

INSTRUKCIJA TEISĖJAMS, TEISĖJAUJANTIEMS ŽIEDINĖSE VARŽYBOSE

/Instrukcija sudaryta, naudojantis Prancūzijos automobilių federacijos “Instrukcijos teisėjams” medžiaga/.

Spauda

Kaip taisyklė, žiniasklaidos ir televizijos atstovai dalyvauja visose automobilių sporto varžybose. Visi žiniasklaidos ir televizijos atstovai, jei jie neturi savo akreditacijos minėtose varžybose, privalo pas Organizatorių gauti savo akredacinius pažymėjimus.

Žurnalistas, akredituotas varžybose, nori informuoti skaitytojus apie visus įvykius varžybų metu. Vienu metu jis negali būti keliose vietose, todėl kai kuriuos įvykius jis gali aprašyti iš nuogirdų, remdamasis kitų asmenų vertinimu. Net jeigu Jūs ir pats asmeniškai dalyvavote šiame įvykyje, Jums patartina sulaukti Organizatoriaus oficialaus šio įvykio vertinimo, kuris bus išsakytas per varžybų spaudos tarnybas. Jūsų galimai suteikta informacija prieinama visam pasauliui, Jūs matomas daugeliui televizijos žiūrovų. Žiūrovai ir žurnalistai spręs apie Jūsų kompetenciją pirmiausiai iš Jūsų darbo efektyvumo, Jūsų išvaizdos, elgesio varžybų metu bei savo darbo organizavimo.

Neužmirškite, kad net ir mažiausias netikslumas ar klaidelė gali paversti visą Jūsų darbo dieną į nieką ir apie Jus susidarys neigiamą nuomonę, užmirštant didelius Jūsų pasiekimus.

Neatsipalaiduokite ir nenukreipkite savo dėmesio į atskirus interesus.

Jei žurnalistų apranga arba skiriamieji ženklai panašūs į dirbančių teisėjų aprangą, būtina žurnalistus pašalinti iš teisėjų darbo zonos, užkertant galimybę dalyviams klaidingai suprasti teisėjų signalus.

Jei žurnalistas neturi akredacinės kortelės, paprašykite jį atsisėsti žiūrovams skirtoje vietoje arba išsiimti akreditaciją.

Visada būkite mandagus ir taktiškas.

Papildomas servisas

Varžybose naudojamas trijų rūšių servisas:

Priešgaisrinis: Iš esmės jis skirtas apsaugoti žiūrovus ir padėti Jūsų posto personalui, įvykus varžybose dalyvaujančio automobilio avarijai. Šis priešgaisrinis servisas, aprūpintas sunkia technika, gerai papildančia Jūsų poste esančią techniką /gesintuvas 50 kg. talpos, priešgaisriniai rūbai, išlaisvinimo įrankiai/

Saugos tarnyba: į kurią Jūs galite kreiptis pagalbos, jei link Jūsų posto prasiveržė daug emocingų žiūrovų arba esant kitiems visuomeninės tvarkos pažeidimams.

Medicinos tarnyba: Negalima vykdyti varžybų, jei nėra atitinkamo lygio /priklausomai nuo varžybų lygio/ specializuotos medicininės pagalbos. Medicinos tarnyba turi vykdyti dvi pagrindines funkcijas:

a. Pagalba lenktynininkams: visi postai trasoje turi dirbti kartu – teisėjų, medicinos, gaisrininkų, policijos-saugos tarnybos. Medicinos brigadoje dirba: vienas gydytojas, vienas paramedikas, gelbėtojas, sanitarai su neštuvais, viena arba kelios greitosios pagalbos mašinos, jame turi būti pirmos pagalbos suteikimo priemonės, atitinkamos ryšio priemonės /radiotelefonas arba kitoks ryšys, esantis pas posto viršininką/.

Avarijos atveju, posto viršininkas informuoja medicinos tarnybos atsakingą asmenį, tačiau medicininė tarnyba negali savijstoviai, be posto vyresniojo teisėjo nurodymo, imtis kokių nors veiksmų ir į trasą gali išvažiuoti tik kartu su posto vyresniojo teisėjo nurodytais posto darbuotojais. Posto vyresnysis turi būti gavęs leidimą iš Sporto Komisarų. Įvykus rimtai avarijai, varžybų Vadovas kartu su reanimacine brigada vyksta į avarijos vietą. Ši brigada turi būti aprūpinta reikiama aparatūra, leidžiančia suteikti skubią pirmąją pagalbą ir palaikyti sunkiai sužeisto asmens gyvybę. Šio darbo sudėtingumas yra tame, kad priemonės ir poveikio efektyvumas bei dalyvaujantis personalas neatitinka bendroje medicininėje praktikoje taikomams reikalavimams, personalas yra daugiaprofilinio medicininio pritaikymo, o ne siauros srities specialistai. Atvykusi į avarijos vietą, ši brigada nusprendžia kur transportuoti nukentėjusį: į kontrolės postą, stacionarų reanimacijos postą arba į gydomąją įstaigą.

b. Pagalba žiūrovams: Greitosios pagalbos postai taip pat išdėstomi ir žiūrovų susibūrimo vietose. Šie postai komplektuojami priklausomai nuo jų radimosi vietos ir jame būna reikiamas vaistų kiekis. Privalomas radio ryšys su kontrolės postais ir kitais greitosios pagalbos automobiliais.

SIGNALIZACIJA

Siekiant, kad varžybų metu būtų teisingai atlikta signalizacija vėliavomis, dalį vėliavų rodyti gali tik varžybų Vadovas.

Vėliavos, kurios yra varžybų Vadovo žinioje

- **nacionalinė vėliava, LASF arba Organizatoriaus vėliava:** varžybų startas;
- **finišo vėliava:** finišas
- **raudona vėliava:** visi dalyviai privalo nedelsiant sustoti uždarame parke
- **juodai-balta vėliava, padalinta įstrižai kartu su baltu numeriu juodoje lentelėje:** perspėja lenktynininką dėl nesportinio elgesio ir rodoma prieš:
 - **juodą vėliavą kartu su baltu numeriu juodoje lentelėje:** sekančiame rate sustoti uždarame parke;
 - **juoda vėliava su oranžiniu disku:** perspėja vairuotoją, kad jo automobilis techniškai netvarkingas. Sekančiame rate vairuotojas privalo atvažiuoti į remontinę zoną.

Vėliavos, naudojamose kontrolės postuose

- **melsva nejudanti vėliava:** perspėja ratu atsiliekančią lenktynininką, kad ji vejasi kitas automobilies;
- **melsva mosuojama vėliava:** perspėja ratu atsiliekančią lenktynininką, kad jis privalo duoti kelią jį lenkiančiam automobiliui;
- **geltona nejudanti vėliava:** priekyje pavojus, lenkti draudžiama. Informuoja apie artėjimą prie zonos, kur bus rodoma mosuojama geltona vėliava;
- **geltona mosuojama vėliava:** priekyje rimtas pavojus, pasiruošti sustojimui, lenkti draudžiama;
- **dvi nejudančios geltonos vėliavos:** artėjama prie zonos, kur bus rodomos dvi mosuojamos geltonos vėliavos, labai didelis pavojus;
- **dvi mosuojamos geltonos vėliavos /rodomos tik sporto Komisarų nurodymu/:** trasa užtvirta, važiuoti labai atsargiai
 - **geltona vėliava su vertikaliomis raudonomis juostomis:** priekyje slidus kelias
 - **žalia vėliava:** trasoje viskas tvarkoje. Pavojingos zonos pabaiga, lenkti galima.
 - **balta vėliava:** rodoma, kai priekyje lėtai važiuoja automobilis, turintis techninių problemų arba techninių tarnybų automobiliai /gaisrinės, medicinos, saugos ir pan./
 - **raudona vėliava:** rodoma tik leidus varžybų Vadovui: varžybos stabdomos saugumo sumetimais ir visi lenktynininkai privalo grįžti į uždara parką.

