

EESTI AUTORALLI VÕISTLUSMÄÄRUS 2010

Eestis viiakse rallivõistlused läbi vastavalt rahvusvahelise autoliidu (FIA) spordikoodeksile, Eesti Autosporti Liidu (EAL) võistlusmäärusele ja tehnilistele eeskirjadele, käesolevatele Autoralli võistlusmäärusele (VM), seeriavõistluste üldjuhenditele ja võistlusjuhenditele koos lisadega.

VM eeskujuna on FIA regionaalsete rallide üldmäärus.

Kõik, mis pole VM-ga lubatud, on keelatud.

Vaidluste korral on VM-i tõlgendamisel alustekst eestikeelne versioon.

VM kehtib 1. jaanuarist 2010.

I ÜLDMÕISTED

1.1. Rallivõistlus (ralli)

Rallivõistluse (võistluse) eesmärk on vastavalt liiklusseadusele ning FIA ja EAL võistlusmäärustele keskkonnasäästlikult võisteldes tõsta autojuhtimise meisterlikkust, arendada autode tehnilisi omadusi ning suurendada liikluse ohutust. Rallivõistlus on täielikult või osaliselt tavaliiklusele avatud teedel läbiviidav võistlus etteantud keskmise kiirusega. Ralli koosneb kas ühest kõigile osavõtjatele kohustuslikust marsruudist või mitmest ühte punkti viivast marsruudist, millele järgneb üks kindel marsruut (tähesõit).

Marsruut võib sisaldada ühte või mitut lisakatset ja neid ühendavaid ülesõite.

Rallivõistluste liigid:

1.1.1. Pikk ralli

FIA meistrivõistlustel ja rahvusvahelistel rallidel juhendatakse nende võistluste korraldusreeglitest ning FIA spordikoodeksist. Pikk ralli on soovitatavalt kuni 500 km pikkune. Lisakatsete arv on vähemalt 10, nende kogupikkus kuni 200 km.

1.1.2. Rahvuslik ralli

Lisakatsete arv on vähemalt 4, nende kogupikkus vähemalt 40 km. Eesti meistrivõistluste/karikavõistluse sarja kuuluvate rallide lisakatsete arv vähemalt 5, nende kogupikkus 80–100 km (suurema lisakatsete kogupikkuse korral on vaja rallikomitee kooskõlastust). EAL loal võib rahvuslikel rallidel osaleda ka teiste riikide litsentsidega sõitjad ja registreerijad.

Teise liiga rallid peavad sisaldama 30–60 km lisakatseid. Liigarallisid võib korraldada pika ralli osadena.

Korraldada võib ka lühirallisid, lisakatsete arv vähemalt 2, lisakatsete kogupikkus vähemalt 10 km.

Lubatud on korraldada rallisid noortele (alates 14-aastastele) vastavalt EAL ralli- ja noortekomitee eritingimustele.

1.1.3. Rahvaralli (vt eraldi määrustik)

1.1.4. Treeninglaager

Treeninglaagri võib korraldada järgmistel tingimustel:

- lisakatseid võib olla vaid 1-3
- korraldamiseks tuleb hankida vajalikud load (maaomanik, omavalitsus, EAL, politsei, teedemajand jt) ning esitada EAL-i vormikohane taotlus.
- laagrile tuleb määrata ohutusülem, kes on vastutav ohutuse eest ja korraldab vajaliku ohutusvarustuse ja -meeskonna ning kiirabi
- piletite müük pealtvaatajatele on keelatud
- reklaamide paigaldamine lisakatsetele on keelatud
- küljenumbrite kasutamine on keelatud
- lisakatse pikkus on kuni 10 km
- lisakatse tulemuste kasutamine reklaamiks on keelatud

- lisakatsest osavõtjal peab olema juhtimisõigust tõendav dokument ja ASN litsents

Ralliauto ja meeskonna minimaalvarustus:

- sõitjail kaitsekiiver ja sõidukombinesoon
- ralliauto vastavalt rahvuslikele tehnilistele tingimustele (ohutuspuur, ohutus rihmad ja tulekustuti kohustuslikud)
- ralliautodel registreerimisnumber ja liikluskindlustus.

1.1.5. Klubidevahelised ja liikmetevahelised rallid

Klubidevaheliste ja liikmetevaheliste rallide korraldamine on keelatud.

1.2. Meeskond

Meeskond koosneb kahest ühes ralliautos istuvast sõitjast. Neid kahte sõitjat nimetatakse juhiks ja kaardilugejaks. Mõlemad meeskonnaliikmed võivad võistluse jooksul ralliautot juhtida ja mõlemal peab olema kehtiv asjaomane sõitjalitsents ning juhtimisõigust tõendav dokument.

Juhil lasub registreerija vastutus, kui viimane ei viibi võistluse ajal ralliautos.

1.3. Võistkond

Võistkond koosneb kahest või enamast meeskonnast, kes osalevad võistlusel või võistlussarjas ühise tulemuse saamiseks.

1.4. Registreerija

Registreerijalitsentsiga füüsiline või juriidiline isik.

1.5. Üldjuhend

Dokument, mis esitab nõudmisi ja detaile võistlussarja kohta.

1.6. Võistlusjuhend

Kokkuvõtlik dokument, mis esitab detaile ühe võistluse/võistlussarja etapi kohta. võistlusjuhend on üldjuhendi täiendus.

1.7. Bülletään

Kirjalik ametlik dokument, võistlusjuhendi lahutamatu lisa, mis selgitab, muudab või täiendab üldjuhendit või võistlusjuhendit. Üldjuhendi bülletään annab välja EAL rallikomitee.

Võistlusjuhendi bülletään annab välja:

- võistluse korraldaja kuni tehnilise ülevaatuseni žürii esimehe heakskiidul
- võistluse žürii kogu võistluse kestel, välja arvatud bülletään marsruudi parandustega, mille võib välja anda ka võistluse juht.

