



LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJA

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ SPORTO FEDERACIJA
ŽIEDO KOMITETO POSĖDŽIO
PROTOKOLAS NR. 2021-07-22/01

2021 m. liepos 22 d.

Žiedo komiteto posėdis vyko LASF patalpose, Savanorių pr. 56, Kaunas.

Posėdis prasidėjo 2021-07-22 16.00 val., posėdis baigėsi 2021-07-22 19:00 val.

Dalyvavo: Žiedo komiteto pirmininkė - Inga Kačinskienė, pirmininkės pavaduotojas Haris Aleksandravičius, komiteto nariai: Ugnė Rukšėnaitė, Remigijus Antanavičius, Marius Mikuševičius, Andrius Jasionauskas, LASF prezidentas Egidijus Janavičius, generalinis sekretorius Tadas Vasiliauskas, teisėjas ir komisaras Tomas Majauskas, varžybų organizatorius Darius Jonušis, lenktynininkai Deividas Jocius ir Nerijus Dagilis.

Nedalyvavo: komiteto narys Tadas Ivanauskas

Kvorumas: yra.

Posėdžio pirmininkas ir sekretorius: Inga Kačinskienė

Darbotvarkė:

- 1. Incidentų ir įvykių, susijusių su komanda nr. 20, sekos analizė „Aurum 1006 km powered by Hankook“ lenktynių metu.**
- 2. 2021 metų „Aurum 1006 km powered by Hankook“ renginio aptarimas;**
- 3. 2021 metų vedamų čempionatų ir įskaitų tvarka ir datų apžvalga (po force majeure ir COVID-19 įtakos);**
- 4. LASF Žiedinių lenktynių čempionatų reglamentų tvirtinimo datos, preliminarūs keitimai ir komiteto veikla 2022 m.**

SVARSTYTA:

- 1. Incidentų ir įvykių, susijusių su komanda nr. 20, sekos analizė „Aurum 1006 km powered by Hankook“ lenktynių metu;**

Lenktynininkas Deividas Jocius pristato situaciją dėl įvažiavimo į Pit Lane zoną raudonų vėliavų fazės metu iš savo pusės, trumpai nusako komandos sprendimą dėl 20.6 punkto (užvažiavimas paskui SC) taikymo, ir kaip komanda traktavo taisykles ir elgesį pagal jas. Nerijus Dagilis akcentavo, kad prie įvažiavimo į Pit Lane zoną ir išvažiavimo iš jos nebuvo pažymėta „PIT CLOSED“, kas yra įprasta kitose lenktynėse. Kartu su Tomu Majausku ir Marius Mikuševičiumi, modeliuojamos situacijos kaip turėjo elgtis komanda ir kokia bauda gali būti skiriama už šį pažeidimą, kokio dydžio baudos yra taikomos bendroje praktikoje. Komandai primenama, kad net ir skyrus 1 minutės „STOP AND GO“ baudą, komanda neatliko jos laiku pagal taisykles, tačiau už tai nubausta nebuvo, buvo teisėjų tik įspėta, kad suskubtų atlikti. Po teisėjų įspėjimo, komanda užvažiavo atlikti baudą, dėl to tolimesnių sankcijų nebuvo taikoma. Haris Aleksandravičius iš savo pusės pateikia situacijos aprašymą ir eiliškumą, užduodamas klausimas, kodėl sprendimas dėl baudos buvo priimtas praėjus daugiau, nei dviem valandoms. Varžybų vadovu dirbęs Marius Mikuševičius paaiškina, kad sprendimas užtruko, nes iki tol buvo sprendžiami ir vertinami kiti incidentai ir įvykiai trasoje. Darius Jonušis, iš savo pusės pasidalino informacija, kurią gavo pasidalinęs lenktynių medžiaga su „Creventic 24h“ lenktynių serijos varžybų vadovu pareigas einančiu teisėju. Gautame laiške

teigiama, kad nesuprantama, kodėl komanda nusprendė taikyti 20.6 punktą dėl įvažiavimo į „Pit lane“ zoną, taip pat, patvirtinama, kad skirta komandai bauda ne tik teisinga, bet ir maža, nes nusižengimas ganėtinai didelis. Pabrėžiama, kad sprendimai turi būti priimami greičiau, nei buvo šiuo atveju.

Toliau bandoma atsekti, kas su kuo bendravo, priimant sprendimus komandos viduje (nes filmuotoje medžiagoje iš bolido girdisi, kad kalbama lietuvių kalba, ne anglų, vadinasi kalbamasi ne su komandos vadovu).