Kai sportininkams rodoma viena arba dvi mosuojamos geltonos vėliavos, tai reiškia, kad priekyje laukia dideli pavojai, todėl reikia, kad šios vėliavos būtų gerai matomos dalyviams. Tam, kad ši signalizacija būtų efektinga, prieš einančiame poste rodoma tos pačios spalvos nejudama vėliava, įspėjanti vairuotoją apie artėjimą prie ypač pavojingos vietos.

Kada rodomos vėliavos:

Varžybų ir treniruočių metu lenktynininkas stengiasi imanomai greičiau pravažiuoti trasą, stengiasi mažinti savo stabdymo kelią, todėl jo dėmesys pilnai sukonzentruotas į trasos įpatumus bei jos pagrindinius parametrus. Kuo didesnis greitis, tuo toliau nukreiptas lenktynininko žvilgsnis. Jis neieško ir pagaliau negali matyti teisėjų, esančių trasoje. Reikia siekti, kad teisėjų duodami signalai atkreiptų lenktynininko dėmesį, tuo pačiu neatitirauktų jo nuo pagrindinio trasos parametru sekimo. Todėl, pageidautina, kad signalizacija, vykdoma teisėjų, būtų, jei tai leidžia saugumo aplinkybės, kiek imanoma arčiau trasos ašies, kad lenktynininkui nereiktų nukreipti žvilgsnį į šoną.

Būtina, kad signalai būtų duodami aiškiai ir nedviprasmiškai: vairuotojas negali savęs klausti, kokį signalą jis matė.

Įgyvendinant šį reikalavimą, reikia, kad teisėjai postuose ir teisėjai, esantys šalia trasos, nebūtų apsirengia geltonos, mėlynos arba žalios spalvos rūbais, kadangi šios spalvos gali suklaidinti vairuotoją.

Svarbu: būtina, kad vėliavų signalai būtų matomi iš pakankamai toli, kad vairuotojai spėtų imtis reikiamų priemonių iki stabdymo zonos pradžios arba posūkio centro. Pravažėjęs šį tašką, bet koks trajektorijos pakeitimas gali būti avarijos priežastimi.

Nejudamos vėliavos: nežiūrint, kad šių vėliavų signalizacija nėra įpatingos svarbos, jos turi būti gerai matomos. Todėl svarbu jas teisingai laikyti, atsižvelgti į vėją, kuris visada būna, kryptį. Geriausias būdas, kaire ranka laikyti vėliavos apačią ir ją įtempti.

Mosuojamos vėliavos: reikia pasistengti įvertinti sekantį:

1. Vėliavos kotas visada turi būti horizontalus žemės paviršiumi.
2. Reikia sekti, kad, po keletos mostų, vėliava neapsisuktų apie kotą.

Tai padaryti labai paprasta – judesius su vėliava reikia atlikti vertikalios aštuoniukės trajektorija, kas padaro signalą aiškiu ir pritraukia dėmesį.

Išsidėstymo vieta: norint išvengti atsitiktinės klaidos, kuri gali privesti prie nenuspėjamų pasekmių, niekada neduokite vienam ir tam pačiam teisėjui geltoną ir mėlyną vėliavą. Geriau tam turėti du teisėjus.

Signalizuotojas, dirbantis su geltona vėliava, esant bet kokiai situacijai negali palikti savo darbo vietos, net ir esant avarijai jo darbo poste, todėl, kad, kaip taisyklė, jei vairuotojai neįspėti iš anksto, tai trys ar keturi automobiliai sukels kamštį šio posto zonoje, kas dar labiau padidins pavojų teisėjams, dirbantiems trasoje.

Signalizuotojas, dirbantis su mėlyna vėliava, turi būti aprūpintas pirštinėmis, galvos apdangalu ir pan., leidžiančiu jam dalyvauti gelbėjimo operacijoje incidento atveju, kadangi geltonos vėliavos veikimo zonoje negalima lenkti ir “mėlynajam” nėra darbo ir jis, esant poreikiui, gali padėti gelbėjimo brigadai. Signalizuotojas su geltona vėliava visada turi būti atsisukęs veidu į pravažiavusius automobilius, kad galėtų sekti besikeičiančią situaciją, o signalizuotojas su mėlyna vėliava – veidu į artėjančius automobilius. Todėl juos geriausiai išdėstyti veidu vienas į kitą, kad jie matytų ir galėtų orientuoti vienas kitą.

Ir pagaliau: vėliavos turi būti matomos iki stabdymo zonos pradžios, todėl signalizuotojai turi būti išdėstyti ten, kur jų vėliavos papultų į vairuotojų matymo zoną automatiškai, jiems nereikėtų nukreipti savo žvilgsnio ir kad jie turėtų laiko priimti reikalingus sprendimus.

Kokias rodyti vėliavas:

Geltona nejudanti: ši vėliava naudojama esant nežymiems įvykiams, kada vairuotojams negresia tiesioginis pavojus, kaip, pavyzdžiui, automobilio apsisukimas arba išvažiavimas iš trasos, jeigu tai nesukelia jokių problemų kitiems dalyviams apvažiuoti kliūtį. Nereikia užmiršti, kad mojuojama vėliava iššaukia didelį greičio kritimą ir, ryšium su tuo, nereikia didinti pavojaus grėsmės, kadangi vairuotojai nustos tikėti signalizuotojo veiksmais ir procesas taps nevaldomas.

Ši vėliava naudojama:

- kai automobilis sustojo Jūsų poste ne trasoje /už baltų ištisinių linijų, ribojančių trasos plotį/ iki kol šis automobilis bus patrauktas į saugią vietą.

- pridengiant teisėjų brigadą, dirbančią trasoje likviduojant avarijos pasekmes, valant nuolaužas arba tepalo dėmes, kai teisėjų išsidėstymas trasoje kelia pavojų jų saugumui.

- jei avarijos pasekmių negali likviduoti net avarinės tarnybos. Tokiu atveju, geltona vėliava rodoma du ratus tam, kad galutinai įsitikinti šios kliūtis nepašalinimu. Baigimas rodyti geltoną vėliavą be žalios vėliavos parodymo reiškia, kad trasa nebuvo atlaisvinta.