1.8. Ajakaart

Dokument, millele märgitakse ajakontrollpunktide (AKP) läbimise ajad ja muud märkused.

1.9. Legendiraamat (legend)

Legend kehtestab raja läbimise täpse kirjelduse ja ajakavaga (vt VM p 8).

1.10. Võistluse kestus.

Ralli algab dokumentide kontrolliga või rajadokumentide väljavõtmisega, sõltuvalt sellest, kumb algab varem ja lõpeb ametlike tulemuste avaldamisega.

1.11. Osa

Osadeks (seksioonideks) nimetatakse kõiki lõike rallist, mis jäävad:

- stardi ja esimese regrupeeringu vahele
- kahe üksteisele järgneva regrupeeringu vahele
- viimase regrupeeringu ja finiši vahele.

1.12. Päev

Ralli osa, mis on eraldatud teistest osadest üleööpeatusega.

1.13. Lisakatse

Ajamõõduga lisakatse võistluse ajaks tavaliiklusele suletud teedel.

1.14. Ülesõit

Teekond väljaspool lisakatseid.

1.15. Regrupeering

Võistluse korraldaja planeeritud peatus kinnise pargi tingimustes ajakontrolliga sisenemisel ja väljumisel eesmärgiga võistluse ajagraafiku paremaks järgimiseks ja osavõtjate regroupeerimiseks paremusjärjestusse. Aeg peatuseks võib meeskondadel olla erinev.

1.16. Neutralisatsiooniaeg (karistusvaba aeg)

Aeg, milleks võistluse korraldaja on meeskonna peatanud ükskõik millisel põhjusel.

1.17. *Parc Fermé* (kinnine parkla)

Ala, kus on keelatud igasugune hooldustöö ja kõrvaline abi, v.a erandjuhtudel VM või juhendite kohaselt.

1.18. Ooteala

Ala, kuhu erinevalt kinnisest pargist (*Parc Fermé*) võivad siseneda ka meedia ja meeskondade esindajad vastava loa olemasolul.

1.19. Hooldus

Hoolduseks loetakse igasugust tööd ralliauto tehnoseisukorra parendamiseks (vt ptk XII).

1.20. Superralli süsteem

Katkestanud meeskonna taasliitumine võistlusega.

1.21. Esiliiga

Autoralli A-, N- ja E-rühma meistri- ja karikasarjade etappidel täispikkusega distantsil sõitvad võistlusklassid.

1.22. 2. liiga

Autoralli meistri- ja karikasarjade etappidel lühendatud distantsil sõitev võistlusklass kahe rattaveolistel A-, N- ja E-rühma ralliautodel sõitjatele.

1.23. 4WD-A

Autoralli meistri- ja karikasarjade etappidel lühendatud distantsil sõitev võistlusklass neljarattaveolistel A-, N- ja E-rühma ralliautodel sõitjatele.

1.24. Faktikohtunikud

Faktikohtunike nimekiri avaldatakse Ametlikul Teadetetahvilil. Faktikohtunikud võivad kontrollida kõigi võistlusega seotud juhendite ja määruste täitmist. Faktikohtunik esitab avastatud rikkumiste aruande võistluse juhile, kes teeb selle põhjal žüriile ettepaneku karistuste määramiseks.

1.25. Karistused

Karistusi võivad määrata EAL ja võistluse žürii kogu FIA spordikoodeksi p 152–155 esitatud skaala ulatuses kõigi võistlusega seotud rikkumiste eest. Juhendis esitatud erisätete rikkumise eest võib karistusi määrata ka korraldaja.

II ÜLDISED MÄÄRUSED

2.1. Lubatud autod

Lubatud autod on FIA rühmade N, A, R ning EAL-i E-rühma (sh veoautod) tingimuste kohased ralliautod.

EAL ralliautode klasside tähistus:

1.	N1	N kuni 1400 cm ³ , R1A
2.	N2	N 1400 – 1600 cm ³ , R1B
3.	N3	N 1600 – 2000 cm ³
4.	N4	N üle 2000 cm ³ , Super2000 Rally
5.	A5	A kuni 1400 cm ³
6.	A6	A 1400 - 1600 cm ³ , Super1600 Rally, R2B
7.	A7	A 1600 - 2000 cm ³ , R2C, R3C, R3T, R3D
8.	A8	A üle 2000 cm ³ , WRC
9.	E9	E kuni 1600 cm ³
10.	E10	E 1600 kuni 2000 cm ³

11.	E11	E üle 2000 cm ³ ja ülelaadimisega kahe rattaveoga
12.	E12	aegunud homologeeringuga nelikveolised
13.	E13	veoautod GAZ 51, 52
14.	E14	E veoautod GAZ 53

2.1.1. Klasside ühisarvestus

Klasse ja rühmi võib juhendis ja üldjuhendis liita ühisarvestusse.

2.1.2. Homologatsioon

N, R ja A- rühma ralliauto peab olema homologeeritud hiljemalt tehnilise ülevaatuse alguseks ning vastama FIA tehnilistele eeskirjadele. E-rühma ralliautod peavad vastama ASN-de tehnilistele tingimustele.

2.1.3. Tehniline Kaart

Eestis registreeritud ralliautol peab olema EAL Auto tehniline kaart, mis väljastatakse EAL sekretariaadis.

2.1.4. EAL tehnikakomitee võib tehnilise kontrolli ajal nõuda tõendusvormi täitmist kasutatava ohutusvarustuse kohta.

2.1.5. Ralliautod, tehnilised eeskirjad, registreerimistunnused.

Ralliautod jagatakse rühmadesse ja klassidesse vastavalt FIA ja EAL eeskirjadele.

Ralliautodele tehniline ülevaatus toimub EAL ja Autoregistrikeskuse koostöös ühiselt heakskiidetud ja instrueeritud ülevaatuspunktides (lisateave EAL-st). E-rühma ralliautod kuuluvad eelülevaatusle EAL tehnikakomitee töötajate poolt. Registritoimingud ARK-s eeldavad EAL kaaskirja esitamist.

