting procenio, ali isto tako može biti nameran kao način zastrašivanja vodećeg kartinga ili davanja “nepropisanog signala za obilaženje”, dekoncentracije vozača ispred i sl. Jedan lakši kontakt od pozadi može i ne mora da se toleriše pre izricanja UPOZORENJA. Čak i najblaži kontakt od pozadi nakon izdatog UPOZORENJA rezultovaće sa oštrim kaznama, DD-om ili TD-om.

#### **3.2 NE REZONSKO KOČENJE**

Ne rezonsko kočenje je kada vodeći karting iznenada i neočekivano jako zakoči da bi izazvao udarac od kartinga iza njega. Ovo je skoro uvek nameran prekršaj sa ciljem obeshrabrenja bržeg kartinga u preticanju. Ako nema jasnog uzroka za kočenje, kao što je gužva ispred ili opasnost od prebrzog ulaska u krivinu, incident se tretira kao Ne rezonsko kočenje.

Ovaj prekršaj se tretira kao nameran prekršaj i rezultovaće sa oštrim kaznama pogotovo ako se ponavlja.

Ne rezonsko kočenje u određenim slučajevima može prouzrokovati ozbiljne povrede. Za vozače koji počine ovaj prekršaj ili ga ponavljaju biće jako malo ili uopšte neće biti tolerancije.

#### **3.3 NEOPREZAN POVRATAK NA STAZU**

Ako u bilo kom trenutku takmičar napusti stazu, izleti ili se okrene na stazi, taj takmičar nosi veliku odgovornost pri povratku na stazu odnosno za manevar okretanja kartinga na stazi. Povratak mora biti izveden na siguran način bez ugrožavanja drugih takmičara ili uticanja na njihovu brzinu i putanju. To znači da vozač mora propustiti sve kartinge koji nailaze sve dok ne bude potpuno sigurno da svojim maneuvrom neće ugroziti bilo koga. U suprotnom, za ovakav prekršaj, u zavisnosti od posledica, biće određena odgovarajuća KAZNA.

## **4.0 OPŠTE ODREDBE KOJE VOZAČI MORAJU DA UZMU U OBZIR**

### **4.1 BLISKA BORBA**

Ako vozač koji je u vodećoj poziciji i bori se sa takmičarom iza njega koji je blizu, napravi grešku, velika je verovatnoća da će karting iza da ga prestigne. Recimo ako pokušavate preticanje u krivini i uvidite da nećete uspeti. U tom slučaju sigurno ste napustili prirodnu/idealnu putanju i izgubili na brzini. Ako takmičar iza vas proba da iskoristi tu situaciju, koristite glavu i razmišljajte. Ako je odmah iza vas velika je šansa da će da vas prestigne. Izbegavajte nagle manevre. Imajte na umu da ovo može da se dešava i na mestima gde inače ne bi imali šanse da vas prestignu.

### **4.2 DRUGAČIJE PODEŠENI KARTINZI I RAZLIČITI VOZAČKI STILOVI**

Neki kartinzi mogu da budu brži od vašeg u pojedinim zonama gde stvaraju prednost u odnosu na vas. Mogu da koče kasnije pred neke krivine ili da budu brži u krivinama. Isto tako, neki mogu da budu sporiji od vas. Imaćete priliku da tokom trkačkog dana, treninga, zagrevanja i trkanja uvidite prednosti i mane kod sebe i drugih takmičara. Opet, koristite glavu i razmišljajte. Nemojte “izgubiti rat da biste dobili jednu bitku”.

### **4.3 DIREKTORI TRKE, ZASTAVNIČARI I DELEGATI SU “ZAKON”**

Zvaničnici trke su uvek u pravu, čak i onda kada greše.

## **5.0 KAZNE**

Kazne za prekršaje se određuju prema težini prekršaja i faktoru rizika.

Neki prekršaji mogu biti ne namerni, tako da takmičar koji je dobio upozorenje mora da se potruži da se dobro ponaša kako na stazi tako i na celom događaju.

Neki prekršaji mogu biti neizbežni ali i ne namerni. Ponekad je to greška vozača ili set neuobičajenih okolnosti koji vodi u prekršaj koji mora da se razmotri i sankcioniše.

Neki prekršaji mogu biti namerni.

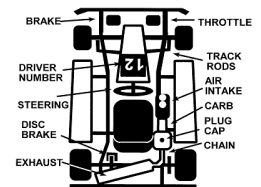
Direktor trke je odgovoran da donese odluku o odgovarajućoj kazni, ali u nekim slučajevima teško može jasno da utvrdi nivo namere kod takmičara koji čini prekršaj.

Ponovljeni prekršaji ukazuju na takmičarsko nepoštovanje prema organizatoru kao i prema drugim takmičarima.

Faktor rizika kod svakog prekršaja treba da se proceni. Što je opasnost od povređivanja veća, kazna treba da bude proporcijalno oštrija, kako bi se propisno sankcionisao takmičar koji je nosioc rizika.

Sledeći prekršaji se uopšteno tretiraju kao manje rizični i za njih se uglavnom prvi put upućuje upozorenje. Pod “manjim rizikom” ovde se podrazumeva, blaži kontakt bez posledica po plasman takmičara. (Napomena: Svi prekršaji mogu da budu namerni!)

- ZATVARANJE
- NAPADANJE
- BLOKIRANJE
- GUŠENJE



Preporučljiva kazna za gore navedene prekršaje je upozorenje dato crnom zastavom (ili neki drugi dogovoreni signal), koji je pokazan vozaču tako da takmičar može jasno da vidi signal. Zastava/signal treba na pravcu direktno da bude uperena u vozača kao signal upozorenja tako da takmičar može jasno da je vidi. Na sastanku vozača pre početka trkanja treba da se definiše signal za upozorenje.

U slučaju da takmičar napravi ne namerni prekršaj koji uzrokuje izletanje drugog takmičara ili gubitak pozicija, taj takmičar može dobiti kaznene bodove ili vremensku kaznu nakon trkanja, sve u cilju "fair play a" prema oštećenom takmičaru. Preporučljivo je da se takmičar koji je načinio prekršaj pomeri za onoliko pozicija niže, koliko je oštećeni takmičar izgubio u incidentu. Takva odluka leži isključivo na Direktor trke.

Ako takmičar ponovi prekršaj nakon upozorenja, prekršaj se može smatrati namernim.

Svi prekršaji se mogu smatrati namernim u zavisnosti od situacije. Kazne za namerne prekršaje variraju od:

- **Upozorenja** – Manji prekršaj, prvi put (mali rizik)
- **Kaznenog bodovanja ili vremenske penalizacije** – U slučaju da je oštećen drugi takmičar - mali rizik - gubitak jedne ili više pozicija u plasmanu.
- **Delimične Diskvalifikacije (DD)** – Isključen sa jedne trke – dozvoljeno učestvovanje na sledećoj trci/priznavanje bodova sa prethodne trke.(pretpostavljena namera da se ošteti drugi takmičar ili ponavljanje prekršaja)
- **Totalne Diskvalifikacije (TD)** – isključenje sa trkačkog dana bez osvojenih bodova (jasna namera da se ošteti drugi takmičar ili ponavljanje prekršaja sa velikim rizikom)
- **Zabrane** – Isključenje sa događaja I zabrana učestvovanja na sledećoj trci/trkama ili šampionatu. (namerno izazivanje incidenta sa velikim rizikom)