Geriausiai geltoną vėliavą rodyti toje trasos pusėje kur įvyko avarija, kad vairuotojai orientuotųsi, pro kurią pusę apvažiuoti kliūtį. Net ir dabartinėse moderniose trasose aptvėrimai ir sienelės gali uždengti vairuotojui "išėjimą" iš posūkio ir jis gali nepamatyti sustojusio automobilio. Geltona vėliava nurodo įvykusių faktą, bet nenurodo kur yra avarijos pasekmės. Geltonos vėliavos padėtis tik rekomenduoja patį patikimiausią kelią, pravažiuojant šią trasos atkarpą.

-šią vėliavą taip pat naudoja pranešti lenktynininkams, kad sekančiame poste bus rodoma judama geltona vėliava.

Negalima užmiršti, kad geltonos vėliavos veikimo zonoje, net jei jina ir nejudama, lenkimas draudžiamas.

Mojuojama geltona vėliava – didelio pavojaus signalas: tai signalas, įpareigojantis vairuotojus laikytis esamos važiavimo tvarkos ir žymiai sumažinti greitį. Turėkite galvoje, kad kiekvienas vairuotojas nenori mažinti greičio ir laiko tai neteisinga, ir šio signalo taikymas gali turėti lemiamą poveikį varžybų pravedimui. Ryšium su tuo, šį signalą reikia taikyti tik pakankamai argumentuotais atvejais ir kaip imanoma trumpesnę laiką.

Šis signalas yra labai svarbus, todėl kartais teisėjams tenka išeiti į trasą, kad vairuotojai galėtų tikrai jį pamatyti.

Šį signalą reikia taikyti, kai automobilio važiavimo trajektorija yra pilnai užblokuota arba kada, avarijos pasekmėje, iškilo pavojus automobiliams, važiuojantiems trasa.

Kai tik važiavimo trajektorija bus atlaisvinta, rodoma nejudanti geltona vėliava iki to laiko, kol bus galutinai išvalyta trasa.

Jei trasa nebus išvalyta dviejų ratų bėgyje, reikia vėl pradėti rodyti judamą geltoną vėliavą, kadangi galimi nauji įvykiai šioje zonoje.

Tam, kad vairuotojai nesuprastų nejudamos vėliavos reikšmę, kad trasa jau yra laisva, jiems būtina tiksliai nurodyti važiavimo kryptį šioje zonoje. Tokia, atrodytu, smulkmena, kada nejudama vėliava rodo į trasos kraštą arba tiesiogiai į jos vidurį, labai gerai priimama ir vertinama vairuotojų.

Jeigu dėl techniškų problemų trasos pilnai neįmanoma išvalyti, būtina grįžti prie nejudamos geltonos vėliavos rodymo laikotarpyje dviejų ratų.

Ir atvirkščiai, jei trasa greitai sutvarkoma, naudojama žalia vėliava.

Judanti geltona vėliava taip pat rodoma staigiai pablogėjus matomumui: dūmai, dulkės ir t.t.

Taip pat, kaip ir atveju su nejudama vėliava, pageidautina būti arčiau įvykio vietos, kad būtų galima parodyti vairuotojams saugiausią trajektoriją.

Visada reikia atsiminti, kad per didelis rodomų vėliavų skaičius viename poste gali suklaidinti vairuotoją.

Dvi geltonos mojuojamos vėliavos – labai rimto pavojaus signalas: naudojama, kada trasa pilnai pertvarta, pavyzdžiui, esant kamščiams, kurie atsiranda įvykus avarijai pirmame rate. Kadangi šis signalas perspėja apie galimą pilną sustojimą, jis privalo būti matomas iš toli. Signalizuotojas turi būti gerai matomas, todėl jis privalo išeiti į trasą ir judėti prieš atvažiuojančias mašinas. Toks veiksmas yra reikalingas, kad šią signalizaciją pamatytų prieš einančiame poste, kuris turi atlikti perspėjamąją signalizaciją.

Dvi geltonos nejudančios vėliavos, tam, kad vairuotojai būtų iš anksto perspėti ir nepapultų į avariją. Taikant šias vėliavas, lygiagrečiai turi būti pranešta varžybų Vadovui, kuris, palengvinant avarinių tarnybų darbą, gali sustabdyti varžybas. Iš to kas pasakyta, šią signalizaciją reikia taikyti tik esant absoliučiai būtinybei.

Geltona su raudonomis juostomis /"šlapio kelio" vėliava/. Šis ženklas turi ypatingą reikšmę ir teisėjų rolė suvedama į tai, kad išpėtų vairuotojus apie pavojį, kurio jie gali nematyti.

Šiomis vėliavomis reikia naudotis labai atsargiai, kadangi niekas tiksliai negali nusakyti, kas tai yra "tepalo trasoje". Tepalo išsiliejimas gali būti pastovus ir vos pastebimas. Jei automobilio tepalo karteris yra tuščias, klausimų nekyla, bet jei tepalo bėgimas nežymus bet pastovus, praktiškai labai sunku nustatyti vietą ir laiką, kada teisėjui reikia įsikišti su savo signalizacija.

Skirtingai nuo profesionalaus vairuotojo vertinimo, teisėjas trasoje nepajėgus įžiūrėti mažus tepalo taškelius ant asfalto. Vairuotojai, sėdintys už vairo, dažnai šiuos taškelius pamato greičiau, kadangi jie blizga ant kelio dangos. Tačiau egzistuoja du efektyvūs metodai, leidžiantys kontroliuoti situaciją Jūsų sektoriuje:

1. Jau treniruočių metu galima gana tiksliai nustatyti maksimalaus greičio limitą posūkyje ar trasos dalyje, kurią Jūs kontroliuojate. Jei automobilis atvažiuoja į posūkį reikiamu greičiu bet paskui staiga pradeda slysti, reikia nedelsiant patikrinti trasos dangą ir duoti reikiamą signalizaciją vėliava. Signalizacija vėliava nėra būtina, bet rekomenduotina, kadangi geriau parodyti vėliavą, negu to nedaryti: perspėjimas padės apvažiuoti slidžią vietą, kuri gali turėti fatališką įtaką vairuotojui.

2. Stebėti, kaip automobiliai pravažiuoja Jūsų postą, žiūrint į nuvažiuojantį automobilį, vietose, kur būna smarkiausias išibėgėjimas arba stabdymas. Tada galima pastebėti tepalo arba kitų skysčių nubėgimo vietas, atsiradusias dėl mechaninių gedimų.

Taip pat reikia kontroliuoti trasą, kai automobilis pro jus važiuoja lėtai dėl kažkokių tai gedimų arba jūs girdite kažkokius pašalinius garsus variklyje ar transmisijoje, jei matosi besiveržiantys dūmai iš automobilio variklio.

Jei įvyko variklio gedimas, ko pasekoje veik visada tepalas išbėga ant trasos, **ši vėliava rodoma nejudanti tačiau pakankamai "užsispyrusiai"**. Jokiu būdu jos negalima mojuoti, kadangi tada šią vėliavą lengvai galima sumaišyti su geltona su visomis iš to išplaukiančiomis pasekmėmis.

Naudinga šią vėliavą rodyti ir tada, kai trasa užnešta smėliu ar nukritusiais lapais, kas padaro ją slidžia. Būna, kad dėl prasidėjusio lietaus tik dalis trasos tampa slidi, apie ką būtina informuoti vairuotojus. Jei šitą jie pastebėjo ir patys, nepergyvenkit, tai jų nesujaudins. Bet jei jūsų posūkis bus pirmas, tapęs slidžiu dėl lietaus, jie jums už tai bus tik dėkingi.