Ralliautod võetakse arvele Maanteeameti Liiklusregistri Büroos (endine ARK, edaspidi MLB) EAL saatekirjaga Tehnilise Kaardi alusel, Ralliautod võivad üldliikluses osaleda vaid EAL-s registreeritud võistluse ja treeningu ajal legendiraamatus näidatud teedel, kohustuslik on liikluskindlustuspoliis. Väljastatud numbrimärgid peavad asuma ralliautos, esimese numbrimärgi võib asendada väiksemamõdulise muust materjalist valmistatud numbrimärgiga.

Kõik ralliautod peavad omama ARK registreerimisnumbrimärki (registreeringut) ning liikluskindlustust. Välisvõistlejad riikidest, kus ralliautod pole riigi registris, saavad ralli tehnilisest komisjonist ajutise numbrikleebise (R-sari).

Põhjakaitsed ja porikaitsekummid on lubatud.

2.1.6. Lubatud müratase

Lubatud müratase on kuni 103 dB (A). Müra mõõtmismetoodika:

- mooturi režiim SLOW
- mikrofoni 50 cm kaugusel summuti otsast 45 kraadise horisontaalnurga all
- mootori pöörded 3500 p/min.

Müramõõtja peab olema taadeldud.

Mõõtmine loetakse õnnestunuks, kui kahe järjestikuse mõõtmise vahe ei ületa 2 dB (A).

Kirja pannakse kõrgema müratasemega mõõtmise tulemus.

Kui see tase ületab lubatud piirmäära rohkem kui 1 dB (A), mõõdetakse uuesti. Kolm või neli tulemust peavad jääma kirjeldatud piiridesse.

Et arvestada mõõtmisvahendi ebatäpsust, tuleb kirja pana näidikul olevast väärtusest 1 dB (A) võrra madalam väärtus.

2.1.7. Valgustusseadmed

2.1.7.1. Lähitulede arvu ei tohi suurendada.

2.1.7.2. Eesti seadusandlusele mittevastavate lisatulede kasutamine on lubatud ainult lisakatsetel sõites. Lisatuled tuleb eemaldada kohe pärast ralli lõppu.

2.1.8. Esmaabipakend

Ralliautos peab olema sõitjateruumis kergesti kättesaadavasse ja nähtavasse kohta kinnitatud esmaabipakend. See võib olla Eesti LS kohane eraautopakend või FIA tunnustatud ohutusvarustuse tootjate pakend.

Sõitjateruumi lakke peab olema kinnitatud A4 suurune SOS ja OK tähisega eemaldatav infotahvel järgnevate sõitjate informeerimiseks avarii korral.

2.1.9. Muu ohutusvarustus

Ralliautod peavad vastama FIA spordikoodeksi lisa J ohutuseeskirjadele (E-rühm EAL VM). Lisaks peab ralliautos olema kinnitatud ohukolmnurk, soovitatavalt ka kollase tulega vilkuv käsilamp (kohustuslik rallidel, mille lisakatseid sõidetakse pimedal ajal).

Ralliautode vastavust ohutuseeskirjadele kontrollitakse rallieelsel ülevaatusel.

2.2. Päeva pikkus ja kiiruspiirang

2.2.1. Päeva kestus ei tohi ületada 18 tundi meeskonna kohta. Sellele ajale võib lisada maksimaalselt 3 tundi regrupeeringuks.

2.2.2. Eelnev reegel ei kehti kogunemissõidul (tähesõidul).

2.2.3. Päevadel, mille kestus on vähem kui 6 tundi, peab seisuaeg kestma vähemalt sama kaua kui päeva kestus. Kui päeva kestus on 6 tundi või kauem, peab seisuaeg olema vähemalt 6 tundi.

2.2.4. Lubatud maksimaalne keskmine kiirus lisakatsetel on 130 km/h. Keskmise kiiruse ülesõitudel määrab võistluse korraldaja, kuid see ei tohi olla vastuolus kehtiva liiklusseadusega. Sõiduaeg määratakse legendi ajatabeliga.

III VÕISTLUSJUHE

3.1. Võistlusjuhendi avaldamine

3.1.1. Võistlusjuhend peab vastama järgmistele määrustele:

- FIA spordikoodeksile (FIA Sporting Code)
- käesolevale VM-le
- võistlussarja (MV, KV jne) üldjuhendile
- kõigile teistele FIA ja EAL-i ametlikes bülletäänides avaldatud määrustele ja tõlgendustele.

3.1.2. Võistlusjuhend esitab täiendused ja selgitused võistluse kohta kohalikke olusid arvestades, ent vältides vastuolusid määrustega.

3.1.3. Võistlusjuhendi projekt esitatakse kooskõlastamiseks EAL rallikomiteele 8 nädalat enne rallit. Pärast võistluse registreerimist EAL-is avaldatakse võistlusjuhend 4 nädalat enne võistluspäeva paberil ja EAL veebilehel www.autosport.ee. Võistlusjuhendi kaanel, nagu ka kõigil teistel ralliga seotud trükitel peab olema kirje "Eesti Autosporti Liit" ning EAL logo. Trükitud võistlusjuhendi peab võistluse korraldaja andma võistlejaile nõudmise korral hiljemalt dokumentide kontrollis.

3.1.4. Võistlusjuhendis näidatakse, millal ja kus avaldatakse ametlikud tulemused. Tulemuste võimalikust hilinemisest ja avaldamise uuest ajast peab teatama Ametlikul Teadetetahvilil.

Võistlusjuhendis avaldatakse žürii esimese koosoleku toimumisaeg.

3.2. Bülletään - juhendi ametlik lisa

3.2.1. Juhendi täiendamise põhimõtted peavad vastama FIA spordikoodeksi artiklitele 66 ja 141.

3.2.2. Igast täiendusest peab teatama dateeritud ja nummerdatud bülletääniga, mis on juhendi lahutamatu osa.

3.2.3. Bülletäänid avaldatakse võistluskeskuses ja ametlikul teadetetahvilil, aga samuti jagatakse allkirja vastu meeskondadele, v.a juhul kui see võistluse käigus pole füüsiliselt võimalik.