Komandos lenktynininkai dar kartą akcentuoja pagrindinį klausimą, kodėl nebuvo aiškiai parašyta „PIT CLOSED“ ar kodėl nebuvo raudono šviesoforo signalo. Po šios pastabos, varžybų vadovo pareigas ėjęs Marius Mikuševičius pakartojo ir parodė, kad visa informacija buvo pateikiama oficialiu lenktynių kanalu – „WhatsApp“ programėlėje, kur buvo parašyta „PIT CLOSED“, kai pasirodė saugos automobilis. Po to – „Race Stopped“: tai reiškia, kad visi turi važiuoti prie starto linijos. Po šio klausimo Nerijus ir Deividas nieko neatsakė.

Tuomet Nerijus Dagilis išsako nuomonę apie geltonų vėliavų fazes ir sunkiai matomus teisėjų postus bei pavojų staigiai stabdant, kadangi vėliavas galima pamatyti ganėtinai vėlai. Toliau aiškinami priimtų sprendimų laikai, komunikacijos tarp teisėjų ir komandos procesai, pateiktos informacijos aktualumas, atsekama įvykių eiga. Varžybų komisaru dirbęs Tomas Majauskas dar kartą pakartoja komandai ir primena pokalbį apie klaidingai pasirinktą taisyklių punktą 20.6 ir tai, kad komandai buvo pasiūlyta užbaigti pradėtą procedūrą, ją pilnai įvykdžius, bus atsižvelgta skiriant baudą už raudonu vėliavų pažeidimą. Informuota (komandos vadovas – lenktynių valdymo poste anglų kalba, Deividas Jocius – Tomo Majausko lietuvių kalba) apie tai, kad pradėjusi atlikti procedūras pagal 20.6 punktą. Komisaras ir varžybų vadovas išsako savo poziciją, paaiškina, kodėl bauda buvo skirta minimali (atsižvelgiant į komandos sugaištą laiką klaidingai atliekant 20.6 punkto reikalavimus), kad už įvažiavimą į Pit lane zoną, tuomet išvažiavimą iš jos (dvigubas pažeidimas) esant sustabdytoms lenktynėms, gali būti skiriama ir kur kas didesnė bauda. Papildomai detalizuojama, kodėl komandai, pradėjusiai veiksmus pagal 20.6 punktą, pasiūlyta užsukti į „Pit lane“ papildomam remontui, kuomet esant raudonom vėliavoms trasoje komanda užsuko į garažus rato pakeitimui. Paaiškinama, kad tai nebuvo bauda, o tai, kad pasirinkto punkto įvykdymas iki galo.

Varžybų vadovas ir komisaras pateikė išaiškinimą dėl teisėjų atliktų veiksmų ir komunikacijos, punktų traktavimo.

1) #20 teigimas, kad nebuvo užskaitytas ratas, ir kad teisėjai vadovaujasi ne tais taisyklių punktais (Atsakymas priede nr. 1).

2) Remiantis komiteto prašymu papildomai išaiškinti, kokia informacija buvo pateikta #20 kai jis stovėjo prie Raudonos linijos, išvažiavęs iš „Pit Lane“. Informacija pateikiama Varžybų vadovo išaiškiniame nr. 1 (Priedas nr. 2), (19:00) - 1 epizodas; (20:53) - 2 epizodas; Varžybų vadovas teigė, kad šiuos epizodus reikia analizuoti kartu. 1 epizodo metu, buvo pasiūlyta užbaigti procedūrą iki galo, kaip traktavo, #20 komandos vadovas, jei tai būtų neįvykdyta, tuomet bauda už įvažiavimą per Raudonas vėliavas būtų buvusi kita. Kadangi komanda įvykdė rekomendacijas, todėl skiriant baudą už įvažiavimą prie raudonų vėliavų buvo į tai atsižvelgta. Dar kartą patvirtinama, kad siūlant užbaigti procedūrą pagal 20.6 punktą komandai nebuvo pasakyta, kad tai yra bauda už Raudonų vėliavų pažeidimą. Žiūrint filmuotą medžiagą iš automobilio, tokių nurodymų taip negirdėti. Kalbama, kad būtina detalizuoti varžybų vadovo ir komisaro pateikiamą informaciją, kad išdėstymas ir detalės taptų aiškesnės, labiau suprantamos, paprasčiau aprašytos.

Po šio klausimo aptarimo, posėdį paliko Deividas Jocius ir Nerijus Dagilis.