Šiais atvejais rodant "šlapio kelio" vėliavą, tuo pačiu ranka reikia rodyti į dangų, kad visi vieningai suprastų signalo prasmę.

Atveju, kai pašalint tepalo dėmę, esančią važiavimo trajektorijoje, reikalinga serviso tarnybų įsikišimas, "šlapio kelio" vėliava dubliuojama geltona nejudama vėliava, kurią laiko kitas signalizuotojas.

Žalia vėliava: ši vėliava turi labai konkrečią reikšmę:

Visų ankščiau signalizuotų kliūčių pabaiga. Trasa grįžo į pirminę būseną.

Ši vėliava nerodoma, jei trasoje liko koks nors nepatruktas daiktas po avarijos. Tas pats taikoma, kai pastangos išvalyti trasą nuo tepalo nedavė reikiamų rezultatų. Išpėjamojo signalo nuėmimas yra vienintelis signalas apie pavojaus pasibaigimą.

Šią vėliavą rodo ir tuo atveju, kai po geltonos judamos vėliavos, o, po to, nejudamos geltonos vėliavos rodymo du ratus pasisėkė pilnai ir galutinai pašalinti kliūtį.

Šis signalas rodomas ir tuo atveju, kai pavojaus signalas matomas iš toli ir vairuotojas į pavojingą tašką atvyks jau pavojui praėjus. Truputi “žalumos” jam nurodo, kad kelias laisvas /kaip, pav., žalias šviesoforo signalas/.

Taigi, avarijos vieta pažymima sekančiais:

1 nejudama geltona vėliava prieš einančiame poste,

1 judama geltona vėliava avarijos vietoje,

1 žalia vėliava sekančiame poste.

Šiomis vėliavomis apibrėžiama ši neutralizacijos zona.

Balta vėliava: naudojama, kai į trasą išleidžiama bet kokia tarnybinė mašina /varžybų Vadovo, gaisrinė, greitosios pagalbos ir t.t./.

Naudojama ir tuo atveju, kai duodamas signalas apie į boksus grįžtantį automobilį, turintį techninių problemų ir važiuojančiu lėtai.

Balta vėliava pradeda mosuoti, kai tik “lėtasis” automobilis įvažiavo į posto zoną, rodo nejudamai, kai jis įvažiavo į sekančio posto kontroliuojamą zoną ir baigiama rodyti, kai sekančiame poste pradeda rodyti nejudama balta vėliava.

Mėlyna vėliava: ši vėliava laikoma aristokrate tarp kitų vėliavų. Gal būt dėl to, kad ja labai sunku operuoti. Reikia turėti labai didelį patyrimą ir daug praktinių žinių apie visas vairavimo problemas bei taktiką varžybų metu. Taip pat, būtina žinoti automobilių konstrukciją ir jo panaudojimo galimybes, bei vairuotojo, juo važiuojančiu, charakterį ir ambicijas. Todėl tie teisėjai, kuriems skirta dirbti su mėlynomis vėliavomis, treniruočių metu privalo detaliai išnagrinėti automobilių charakteristikas ir vairuotojų nuotaikas. Vien tik vakarinis studijavimas rytdienos starto tvarkos po pasibaigusios treniruočių gali duoti labai daug naudingos informacijos. Visiškai aišku, kad žmogus, dirbęs su mėlyna vėliava treniruočių metu privalo su ja dirbti ir laike varžybų.

Nejudama mėlyna vėliava: ji naudojama tik retkarčiais. Visiška beprasmybė signalizuoti vairuotojams, keletą ratų važiuojantiems vienoje grupėje, apie jų vienas kito vijimąsi, kadangi jie ir taip vienas kitą seka savo veidrodėliuose. Daug geriau rodyti lėčiau važiuojančiam vairuotojui signalą apie jį besivejančią automobilį, jei yra tikimybė, kad lenkimas gali būti atliktas Jūsų kontroliuojamoje zonoje. Tai padės atkreipti lenkiamojo dėmesio ir jis ims priemonių lenkimui palengvinti.

Kada vairuotojų grupė kovoja tarpusavyje ir juos prisiveja greičiau važiuojantis automobilis, geriau šią grupę perspėti iš anksto, siekiant išvengti galimų nemalonių siurprizų.

Judama mėlyna vėliava: šis signalas įtikinamai rodo apie besivejančio automobilio ketinimą lenkti. Jis turi būti rodomas, kai lenkimas tikrai bus vykdomas Jūsų zonoje. Pagal galimybę, parodykite į lenktynininką, kurį liečia šis signalas.

Net jeigu aišku, kad lenkiamasis duodasi lenkiamas ir užleidžia trajektoriją, vis dėlto reikia atlikti signalizaciją, kuri padėtų lenkiančiam būti visiškai tikram, kad jo lenkimo manevras yra pilnai supastas. Pagaliau, signalizuoti reikia ir dėl to, kad, nors lenkiamasis ir mato savo priešininką ir lyg tai jį praleidžia, ji gali po to dėl neaiškių motyvų grįžti į lenkimo trajektoriją vykstant lenkimo manevrui.

Reikia atskirai įvertinti situaciją, kai suartėja trys skirtingu greičiu važiuojantys automobiliai. Reikia pabandyti išvengti situacijos, kai antras pagal greitį lenktynininkas, pamatęs mėlyną vėliavą ir neįvertinęs situacijos užpakalyje savęs, nepradėtų lenkimo manevro, tuo pačiu sudarydamas avarinę situaciją trečiajam automobiliui.

Raudona vėliava: jos negalima rodyti, kol per oficialius ryšio kanalus nebus gautas varžybų Vadovo nurodymas /negalima remtis pranešimais, perduodamais per varžybų informacinius ryšius/. Šis signalas reiškia, kad varžybų Vadovas sustabdė varžybas dėl saugumo sumetimų. Dalyviai privalo sumažinti greitį ir, nelenkdami vienas kito, grįžti į boksus.

GELBĖJIMAS

Ekipiruotė:

Tam, kad gelbėjimas būtų maksimaliai efektyvus, gelbėtojai turi turėti sekančią ekipiruotę:

- pirštinės ir galvos apdangalai;
- drabužiai turi būti su aukštu užsegamu kaklu ir ilgomis rankovėmis;

Kiekvienas gelbėjimo tarnybos asmuo privalo turėti teisėjų posto vyresniojo teisėjo nurodytas funkcijas: pav., atsakingas už gesintuvus, atsakingas už elektros instaliacijos atjungimą, atsakingas už diržus ir t.t.

Sudarant gelbėjimo taktiką, pirmiausiai reikia apžiūrėti ir įvertinti posūkių tipus ir charakteringas klaidas, lenktynininkų daromas juose.

Savaime suprantama, kad toliau aprašyti posūkių tipai nėra viską aprėpiantys, tačiau informacijos apmastymams yra pakankamai.