3.2.4. Bülletäänid peavad olema trükitud kollasele paberile.

3.3. Võistlusjuhendi rakendamine ja tõlgendamine

3.3.1. Ralli ajal vastutab VM-i, seeriavõistluste üldjuhendite ja võistlusjuhendi rakendamise eest võistluse juht. Võistluse juht peab teavitama žüriid igast tähtsast otsusest, mille ta peab vastu võtma VM-i, üldjuhendi või võistlusjuhendi rakendamiseks.

3.3.2. Protestid nende otsuste vastu saadetakse läbivaatamiseks ja lahendamiseks žüriile (FIA spordikoodeksi art 171 jt). Protestiaeg on 30 minutit pärast esialgsete tulemuste avaldamist Teadetetahvilil.

3.3.3. Juhtumi, mis pole juhendiga määratud, vaatab läbi žürii, kellel on ka ainsana otsustusõigus (FIA spordikoodeksi art 141).

3.3.4. Juhendi tõlgendamisest tekkinud vaidlusaluste küsimuste lahendamisel kehtib eestikeelne tekst.

3.3.5. Registreerija või meeskonnaliikme ekslikku, petturlikku või mittesportlikku käitumist arutab žürii, kellel on õigus patustanud karistada kuni võistluselt eemaldamiseni.

IV VÕISTLUSE AMETNIKUD

4.1. Võistluse kohtunikud

Rahvusvahelise ralli žürii koosneb kolmest liikmest, kelle määrab ASN ja kellest üks on soovitatavalt välisriigist. Žürii liikmete ja võistluse juhi vahel peab toimima pidev side. Vähemalt üks žürii liikmetest peab olema kogu ralli kestel võistluskeskuses, et vajalikke otsuseid oleks võimalik vastu võtta viivitamata.

4.1.1. Žürii esimees

Žürii esimehe määrab EAL rallikomitee. Žürii esimees kontrollib ralli korraldusluba ja kooskõlastusi ning võistlusjuhendit, koostab žürii koosolekute ajakava, kooskõlastab ohutusplaanis esitatud õnnetusjuhtumite uurimise komisjoni koosseisu. Žürii esimees esitab EAL-i 7 päeva jooksul pärast ralli lõppu aruande võistluse kohta.

4.1.2. Žürii liikmed

Žüriis peab olema vähemalt 3 liiget (sh esimees), kel kõigil on kohtunikulitsents. Rahvuslikel rallidel võib žüriis töötada vaid kaks inimest, esimehe hääl on sel juhul otsustav. Žürii õigused ja kohustused on esitatud FIA spordikoodeksis, VM-s ning juhendites. Žürii liikmete ning vanemametnike töö ning lähetuskulud tasustab korraldaja asjakohaste töölepingute alusel. Korraldaja peab tagama žüriile sekretäri.

4.2. Vaatleja

4.2.1. Kõigile rallidele võib EAL määrata oma vaatleja. FIA seeriavõistluste rallidele (ka kandidaatrallidele) määrab vaatleja FIA.

4.2.2. EAL ja FIA vaatleja ei tohi olla sama võistluse ametnik.

4.3. Ohutusvaatleja

EAL rallikomitee määrab rallidele ohutusvaatleja, kes perioodiliselt tutvub võistluse eel korraldustööga ohutuse alal. Ohutusvaatleja ülesandeks on võistluse ohutusabinõude piisavus ja ohutusplaani vastavuse kontroll tegelikkusele. Ilma ohutusvaatleja heakskiiduta ei saa võistlust läbi viia. Ta instrueerib enne võistlust koos võistluse juhiga 0-autode meeskondi. Ralli ajal sõidab ohutusvaatleja ohutusautode ees. Otsuse lisakatse ärajätmiseks teeb võistluse juht ohutusvaatleja esildise põhjal. Ohutusvaatleja lähetuskulud enne rallit katab EAL, võistluse ajal on ta korraldaja ülalpidamisel. Ohutusvaatleja esitab aruande EAL-ile 7 päeva jooksul.

4.4. Marsruudi ja lisakatsete kontroll

4.4.1. EAL ja FIA vaatleja(te) ja vanemametnike kohustuste hulka kuulub marsruudi ning lisakatsete tehniliste ja/või ohutusabinõude kontroll, järgides järgmisi ettekirjutusi:

4.4.1.1. Nende sõiduvahendil peab paiknema hästi nähtav ja äratuntav tähistus. See on nende läbipääsuluba ja selle eraldab korraldaja.

4.4.1.2. Nende sõit lisakatsetele peab toimuma mitte hiljem kui 30 minutit enne viimase ohutusauto (auto nr 0) starti. Ainult ohutusvaatleja võib startida lisakatsele sellest tähtajast hiljem.

4.4.1.3. Kui auto nr 0 jõuab neile lisakatsel järele, peavad vaatlejad peatuma, ohutult parkima ja ootama kuni mööda on sõitnud rallil kasutatav lõpuauto.

4.5. Tehniline vaatleja

Regionaalsetele meistrivõistlustele võib FIA määrata tehnilise vaatleja.

V OSAVÕTJAD

5.1. Osavõtuavaldus

Registreerimine peab lõppema hiljemalt 5 päeva enne võistluse algust.

5.1.1. Võistlusele saab registreerida ASN/FIA registreerijalitsentsi omav füüsiline või juriidiline isik. Füüsilise isiku registreerijalitsents annab õiguse registreerida ainult oma meeskonda ja ralliautot, litsentsiomanik peab olema meeskonna liige.

5.1.2. Kui registreerija ei osale meeskonnaliikmena, kannab tema eest vastutust juht. Korraldaja ei vastuta meeskonnaliikmete ja abipersonali tegevuse eest võistlusel, vastutust kannavad meeskonna registreerija ja meeskonna liikmed. Proteste saab esitada asjaomase litsentsi omanik ning ka registreerija poolt kirjalikult volitatu.