Šis klausimas nelaikomas uždarytu iki galo, atsižvelgiant į turimą informaciją ir įrodymus (bei likusios informacijos trūkumą, nes nėra konkrečių momentų įrašų, tik žodiniai parodymai), komitetas situaciją palieka tolimesnei analizei ir įsigilinimui bei sprendimams LASF galioje.

2. 2021 metų „Aurum 1006 km powered by Hankook“ renginio aptarimas:

Toliau aptariamas renginys, jo problemos ir pokyčiai, susipažįstama su SKK Pirmininko ataskaita, apžvelgiami renginio metu nutikę nelaimingi atsitikimai. Iškeliamas klausimas, kodėl nebuvo svarstomas nelaimingas atsitikimas „Pit lane“ zonoje, kuomet komandos nr. 20 automobilis partrenkė Harj Aleksandravičių. Varžybų vadovo pareigas ėjęs Marius Mikuševičius ir sporto komisaru dirbęs Tomas Majauskas atsakė, kad „Race Control“ ir varžybų komisarai nebetyrė toliau šio incidento, nes po jo Haris Aleksandravičius, atėjęs į „Race Control“, pats pasakė, kad jo vairuotojas atsiprašė, jis pretenzijų neturi.

Duodamas interviu žurnalistams, pakartojo panašią informaciją, pridėdamas, kad tai lenktyninis incidentas. Atsižvelgus į šias aplinkybes, buvo nuspręsta tyrimo nepradėti.

Perskaitoma „Rescue Car“ ekipažo informacija apie komandos startinis nr. 20 agresyvių vairavimo stilių gaisro trasoje metu, po kurio incidento Deividas Jocius atsiprašė. Peržvelgtos bendros procedūros, kurių laikomasi nelaimingo atsitikimo metu ir kuomet tai laikoma nelaimingu atsitikimu. Bendrai įvertintas tarnybų darbas, išryškinta problema, kad informacijos publikavimas apie medikų posto vietas skyrėsi nuo saugos plano ir realios budėjimo vietos, kalbama apie tarnybų pasiruošimą varžyboms (priemonių nuo nudegimų turėjimas, gesinimo procedūros). Taip pat, pastebima, kad budėjo tik vienas evakuatorius ir ilgas automobilių šalinimas iš trasos paskutinę valandą galėjo turėti stiprią įtaką lenktynių rezultatui. Kalbama, apie tai, kad teisėjų postai turi būti matomi geriau, vertinamas bendras posto teisėjų darbas, įvykių pastebėjimas ir traktavimas, informacijos perdavimas į lenktynių valdymo centrą. Diskutuojama apie techninius lenktynių niuansus: „BMW“ automobilio išleidimas į trasą be stabdžių suporto, kito „BMW“ ekipažo išleidimas į trasą be galinio stiklo, „Balance of Performance“ dokumentų traktavimas, „TCR“ klasės kontrolės niuansai ir biuletiniai vietinių ir pasauliniu formatu bei jų taikymas konkrečioms Palangoje vykusioms lenktynėms. Aptartos bendros saugumo problemos „Pit Lane“ zonoje dėl per mažų garažų, kalbama apie būtinybę gerinti infrastruktūrą, atsižvelgiant į tai, kad keičiasi ir technika. Aptariamos bendros infrastruktūros problemos, saugumo ir operatyvumo užtikrinimo, greito incidentų sprendimo klausimai, aptariami ryšio palaikymo ir komunikacijų klausimai.

Aptarta kuro pylimo problema, ieškoma sprendimo siekiant unifikuoti ir palengvinti kuro pylimo procedūrą komandoms, kad būtų visiems vienodos sąlygos. Bendrai apžvelgti trasoje įvykę sportiniai (ir ne tik) incidentai bei komandų elgesys ne tik vairuojant, bet ir komunikuojant. Lenktynių organizatorius Darius Jonušis akcentavo, kad, jo nuomone, didelė problema – patyrę, bet itin agresyviai važiuojančios komandos, pateikė keletą komandų pavyzdžių, kurias jis įvardintų kaip problemines. Kalbama apie patyrusius sportininkus, kurie nepastebi kitų dalyvių ar posto teisėjų rodomų signalų vėliavomis, bei per agresyviai važiuoja, uždaro ar blokuoja ne pagal kodekse ir jo prieduose apibrėžiamas normas.