Posūkių tipai

Lėtai pravažiuojamas staigus posūkis:

Tai posūkiiai, reikalaujantys didelio vairuotojų susikaupimo, ypač važiuojant pirmą lenktynių ratą, kadangi lėtai įvažiuodami į posūkį vairuotojai leidžia sau laisvai fantazuoti, kas gali iššaukti:

- apsisukimą,
- susidūrimą,
- nuvažiavimą nuo trasos stabdymo metu,
- vėlų stabdymą, iššaukianti variklio persukimą ir jo gedimą bei tepalo išsiliejimą,
- pirmais ratais į tokį posūkį paprastai įvažiuoja po tris-keturis automobilius, kas tankiai iššaukia susidūrimus bei galimą trasos blokavimą.

Kaip matote, gali susidaryti daugybė įvairiausių avarinių situacijų visose posūkio vietose, todėl labai sunku nustatyti būsimas gelbėjimo zonas.

Vidutinis posūkis:

Jo pravažiavimo greitis paprastai būna 130-180 km./val. Mažytė klaida stabdymo zonoje ir garantuotas nuvažiavimas tiesiai be apsisukimo, atsimušimo į užtvartas, sienas bei bortus.

Šis posūkis paprastai turi vidutinį "išėjimo" iš jo matymo plotą, prie šio posūkio lenktynininkai greitai prisitaiko, todėl, gelbėjimo tarnyboms atliekant savo darbą, reikalingas geras signalizuotojų darbas.

Šiame posūkyje avarijos įvyksta esant dideliems greičiams ir jų pasekmės gali būti labai sunkios.

Greitas posūkis:

- greitis 180-200 km/val ir daugiau;
- didelė posūkio kreivė reikalauja tarpinių stebėtojų;
- kaip taisyklė, nuvažiavimas iš trasos posūkio pabaigoje;
- galimas "bilijardo" efektas, kai posūkis iš abiejų pusių užtvartas apsauginėmis juostomis;

- beveik visuomet avarija turi sunkias pasekmes turint omenyje didelį automobilių greitį;

-postas nuobodus: avarijų nebuvimas sukelia nuobodulį, tačiau kiekviena avarija turi sunkias pasekmes. Todėl numatoma gelbėjimo operacija turi atitikti reikiamą lygį.

Tiesūs ruožai:

- avarijos visada netikėtos, kadangi surištos su mechaniniais gedimais;
- dėl didelio greičio avarijų pasekmės visada būna skaudžios;
- gelbėjimo operacija turi būti atlikta atsargiai, įvertinant kitų dalyvių greičius

Tarnybų išsidėstymo vieta:

Jei posūkiiai aptverti apsauginiu sietu. Šiais atvejais būtina įrengti perėjimo koridorius per užtvartas. Rekomenduotina pasitreniruoti, randant patį greičiausią išėjimo kelią per

šiuos labirintus. Gelbėjimo tarnyba privalo turėti metalo žirkles, kad būtų galima išlaisvinti į apsauginį sietą įstrigusių automobilių. Neleiskite vairuotojui, skubančiam greičiau išvažiuoti į trasą, kartu nusivežti ir 20 metrų apsauginio sieto.

Jeį posūķiai galimo nuvažiavimo vietose yra “žvyro gaudyklėmis”. Automobiliui tai gali būti “paskutinio poilsio vieta”. Todėl tokiose vietose turi būti numatytas 4x4 automobilis, skirtas ištraukti įstrigusių automobilių buksyro pagalba.

Svarbiausia:

- vengti būti zonose ir vietose, kur galimi susidūrimai,
- visada stovėti veidu į automobilius, kas leidžia nuo pat incidento pradžios įvertinti situacijos sudėtingumą ir nuspręsti, kokie gelbėjimo darbai turi būti atlikti. Tuo pačiu, tai leidžia matyti jums gręšiančio pavojaus artėjimą, pav. žemai lekiančias automobilio dalis, ir pasistengti jų išvengti.

- vengti bereikalingų pokalbių su savo kolegomis: jūsų dėmesys turi būti nukreiptas į galimą tepalo išsiliejimą trasoje.

- niekada nesiremkite ir nesėskite ant metalinių aptvarų. Nežiūrint to, kad jūs galite susiplėšyti kelnes, bet kokiam automobiliui, įsirėžusiam į aptvarą nors ir už 20 ar 30 metrų nuo jūsų, jūs gausite tokį smūgį į pačią netinkamiausią vietą, kad šio prisiminimo Jums tikrai užteks visam likusiam gyvenimui.

- išsidėstyti reikia numatomos nuvažiavimo zonos pabaigoje, kad gelbėjimo operaciją jūs atliktumėte veidu į automobilius tačiau jokių būdu ne nugarą.

- lenktynininkų aptarnaujantis personalas labiausiai mėgsta būti imanomai arčiau trasos, todėl jūsų uždavinys maloniai, bet pakankamai griežtai, paprašyti juos pasitraukti į saugią zoną. Ši priemonė, nors ir nemaloni, bet būtina.

- vengti išsidėstyti prieš aptvarus arba didelius daiktus, kas leis išvengti visai nereikalingos traumos, šiems daiktams virstant smūgio pasekmėje.

Pasiruošimas gelbėjimo operacijai:

Pirma reakcija įvykus avarijai – greičiau pulti į pagalbą. Tačiau tai pats geriausias būdas patekti po kitu automobiliu.

Pirmiausiai įsitikinkite, kad gelbėjimo operacijos metu jums negresia pavojus.

Įsitikinkite, kad jūs dirbsite pridengiami signaline vėliava. Signalizuotojas gali būti numuštas automobilio ir jį nedelsiant būtina pakeisti kitu.

Atsargumas vykstant gelbėjimo operacijai:

Kaip taisyklė, įsakymą pradėti gelbėjimo operaciją duoda posto Vyresnysis. Šis įsakymas duodamas švilpuko pagalba pagal iš anksto nustatytus signalus:

- du trumpi švilpukai tam, kad išeitumėte į trasą;
- vienas ilgas švilpukas tam, kad ją tučtuojau paliktumėte.

Judėti galima tik veidu į važiuojančius automobilius.

Sekti, kad jūsų judėjimas nepriartintu jus prie važiuojančių automobilių trajektorijos.

Neužmirškite, kad vienviečiuose sportiniuose automobiliuose ratai yra išsikišę už kėbulo, todėl yra galimybė pervažiuoti per jūsų pėdas. Įvertinus tai, kad vienviečiai automobiliai yra sunkūs, tai gali sukelti jums nemalonius prisiminimus.

Saugos priemonės, įrengtos sportiniuose automobiliuose

Automobiliuose yra įrengtos pasyvios apsauginės priemonės, kurios tiesiogiai neturi poveikio teisėjams, dirbantiems trasoje: tai daugiasluoksnis priekinis stiklas, saugos lankai, diržai, variklio dangčio užraktai, saugūs degalų bakai ir t.t. Mus domina tik dvi saugumo priemonės:

1. Vienas vienintelis elektros išjungėjas, pertraukiantis elektros grandinę nuo maitinimo šaltinio iki elektros energijos ėmėjų.

2. Viena vienintelė gaisro gesinimo sistema ar gesintuvas, priklausomai nuo automobilio konstrukcijos ir jo grupės.

Pagrindinis elektros išjungėjas

Paprastai jis yra žymimas raudonu žaibu mėlyname trikampyje. Žaibo strėlė nukreipta į išjungėją.