5.1.3. Kõik FIA/ASN litsentsiomanikud, kes soovivad võistlusest osa võtta, peavad saatma täidetud osavõtuavalduse võistluse sekretariaati enne võistlusjuhendiga määratud registreerimise lõppemist. Andmed kaardilugeja kohta võib saata võistlusjuhendiga määratud hilisemal tähtajal.

5.1.4. Võistlusele registreerumiseks tuleb korraldajale saata täidetud vormikohane osavõtuavaldus (võistlusjuhendi lisa) koos osavõtumaksu tasumise kinnitusega. Eestis toimuvatel rallidel toimub registreerimine EAL veebikeskkonnas www.autosport.ee. Osavõtuavalduse allkirjastamisega tõendavad sõitjad oma juhtimisõiguse olemasolu.

5.1.5. Registreerimise tühistamiseks tuleb korraldajale saata kirjalik avaldus koos põhjendusega.

5.1.6. Registreerija vahetus pärast registreerimisaja lõppemist on keelatud.

5.1.7. Rahvuslikul võistlusel võib korraldaja loal meeskonna koosseisu ja ralliautot vahetada tehnilise ülevaatusel alguseni. Kui vahetatakse juht, antakse meeskonnale uus stardinumber.

5.1.8. Žürii loal võib ühe meeskonnaliikme vahetada ka pärast dokumentide kontrolli algust, aga enne stardijärjekorra avaldamist.

5.1.9. Registreerija võib vahetada osavõtuavalduses märgitud ralliauto teise sama rühma ja sama klassi kuuluva ralliauto vastu hiljemalt enne tehnilise ülevaatusel algust.

5.2. Kui tehnilisel ülevaatusel selgub, et ralliauto ei vasta osavõtuavaldusel märgitud rühmale ja/või klassile, võib selle ralliauto tehnilise komisjoni ettepanekul ja žürii otsusega kanda õigesse rühma ja/või klassi.

5.3. Osavõtuavalduse allkirjutamisega kohustuvad registreerija ja meeskonnaliikmed alluma FIA spordikoodeksile ja selle lisadele, käesolevale VM-le, seeriavõistluse üldjuhendile ja võistlusjuhendile.

5.4. Välisvõistlejatel peab olema ASN stardiluba vastavalt FIA spordikoodeksi art 70.

5.5. Meeskonna liikmetelt nõutakse sõitjalitsentsi ja juhtimisõigust tõendavaid dokumente, mille kehtivuse eest vastutavad meeskonna liikmed ise. Vanuse alampiir on 16 a täitumine, neljarattaveolistel ralliautodel sõitmiseks 18 a täitumine. Meeskonnas võib olla ainult üks piiratud juhtimisõigusega sõitja.

5.6. Rallidel A-, N- ja E-rühma meistri- ja karikasarjade arvestuses osalemiseks peab juhil olema eelnev võistluskogemus. Õiguse Eesti MV/KV rallidel võistlemiseks annab EAL rallikomitee, õiguse saamine sõltub saavutatud tulemustest, kiirusest, määrustetundmisest jmt.

5.6. Starti lubatavate meeskondade piirarv esitatakse võistlusjuhendis.

5.7. Osavõtjate loetelu koostab korraldaja koostöös võistluse juhiga pärast registreerimise tähtaja lõppu, konsulteerides EAL-ga võimalike karistuste ja muu info suhtes. Loetelu koostatakse arvestades võimalikku stardijärjekorda, loetelus esitatakse:

- a) võistlusnumber
- b) registreerija
- c) sõitjate nimed
- e) ralliauto mark ja mudel
- f) ralliauto rühm ja klass

Korraldaja võib mitte lülitada osavõtjate loetellu neid võistlejaid, kes pole tasunud osavõtumaksu.

5.9. Stardijärjekorra koostab korraldaja, konsulteerides võistluse juhiga ning arvestades rallikomitee kiirustabelit. Stardijärjekord ja stardiajad avaldatakse teadetetahvil pärast žürii heakskiitu.

5.10. Osavõtumaks

Osavõtumaksu ülemmäära kehtestab EAL.

5.10.1. Osavõtumaks määratakse võistlusjuhendiga.

5.10.2. Maksud võivad olla astmelised, sõltuvalt registreerimisajast või võistlusklassidest. Osavõtumaksu võib tõsta mitte varem, kui 2 nädalat pärast võistlusjuhendi avaldamist, samas ka mitte varem, kui 2 nädalat enne registreerimise lõppu.

5.11. Korraldaja tagastab kogu osavõtumaksu, kui:

5.11.1. võistlus ei toimunud korraldaja süül

5.11.2. osavõtuavaldust ei rahuldatud

5.11.3. võistleja teatab mitteosalemisest enne eelregistreerimisaja lõppu.

5.12. Osavõtumaksud võidakse tagastada ka vaid osaliselt.

5.12.1. Korraldaja tagastab 50% osavõtumaksust, kui võistlus ei toimunud korraldajast mitteolenevatel põhjustel.

5.12.2. Korraldaja tagastab 25% osavõtumaksust, kui võistleja teatab mittestartimisest pärast eelregistreerimisaja lõppu ja enne dokumentide väljastamise algust.

5.13. Kui võistleja jätab mitteosalemisest teatamata, ei saa ta nõuda osavõtumaksu tagastamist.

5.13.1. Kui osavõtumaks ei ole korraldajale tasunud, teatab korraldaja sellest EAL-i ning EAL-il on õigus registreerijalt osavõtutasu korraldaja kasuks välja nõuda.

VI KINDLUSTUS

6.1. Detailselt kindlustuskatet koos poliisidega, mille EAL on sõlminud (koos riskide ja summade kirjeldusega), kirjeldab juhend.

6.2. Kindlustusmakse, mis sisaldub osavõtumaksus, peab piisavalt katma tsiviilvastutuse kolmandate osapoolte ees. Kindlustuskate on jõus võistluse stardist võistluse lõpuni, võistleja katkestamise või eemaldamise hetkeni.