Iškeliama ir naujų dalyvių kompetencijos klausimas bei palyginama, kad tie patys dalyviai kitose trasose (pvz., Estijoje, Latvijoje) tokių problemų nesukelia, kaip kad Palangoje vykstančių lenktynių metu, akcentuojama trasos specifika, teisėjų postų vieta. Kalbama ir apie kitą – neetiško elgesio ir viešo bendravimo problemą, kuomet pasisakant viešai pažeidžiamos etikos kodekso normos (5 skyriaus 8 straipsnis). Svarstoma, kaip reiktų elgtis su tokiais dalyviais: ar skirti įspėjimą, ar apie sportininkų elgesį informuoti etikos komisiją, paliekant sprendimą jiems, taikant baudą pagal „Etikos ir drausmės kodekso“ 10 straipsnyje nurodomas sankcijų rūšis.

Svarstoma, kad visiems dalyviams ir komandoms, kurie pasisakė netinkamai vertinant pagal „Etikos ir drausmės kodeksą“, taikyti įspėjimą, kuris reiškia, kad situacijai pasikartojus būtų taikomos rimtesnės sankcijos. Šiuo sprendimu skatinama viešoje erdvėje komunikuoti atsakingai, nedarant žalos ne tik LASF, bet ir automobilių sporto įvaizdžiui bendrąja prasme.

Diskutuojama, kad būtina peržvelgti komandų elgesį ir pačių lenktynių metu trasoje, atitinkamai skiriant įspėjimus už nesportišką elgesį, o komandas, kurioms trūksta kompetencijų vairuojant skirti išskirtinį dėmesį, juos įspėjant.

SIŪLOMA: *Svarstoma, kad visiems dalyviams ir komandoms, kurie pasisakė netinkamai vertinant pagal „Etikos ir drausmės kodeksą“, taikyti įspėjimą, kuris reiškia, kad situacijai pasikartojus būtų taikomos rimtesnės sankcijos. Šiuo sprendimu skatinama viešoje erdvėje komunikuoti atsakingai, nedarant žalos ne tik LASF, bet ir automobilių sporto įvaizdžiui bendrąja prasme.*

Diskutuojama, kad būtina peržvelgti komandų elgesį ir pačių lenktynių metu trasoje, atitinkamai skiriant įspėjimus už nesportišką elgesį, o komandas, kurioms trūksta kompetencijų vairuojant skirti išskirtinį dėmesį, juos įspėjant.

BALSUOTA: „UŽ“: 5, „PRIEŠ“: 0, susilaikė – 1 .

NUTARTA: *Visiems dalyviams ir komandoms, kurie pasisakė netinkamai vertinant pagal „Etikos ir drausmės kodeksą“, taikyti įspėjimą, kuris reiškia, kad situacijai pasikartojus būtų taikomos rimtesnės sankcijos. Šiuo sprendimu skatinama viešoje erdvėje komunikuoti atsakingai, nedarant žalos ne tik LASF, bet ir automobilių sporto įvaizdžiui bendrąja prasme.*

Būtina peržvelgti komandų elgesį ir pačių lenktynių metu trasoje, atitinkamai skiriant įspėjimus už nesportišką elgesį, o komandas, kurioms trūksta kompetencijų vairuojant skirti išskirtinį dėmesį, juos įspėjant.

3. 2021 metų vedamų čempionatų ir įskaitų tvarka ir datų apžvalga (po force majeure ir covid-19 įtakos):

Trumpai apžvelgiama „COVID-19“ įtaka varžybų kalendoriui. Bendrai apžvelgiamas Lietuvos žiedinių lenktynių čempionatas ir „Time Attack“ čempionatas bei jų datos, etapams pasistūmus į priekį. Patvirtinama, kad iš gegužės pradžios etapas perkeliamas į rugsėjo 2-3 d.

SIŪLOMA: Patvirtinti naują LASF Žiedinių lenktynių čempionato kalendorių („A“ lyga) bei Lietuvos „Time Attack“ kalendorių („C“ lyga).

BALSUOTA: „UŽ“: 6, „PRIEŠ“: 0, susilaikė – 0.

NUTARTA: Patvirtinti naują LASF Žiedinių lenktynių čempionato kalendorių („A“ lyga) bei Lietuvos „Time Attack“ kalendorių („C“ lyga).

4. LASF Žiedinių lenktynių čempionatų reglamentų tvirtinimo datos, preliminarūs keitimai ir komiteto veikla 2022 m.

Bendrai aptariami komiteto darbai 2021 m., apžvelgiami planai, nutariama, be rimto poreikio, komiteto sudėties nekeisti. Sutariama paankstinti reglamentų tvirtinimo ir keitimo klausimus bei darbus dėl 2022 metų sezono.

Klausimas sprendžiamas bendros diskusijos forma, balsavimo nebuvo.

Posėdžio pirmininkas ir sekretorius: Inga Kačinskienė