Šiuo metu egzistuoja trys sistemos, kurios artimiausiu laiku bus standartizuotos:

- a. išjungėjas, kurį reikia nuspausti;
- b. išjungėjas, kurį reikia patraukti;
- c. išjungėjas, kurį reikia pasukti.

- reikia turėti galvoje, kad turistiniuose automobiliuose pagrindinis elektros išjungėjas randasi vairuotojo pusėje prie priekinio stiklo;

- automobiliuose-prototipuose jis randasi prie pagrindinio saugos lanko;

- vienviečiuose lenktyniniuose automobiliuose jis būna prie pagrindinio saugos lanko pagrindo.

Gesintuvas:

Žymimas raide "E" raudoname rate. Įjungiamas mygtuku, kurį reikia paspausti. Kaip taisyklė, šis mygtukas randasi prie pagrindinio elektros išjungėjo. Šio mygtuko pagalba paleidžiama sistema, paduodanti gesinimo mišinį į vairuotojo vietą bei variklio skyrių.

Tipinės avarijos, paprastai būnančios stebėjimo zonoje:

1. Sustojimai dėl mechaninių gedimų:

- patikrinkite, kad duodama reikalinga signalizacija – signalizuotojas gali būti išsiblaškęs;

- tučiuojau patraukite automobilį iš važiavimo trajektorijos arba galimos susidūrimo zonos jį stumdami, tačiau visą laiką stebėkite, ką daro vairuotojas;

- sužinokite apie vairuotojo tolimesnius ketinimus – baigė varžybas ar planuoja remontuotis;

- praneškite esamą situaciją varžybų Vadovui;

- jei vairuotojas nusprendė remontuotis, neleiskite jam palikti automobilio ir ieškoti pagalbos, tai gali būti priežastis jį diskvalifikuoti. Atsiminkite, kad trasoje jokia pašalinė pagalba yra neleistina.

- kontroliuokite, kad jis naudotų tik atsargines dalis ir įrankius, esančius jo automobilyje, kad jis nesipiltų degalų bei tepalo /ši opercija leidžiama tik remonto-degalų užpildymo zonoje/;

- jis gali gauti patarimus iš mechanikų, bet tik žodžiais;

- akivaizdu, kad mechanikai negali išeiti į trasą ir negali prisitarti prie automobilio arčiau kaip 10 metrų;

- po remonto variklis užvedamas tik starterio pagalba;

- patikrinkite, kad vairuotojas prieš pajudėdamas po remonto užsidėtų šalną, pirštines, užsisegtų diržus, o taip pat, nepradėtų judėjimo esant automobilių srautui. Sekite, kad jis variklio neužvestų stūmimo pagalba.

2. Apsisukimas ne judėjimo trajektorijoje;

- pirmiausiai pasitikrinkite, ar yra reikiama signalizacija;

- kaip galima greičiau suorientuoti apsisukusį vairuotoją, kad jis nepradėtų važiuoti prieš eismą;

- jei variklis neužsiveda, nutraukite automobilį į tam numatytą zoną /sekite, kad vairuotojas nepasinaudotų traukimu užsivesti variklį. Jei tai įvyko, tuoj praneškite varžybų Vadovui/.

3. Apsisukimas judėjimo trajektorijoje:

- pirmiausiai pasitikrinkite, ar yra reikiama signalizacija;

- nukreipkite vairuotoją į laisvą trasos pusę;

- kaip galima greičiau palaisvinkite trasą;

- pasirūpinkite, kad vairuotojas užsivestų variklį ir pajudėtų, nesudarydamas kliūčių kitiems dalyviams.

Pastaba: abiem paskutiniaisiais atvejais būtina patikrinti, ar po apsisukimo neliko tepalo dėmių trasoje.

4. Apsivertimas:

- pirmiausiai atjungti pagrindinį elektros išjungėją;
- jei vairuotojas nesužeistas, geriausiai automobilį atversti ant ratų prieš tai, kol vairuotojas neatsisegė saugos diržų ir laikant paruoštus gesintuvus. Natūroje vairuotojas kabo pasikabinęs ant saugos diržų žemyn galva ir, jei jis atsisegs, yra galimybė, kad jis visu savo svoriu nukris sau ant sprando;
- pašalinti automobilį iš pavojingos zonos ankščiau, iki bus ištrauktas vairuotojas;
- jei vairuotojas gavo traumą arba yra be sąmonės, verčiant automobilį ant ratų galima jam dar labiau pabloginti situaciją. Todėl traukti jį prisisis iš apvirtusio automobilio;
- prieš atsegant saugos diržus, jį reikės prilaikyti vienam arba dviem teisėjams. Jeigu įmanoma, gelbėjimą reikėtų atlikti su medicininio personalo pagalba ir dalyvaujant specialiai gelbėtojų grupei.
- būkite atsargūs posūkiuose su nuolydžiu arba trasos pakilimuose ir nusileidimuose, kadangi po to, kai atvertėte automobilį ant ratų, jis savijostoviai gali pradėti judėti, sukeldamas nenusakomas pasekmes. Patikrinkite, kad automobilyje, prieš jį atverčiant, būtų įjungta pavara arba užtrauktas rankinis stabdis.
- po automobilio apsvertimo, paprastai pasilieka tepalo, degalų, šaldymo skysčio, stabdžių skysčio bei akumuliatorinės rūgšties dėmės.
- imkitės priemonių trasos nuvalymui ir tik po to laikykite, kad incidentas baigtas;
- neužmirškite apie įvykį pranešti varžybų Vadovui.

5. Stiprus automobilių tarpusavio susidūrimas arba atsimušimas į trasos apsaugines užtvartas:

- atjunkite pagrindinį elektros išjungėją /pasistenkite nesumaišyti su gaisro gesinimo sistemos įjungimu, nes šios sistemos naujas užpildymas yra pakankamai brangus/;
- įsitikinkite, kad gesintuvus paruoštas darbui: gaisras gali kilti kiekvieną akimirka;
- padėkite vairuotojui išlipti iš automobilio ir perduokite jį medicinos darbuotojams; esant smūginiam šokui, galima nepastebėti pirminių traumos požymių;
- jei smūgis buvo stiprus, patikrinkite, ar į trasą neišlėkė kokių nors pašalinių daiktų: radiatorius, ratai ir pan.
- pašalinkite automobilį iš trasos, stengdamiesi išsaugoti tai, kas dar liko sveika. Vairuotojas už tai bus jums dėkingas;
- nuvalykite trasą;
- praneškite varžybų Vadovui.

6. Stiprus smūgis be po to sekančio gaisro, vairuotojas be sąmonės:

- atjunkite pagrindinį elektros išjungėją;
- įsitikinkite, kad darbui paruoštos priešgaisrinės priemonės;
- tučtuojau patikrinkite, ar pas vairuotoją nėra smarkaus kraujavimo, kuris nustatomas pagal dideles kraujo dėmes, patikrinkite, ar nėra pavojaus uždusti užkritusiu liežuviu arba skrandžio skysčiu.