6.3. Ralliauto hooldusautod, isegi kui nad kannavad võistluse ametlikke tunnuseid, ei ole võistlusest osavõtjad. Seega hooldusautodele ei laiene võistluse kindlustuskate ja nad on täielikult omanike vastutusel.

VII MEESKONNAD

7.1. Kui üks meeskonna liikmetest katkestab, tuleb sellest teavitada žüriid. Ralliautosse võib lubada kolmanda isiku ainult siis, kui transporditakse vigastatut.

7.2. Juhil lasub registreerija vastutus, kui viimane ei viibi võistluse ajal ralliautos.

VIII MARSRUUT, LEGEND, AJAKAART, SUPERRALLI

8.1. Legend.

8.1.1. Kõik meeskonnad saavad korraldajalt legendi ralli marsruudi ja alade (hooldeala, poodium, tehnilise ülevaatusala jms) detailse kirjeldusega, mille järgimine on kohustuslik (v.a vääramatust jõust tingitud ja žürii lubatud kõrvalekalded). Kohustuslikust marsruudist kõrvalekaldumisest teavitatakse žüriid. Meeskond saab korraldajalt ühe legendiraamatu, soovitatavalt tuleb võistlejaile anda ka legendiraamat hooldemeeskonna tarbeks.

8.1.2. Legend peab vastama järgmistele tingimustele:

- a) formaat A5, paljundatuna lehtede mõlemale poole (LK algab uult lehelt)
- b) raamat 360 kraadi lahtipööratavalt spiraalköites
- c) inglise- ja eestikeelne tekst
- d) LK-de lehed (joonised) eri värviga (tähistusega)
- e) kasutada tingimärke, mis esitavad teekatet (vertikaalne kesktulp täidetuna näitab kruusakatet),
- f) esitada päästeside ja kiirabide kohad
- g) raamatu alguses tingimärkide seletus
- j) LK kaart enne LK lehti (skaala, sõidusuund, ümbersõidu tee, start, finiš, sidepunktid, LK nimi ja pikkus)
- i) kuni 6 joonist lehel (rahvuslikel rallidel 10). Joonised numereerida (positsiooninumbrid). Esitada kilometraažid (edasi, tagasi, vahemaad), lisakatsetel vajalik jooniste alanurgas alanev kilometraaž LK lõpuni
- k) üldkaardid päevadest/osadest koos ülesõitude marsruutidega ning joonised stardi-finiši ja hooldusaladest. Üldkaart võib olla trükitud eraldi lehele.
- l) haiglate loetelu, päästeameti telefonid, vanemametnike telefonid
- m) vorm katkestamisteateks
- n) vorm sooviavalduseks võistlust jätkata pärast katkestamist superralli süsteemis
- o) vorm vaieldava märke kohta ajakaardil
- p) OK/SOS märgid tagakaanena formaadis A4 värviliselt, pooleksvoldituna, legendis lühikirjeldus kasutamisest
- q) ajagraafik päevade/osade kaupa koos hooldusalade ja regrupeeringutega (sisse, välja). Hooldusalad tähistatakse tähestikuliselt (A, B, C,...).
- r) Soovitatavalt stardi-, finiši ja sidepunktide GPS-koordinaadid.

8.2. Stardiintervall

8.2.1. Stardiintervalli pikkus on vähemalt üks minut.

8.2.2. Stardiintervall on sama kõigile osavõtvatele meeskondadele, v.a juhtudel, mis on määratud üldjuhendis, võistlusjuhendis või ASN eriloaga.

8.3. Ajakaart

8.3.1. Ajakaardil peab olema vastavalt näidisele üks lehekülge osa või päeva jaoks. Ajakaardil peavad olema lahtrid märkuste ja allkirjade tarvis.

8.3.2. Meeskond võtab märke iga ajakaardil märgitud kontrollpunkti läbimise kohta õiges järjekorras. Rikkumisest teavitatakse žüriid.

8.3.3. Ideaaliga kahe järjestikuse ajakontrollpunkti läbimiseks on märgitud ajakaardile.

8.3.4. Superralli süsteemi rakendamine

Meeskond saab võistlust jätkata võistluse juhi, tehnilise komisjoni ja vajadusel võistluse arsti loal, kui see võimalus on antud juhendiga. Ajakaardile märgitud mittesaanud (LK-l või ülesõidul katkestanud) meeskond saab uuesti startida järgmistel tingimustel:

- a) Meeskond loetakse katkestajaks pärast pärast Legendi katkestamise teate esitamist või telefonikõnet võistluste juhile. Kui meeskond ei ole katkestamise teadet esitanud, määratakse talle superralli karistusaeg vastavalt reeglitele ning ta lisatakse järgmise päeva stardinimekirja.

Meeskonna ajakaart peab jõudma vähemalt 30 minutit enne stardiaegade avaldamise aega võistluskeskusesse.

b) Katkestanud ning remonditud ralliauto tuleb esitada lõpuautos või hooldusalal olevale tehnilisele komisjonile.

c) Tehniline komisjon väljastab kirjaliku loa, see tuleb esitada võistluse juhile, kes otsustab meeskonna jätkamise ja stardiaja.

Iga mitteläbitud lisakatse tulemuseks märgitakse oma klassi (või selle puudumisel järgmise aeglasema klassi) LK parim aeg pluss viis minutit.

Katkestamisel ülesõidul pärast päeva viimast lisakatset (v.a ralli viimasel päeval), lisatakse võistleja viimase lisakatse tulemusele 5-minutit. Ralliauto toimetamisel hooldusalasse ei kehti VM p 11.4., 12.1.2., 12.2.-12.4.

IX RALLI TUNNUS JA VÕISTLUSNUMBER, KLEEBISED

9.1. Võistlusnumber.

9.1.1. Korraldaja annab meeskonnale võistlusnumbrid

a) kaks erk-kollast värvi võistlusnumbrit tagaakendele (kõrgus 25-28 cm, juhi nime kohale).

b) kaks võistlusnumbrit, mis kleebitakse ralliauto esiustele. Numbrialasse paigutab korraldaja ralli nime ja võistlusega seotud reklaamid.

c) ühe võistlusnumbri esikapotile koos ralli nimega.

9.2. Kõik kleebised tuleb osalejatel endil ralliautodele paigutada.

9.3. Võistlusnumbrid tuleb ralliautolt eemaldada pärast katkestamist või kohe pärast võistluse lõppu.

9.4. Juhi nimi ja rahvusvärvid tuleb võistlejail esitada ralliauto mõlemal tagumise küljeakna alaservas (kõrgus 10 cm valge, kirjastiil Helvetica).

9.5. Sõitjate nimed ja rahvuslipud tuleb võistlejail esitada ralliauto mõlemal esitiival (kõrgus kokku 8 cm tavalise kirjaviisiga).

X REKLAAM

10.1. Meeskondadel on lubatud esitada oma ralliautodel igasugust reklaami, mis

- on kooskõlas võistluse korraldajariigi seadusandlusega ja FIA määrustega
- pole solvava iseloomuga
- pole iseloomult poliitiline ega usuline
- ei kattu pindadega, mis on reserveeritud rallitunnustele ja võistlusnumbritele
- ei varja meeskonnaliikmete vaadet ralliauto akendest.

10.2. Reklaamipinnad, mis asetsevad võistlusnumbrite kleebistel on reserveeritud korraldaja reklaamidele. Need reklaamid on osavõtjatele kohustuslikud, nendest ei saa keelduda. Reklaamitekst peab olema esitatud võistlusjuhendis või hiljemalt üks kuu enne võistluse algust Bülletäänis.

10.3. Kõikidest ülejäänutest korraldajapoolsetest reklaamidest võivad meeskonnad loobuda lisamaksu tasumisel.

10.4. Osavõtjad, kes nõustuvad korraldajapoolsete reklaamidega, peavad reserveerima neile vastava pinna ralliautol, see on määratud võistlusjuhendis.

10.5. Lisamaksu ei võeta auto-, rehvi-, kütuseja õlimargi reklaamidest loobumise korral, kui meeskonnal on nende valdkondade ettevõtjaga sponsorleping. Korraldaja loal võib reklaami karistusega kinni katta.

XI LIIKLUS

11.1. Võistluse ajal peavad meeskonnad liiklema vastavalt liiklusseadusele, vältimaks võimalikku negatiivset tagasimõju autospordiga mitteseotud ringkondadelt (tavaliiklejad,

elanikkond raja ääres, läbitavad asulad, keskkonnakaitse jpt). Sõites ülesõitudel, aga ka rajaga tutvumisel peavad liiklusseadusest tulenevalt põlema autodel esituled.

Liiklusseaduse rikkumine toob kaasa järgmised karistused:

11.1.1. Esimene rikkumine: rahaline trahv SUMMA

11.1.2. Teine rikkumine: 5-minutiline ajatrahv

11.1.3. Kolmas rikkumine: žürii otsusel kuni võistluselt eemaldamine.

11.1.4. Korduvate rikkumiste eest sama hooaja rallidel karistab EAL (vt p 14.2.1.).

11.2. Võistlusel osalevaid meeskondi, kes rikuvad liikluseeskirju, peab politsei või ametnik teavitama rikkumisest nagu tavalist liiklejat.

11.3. Kui politsei otsustab liikluseeskirju rikkunud juhti mitte peatada, võib rikkujat hiljem karistada vastavalt juhendile järgmistel tingimustel:

11.3.1. Kirjalik teade rikkumisest peab saabuma ametlikke kanaleid pidi enne päeva lõpu mitteametlike tulemuste avaldamist.

11.3.2. Teade peab täpselt, s.o väljaspool igasugust kahtlust kirjeldama nii rikkuja kui ka rikkumise täpse aja ja koha.

11.3.3. Rikkumise fakti pole võimalik mitmeti tõlgendada.

11.4. Keelatud on ralliautot vedada, transportida ja lükata, v.a ralliauto teele tagasiasitamisel või tee vabastamiseks. Rikkumisest teavitatakse žüriid.

11.5. Meeskonnal on žüriilt karistuse saamise (vastavalt FIA spordikoodeksi art 141 ja 152) ähvardusel keelatud:

11.5.1. takistada võistlusautode läbipääsu või möödasõitu

11.5.2. käituda ebasportlikult.

XII HOOLDUS , TANKIMINE, REMONT

12.1. Hooldus

12.1.1. Hoolduseks loetakse igasugust tööd võistlusauto tehno seisukorra heaks koos ptk XII piirangutega.

12.1.2. Hooldus on lubatud ainult võistlusjuhendi ja legendiga määratud hooldusaladel. (*Service Park*). Väljaspool neid hooldusalasid võivad ralliautot hooldada ainult meeskonnaliikmed ise, kasutades selleks ainult võistlusautos kaasasolevat varustust. Hooldused on reguleeritud ajaliselt AKP-dega sisse ja väljasõitudel. Hooldus peab olema korraldatud vähemalt iga 50 km lisakatsete järel, soovitatavalt tihedamini.

12.1.3. Hooldusreeglite rikkumisest teavitatakse žüriid, kes võib rikkujat karistada FIA spordikoodeksi art 152, 153 esitatud skaala ulatuses.

12.1.4. Ralliautodele võib paigaldada andureid hooldusreeglite rikkumise tuvastamiseks.

12.2. Keelatud hoolduseks nimetatakse:

12.2.1. Tööstuslikult toodetud materjali (tahke või vedela), varuosa, tööriista või aparatuuri, mis ei asetse ralliautos, kasutamist või vastuvõtmist teistelt isikutelt.