Jei aptikti vienas arba abu šie simptomai, reikia sustabdyti kraujo bėgimą arba išvalyti kvėpavimo takus sekančiais būdais:

- atiduoti vairuotoją medikų globai;
- kai kuriais atvejais, prieš ištraukiant vairuotoją iš automobilio, būtina šį automobilį patraukti nuo trasos. Praktika rodo, kad didžiausias pavojus yra dirbant trasoje, kadangi vairuotojų disciplina ne visada garantuoja jų laikymąsi reikalaujamų nurodymų.

7. Smūgis lydymas gaisro:

Tai pati didžiausia problema vairuotojui, ji tapo pagrindinė daugumos lenktynininkų žūties priežastimi per paskutiniuosius metus. Nežiūrint į tai, kad sukurti saugūs degalų bakai bei besideformuojančios konstrukcijos, kurios smarkiai sumažino tikimybę gaisro kilimui, nežiūrint to, kad gaisrininkai yra išsidėstę visoje trasoje, reikia laimėti kelias sekundes kol kils gaisras ir tai įpareigoja teisėjus atlikti efektyvią pirmąją pagalbą. Pagalba gaisro atveju yra ypatingai sudėtinga operacija ir bet koks nerangumas gali baigtis nenusakomomis pasekmėmis.

Laiko tarpas, per kurį galima suteikti pagalbą, yra labai trumpas /iki 30 sekundžių/. Praėjus šiam laikui, vairuotojas praktiškai neturi šansų likti gyvas. Todėl būtina sudaryti maksimalias galimybes atlikti pagalbą, nežiūrint kokioje trasos vietoje yra avarija.

Teisėjai, kurie neįtraukti į specialias gairo gesinimo brigadas, turi jas papildyti.

99 atvejais iš šimto, teisėjai turi savo dispozicijoje dviejų tipų gesintuvus: 9 ir 50 kg.

50 kg. gesintuvas yra gremėzdė ir nėra pakankamai mobilus, kas neleidžia, kai kada, juo pasinaudoti, bet turi puikią savybę – efektyviai gesina ugnį. Turint omenyje, kad vairuotojas laukia kada bus užgesintas, turi būti labai efektyvus 9 kg. gesintuvo panaudojimas.

Todėl pabandykime šią situaciją panagrinėti detaliau.

Šis gesintuvas, tai cilindro formos apie 25 cm. diametro ir 70 cm. ilgio prietaisas, kurio viršuje pritaisyta rankena pernešimui ir purkštuko žarna, aprūpinta dozatoriaus rankenėle. Pernešimo rankena paprastai yra ir įjungėjas, aprūpintas saugikliu.

Paruošimas darbui:

1. Nuplėšus plombą, nuimti saugiklį;
2. Priklausomai nuo gesintuvo tipo, jį pajungti veikimui, paspaudus rankenėlę vienu smūgiu arba spausti tam numatytą rankenėlę. Šiais veiksmais paleidžiamos angliarūgštės dujos, esančios balione, kurios sudaro gesinančią putą.
3. Spaudžiant rankenėlę gesinimo žarnos gale, jūs galite tiksliai dozuoti putų kiekį ir jų kryptį. **Reikia įvertinti, kad gesintuvas dirbs 10 – 15 sekundžių.**

Pastaba: Paprastai, nuspaudęs rankenėlę ant gesinimo žarnos galo, gesintojas laukia momentinio gesintuvo veikimo, tačiau pirmu momentu pasirodo tik menka srovelė, neatitinkanti laukiamo efekto. Tai būna dėl to, kad puta, kuri gaunasi plečiantis angliarūgščiai, susiformuoja tik po sekundės nuo dujų išsiveržimo pradžios. Verždamasi iš baliono, angliarūgštis sudaro sniego putą žarnos išėjime. Todėl geriau palaukti 1...2 sekundes prieš paleidžiant gesintuvą pilnu pajėgumu.

Tai paprasta: kai tik Jūs pamatėte, kad avarija lydima gaisro, nuplėškite plombą ir smūgiuokite į gesintuvo rankeną /paleiskite veikimui/ ankščiau, kol vyksite į avarijos vietą.

Šio laiko tarpo pakanka, kad gelbėjimas būtų atliktas maksimaliai efektyviai.

Ne įjunkite gesintuvo ankščiau, negu būsite įsitikinęs, kad jis bus reikalingas: jau vieną kartą paleistas gesintuvas ilgai negali būti laukimo stovyje. Tokiu atveju jį reikia pilnai išleisti ir atiduoti naujam užtaisymui, kuris yra pakankamai brangus.

Gaisras

Artėjimas prie ugnies:

Jeigu jūs niekada nesate susidūrę su šia problema, sunku sau įsivaizduoti karštį, kurį sukelia ugnies apimtas automobilis. Priartėjimas prie ugnies per tokį atstumą, kuris leistų atlikti gelbėjimo darbus, yra apsunkintas karščio poveikiu neapdengtoms kūno vietoms. Kad priartėti nors per papildomus pora metrų, reikia gesintuvo purkštuką laikyti savo galvos lygyje, kadangi išpurškiamos putos konusas sudaro terminį ekraną, leidžiantį atlikti gelbėjimą daugiau mažiau patogiomis sąlygomis.

Nežiūrint to, kad lenktynininkui, sėdinčiam lauko viduryje, kiekviena akimirka yra be galo ilga, rekomenduojama apeiti automobilį iš tos pusės, kad nukreipiama puta būtų pavėjuje, kuris pats nukreips ją į ugnį. Iš vienos pusės, tai pagerins matomumą, savo ruožtu ir gelbėjimo efektyvumą, iš kitos pusės, kompensuos tą laiką, kuris buvo prarastas, ieškant patogios vietos.

Atsiradus saugiems degalų bakams bei besideformuojančioms konstrukcijoms, praktiškai eliminuota galimybė sprogti degalų talpoms. Tačiau šis pavojus visada egzistuoja, ypač ten, kur tokios konstrukcijos dar nenaudojamos. Kai kada nepatyrę teisėjai nutraukdavo gelbėjimo operacijas dėl ryškaus putų žybtelėjimo efekto, kuris sukeldavo natūralų baimės jausmą. Kalba eina apie žinomą ir lengvai paaiškinamą fenomeną: kūnas, patalpintas ugnyje, greitai absorbuoja šilumą, skleisdamas šiluminį bei šviesinį spinduliavimą. /Toku pačiu principu atliekama spektrinė žvaigždžių analizė tyrinėjant jų žibėjimą/. Gesintuvo turinio pagrindas yra sudėtingi

moliakuliariniai junginiai, kurie kaistant skleidžia geltoną šviesą. Šis netikėtas žybsnis ir yra tas reiškiny, kuris tampa savotiškai nemalonus.

Tačiau tai yra visai nepavojinga. Tas švytėjimas reiškia, kad yra imama žymi ugnies skleidžiamos energijos dalis, kas mažina temperatūrą ir sudaro geresnias sąlygas gesinti ugnį, bet ne trauktis nuo jos.

Kai kada naudingiau prarasti kažkiek laiko, bet puolimą prieš ugnį atlikti dviese: kada ugnies židiny yra stiprus, gali neužtekti vieno gesintuvo šį židinį nuslopinti. Laikas, prarastas naujo gesintuvo ieškojimui arba kito teisėjo laukimas, gali būti pakankamas, kad ugnis dar stipriau įsidegtų. Geriau pagalbą atlikti bendromis jėgomis, efektas bus daug didesnis.

Suteikti galimybę lenktynininkui įkvėpti nors gurkšnelį gryno oro – gyvybės ir mirties klausimas. Gaisro gesinimo sistemos, kuriomis aprūpintos šiuolaikinės mašinos, sugeba tai padaryti automatiškai. Jei ši sistema nesudirbo pati, reiktų prisiartinti prie vairuotojo sėdimos vietos, izoliuoti ją nuo ugnies ir pabandyti įjungti gesinimo sistemą rankiniu būdu. Formulėje 1 šis veiksmas automatiškai pajungs medicininio deguonies tiekimą po lenktynininko šalmu.

Kovoti su ugnimi vienam yra pavojinga ir, daugumoje atvejų, beviltiška. Geriau organizuoti ataką prieš ugnį naujais gesintuvais, vietoj to, kad purkšti silpną srovę.

Po to, kai gaisras užgesintas, reikia ištraukti lenktynininką ir, jei tai būtina, atšaldyti įkaitusius automobilio paviršius vandeniu, kadangi šis įkaitęs paviršius gali būti kaip degtukas naujam gaisrui.

Jei ugnis įsiplieskė variklio skyriuje, neatidarykite jo dangčio iš karto: ugnies liežuvis, gavęs deguonies porciją, apdegins Jūsų veidą. Variklio dangčio atidarymo momentu, Jums reikia būti žemiau variklio sekcijos lygio, kad būtų išvengta ugnies stulpo poveikio.

Prieš pradėdant darbą su gesintuvu, reikia turėti paruoštą atsarginį, kadangi ugnis gali kilti iš naujo. Kaip taisyklė, vienam lenktynininkui keli teisėjai.

Panaudotus gesintuvus padėkite ant žemės taip, kad, kilus pakartotinam gaisrui, jie Jums iš naujo nepapultų į rankas.

Gelbėjimas degant:

Gelbėjimą reikia mokėti atlikti laiku, bet tai negalima daryti per daug skubotai: nenaudinga atidarinėti visus gesintuvus iš eilės, esančius poste, kai tik pamatėte liepsną. Jeigu prie Jūsų posto sustojo automobilis, kurio ratai rūksta, nėra jokio reikalo atidaryti gesintuvo. Tuo labiau, jei jis miltelinis, nėra prasmės juo šaldyti rato įkaitusį diską. Jeigu jis vandeninis, jo panaudojimas, geriausiu atveju, padarys įtrūkimus stabdžių diske, už ką iš lenktynininko pagyrimo Jūs tikrai nesulauksite.

Po gaisro pagalvokite, kaip pasikeisti panaudotus gesintuvus naujais. Niekas negarantuotas, kad Jūsų poste jų neprisireiks dar syki.

Po gesinimo neužmirškite, kad gesinimo putos, papuolusios ant asfalto, padaro jį slidžiu. Reikia imtis priemonių tai pašalinti.

Slydimas

Pagalba išsiliejus tepalui:

Dabartinėse padangose naudojama labai minkšta guma, todėl reikalinga tiksliai atlikti visus veiksmus, išsiliejus tepalui trasoje. Priešingai seno tipo padangoms, pagamintoms iš kietos gumos, kuri blogai sukibdavo su keliu net ir esant mažam tepalo kiekiui ant kelio, dabartiniai slikai, pagaminti iš minkštos gumos ir turi savybę susiurbti tepalo plėvelę beveik be jokio poveikio sukibimui.

Tada, kai tepalo papilta daug, labai svarbu greitai tai nustatyti, duoti signalą apie tai ir užpilti tepalą cementu. Tačiau nuo to padidėja dulkių, kas irgi turi neigiamą įtaką. Dulksės ne tik sumažina matomumą, bet ir susikaupia važiuojimo kelyje ir tai provokuoja vairuotojus suklikti iš idealios trajektorijos. Reikia apsiriboti tik tomis vietomis, kur tepalo yra daug, o jis atsirado karterio ar vamzdelių trūkimo pasekmėje.

Kovojant su tuo, nustatytose trasos vietose teisėjams būtina turėti cemento arba kokios nors kitos sintetinės medžiagos. Nei viena iš šių medžiagų nėra ideali priemonė kovoti su tepalo dėmėmis, tuo labiau jų efektyvumas mažėja lyjant lietui.

Kaip mes jau kalbėjome anksčiau, pirmas veiksmas kovoje su tepalu yra jo buvimo vietos nustatymas. Tai pirmiausia Jūsų ir signalizuotojo pareiga. Sukibimo netekimas, tai vairuotojui spastai Nr.1, kas praktikoje yra daug kartų patvirtinta. Jūsų uždavinys pastoviai sekti trasą ir, be jokių svyravimų, įsikišti, kai tai būtina ir kada automobiliai suteikia šią galimybę. Patirtis Jus greitai išmokys, kokius užvažiavimus būtina sekti ypač kruopščiai.

Apie bet kokį tepalo išsiliejimą būtina nedelsiant pranešti signalizuotojui. Pasirūpinkite pilnu tarpusavio supratimu su juo: jis turi lengvai suprasti Jūsų signalus.

Pagalba kaip po tokia

- Pasiruoškite maišelius 1-2 kg. su absorbuojančiu mišiniu. Su jais lengviau ir paprasčiau dirbti, negu su kibiru ar maišu, sveriančiu 20 kg.

- Dirbti pradėkite veidu į važiuojančias mašinas: visada daug maloniau, kaip šie “ponai lenktynininkai” yra Jūsų matymo zonoje.

- Dirbkite maža lopetele arba rankomis, mišinį barstydami kaip sėdami nedidelėmis dozėmis. To pilnai užtenka, kad tepalas būtų sugertas ir kad neatsirastų dulkių debesio pravažiuojant automašinoms.

- Šluotų pagalba šį mišinį reikia sustumti į asfalto įtrūkimus, kur susikaupia tepalas.

- Kaip tik bus galimybė, nušluokite visą trasą, o ne tik važiavimo trajektoriją.

- Atsiminkite, kad nenuvalytas cemento mišinys pakeltas į orą yra labai pavojingas lenktynininkams: persekiojantis sportininkas staiga papuola į jį apakinantį cementinį debesį, kas gali būti automobilio kontrolės netekimo priežastimi. Varikliui šios dulkės irgi nėra sveikos. Kruopščiai pragalvokite ir prarepetuokite šį darbą. Kiekvienas mostas turi būti atliktas taip, kad neatitrauktų vairuotojus nuo jų pagrindinio uždavinio – vairavimo. Visa kita – Jūsų veiklos sritis, neužmirškite to.

Būtina sekti viską, kas gali sumažinti sukibimą su keliu: žvyras, nukritę lapai ir t.t., todėl trasos šlavimas, tai pirminė ir viena iš svarbiausių priemonių, padedanti išvengti didelių nemalonumų. Tam reikia rimtai ruoštis.

Maži akmenukai taip pat sukelia didelį pavojų.

Dirbant varžybų metu petys petin su lenktynininkais, Jūsų uždavinys sekti trasos stovį savo darbo sektoriuje ne tik važiavimo metu, bet ir pertraukose tarp jų.