12.2.2. Ralliauto kõrvalekaldumist ralli marsruudist.

12.3. Hooldus (SP)

12.3.2. Hooldused esitatakse Legendis, nende eel ja järel AKP-d (tsoonilõpud 5 m edasi tavalise 25 asemel). Siseneva AKP ette luuakse aiaga piiratud ala, kuhu pääsevad vaid lubadega isikud (mehaanikud, press jt)

12.3.3. Kiirusepiirang hoolduspargis sõitmisel on mitte suurem kui 30 km/h, rikkujaid karistatakse.

12.4. Hooldusaladele lubatud autod määratakse võistlusjuhendiga.

12.5. Rehvide vahetus, töötlemine

12.5.1. Rehve võib vahetada võistlusjuhendiga määratud kohtades ja aegadel.

12.5.2. Rehve võib töödelda rehvivahetusaladel (lõikamine, naastude eemaldamine), meeskond ei tohi seda ise teha ka mitte ralliautos kaasasolnud vahenditega.

12.5.3. Rehvivahetusreeglite rikkumisest teavitatakse žüriid.

12.6. Tankimine.

12.6.1. Tankimine on lubatud ainult Legendis esitatud kohtades, nende puudumisel meeskonna hooldealas (nõutud vähemalt kahe kasutusvalmis 6 kg tulekustutite olemasolu). Lisatankimisala läbimine on kohustuslik ka mittetankimise korral.

12.6.2. Tankimisala tähistatakse märgiga, millel sinise kütusekanistri kujutis.

12.6.3. Tankimisalal on peale kütuse lisamise muu tegevus ralliauto juures keelatud.

12.6.4. Tankimisalal on kiiruse ülempiiriks 5 km/h.

12.6.5. Mehhaanikutel on soovitatav kanda tulekindlat riietust.

12.6.6. Tankimise ohutuse eest vastutab meeskond.

12.6.7. Tankimise ajaks peab mootori välja lülisma.

12.6.8. Tankimise ajaks soovitatakse sõitjail ralliautost lahkuda. Kui nad jäävad ralliautosse, tuleb turvavööd vabastada.

12.6.9. Sõitjad ise, kohtunikud või kaks mehaanikut võivad tankimisalast ralliautot välja lükata karistust saamata.

12.6.10. Ainult tankimise abistamiseks võib tankimisalas viibida 2 abilist meeskonna kohta.

12.6.11. Kui hooldealal ei ole eraldi tankimisala, peab hooldeala territooriumil olema kustutusauto koos meeskonnaga.

12.7. Varuosade kasutamine.

- Ralli ajal ei tohi mootorit vahetada.
- Ralliauto kere ei või ralli ajal muuta ega vahetada.
- Igal ralliautol on lubatud on üks turbovahetus iga päeva kohta. Rikkumine toob kaasa võistluselt eemaldamise žürii otsusel.

12.8. Varuturbo kasutamise reeglid.

12.8.1.1. Vahetatud turbo peab vahetuse järel olema ralliautos või hooldusautos kuni päeva lõpuni, mil tehniline komisjon selle üle vaatab. Selle turbo võib seejärel asendada ralliautos või hooldusautos uue varuturboga järgmise päeva tarbeks.

12.8.1.2. Sama päeva jooksul võib juba vahetatud turbot uuesti kasutada.

12.8.1.3. Turbod peavad püsima pitseerituna tehnilise komisjoni ülevaatuseni.

12.8.1.4. Eelpool loetletud reeglid kehtivad arvepidamise eesmärgil ka ilma piirajata turbodele.

XIII REHVID

13.1. Kiilasrehvide (slickide) keelustamine.

13.1.1. Lubatud rehvid on sätestatud VM Lisas 3.

13.1.2. Kiilasrehvide (slickide) kasutamine on kõigil rallidel keelatud.

13.1.3. VM Lisas 3 p 4 kirjeldatud rehve võib kasutada siis, kui see on lubatud võistlusjuhendiga.

XIV RAJAGA TUTVUMINE

14.1. Rajaga tutvumisel tuleb arvestada ühe või mitmega järgnevatest punktides, mis peavad olema esitatud ka võistlusjuhendis või teistes ametlikes dokumentides:

14.1.1. Kui rajaga tutvumise on keelanud maaomanik või tema esindaja, peab korraldaja andma meeskondadele võimaluse marsruudi eelnevaks läbimiseks (selleks määratud ajal, teavitades sellest nii elanikke kui osavõtjaid) jalgsi, tavaliselt lubatud autodel ja liiklusseadust järgides või muul moel.

14.1.2. Kui rajaga tutvumine häirib kohalike elanikke, teisi liiklejaid, keskkonda jne, peab korraldaja reguleerima rajaga tutvumise kestvust ja kordade arvu.

14.2. Rajaga tutvumise kord.

Võistlusjuhendis peab olema täpselt esitatud tutvumiskeelu aeg ja piirkond, selle informatsiooni avaldab EAL oma ametlikes väljaannetes alates võistlusjuhendi avaldamispäevast. Tutvumiskeeld kehtib reeglina 1 kuu enne võistlust. Rikkujaid võib EAL karistada litsentside tühistamisega.

14.2.1. Liiklemise kiirus rajaga tutvumisel on 80 km/h, kui võistlusjuhend, legend, ajutine liiklusmärk või muu dokument ei esita täiendavaid piiranguid. Korraldajal tuleb tutvumiskiirust kontrollida, seda eelkõige vahetult nendel teelõikudel, kus piirangu alla 80 km/h tingisid teeäärsed majad, hoovid, surnuaiad, koolid jne. Vormistada tuleb mõõteprotokoll, rikkumise allkirjastab meeskond. Kiirusemõõtmisele võib kaasata politsei.

Korduvad tutvumiskiiruse rikkumised ühe ja sama hooaja võistlustel, mida loetakse autospordi maine kahjustamiseks, toovad kaasa EAL Rallikomitee lisasanktsioonide (trahv, litsentsi peatamine, võistluskeeld) rakendamise EAL heakskiidul.

14.2.2. Tutvumisperioodi pikkuseks soovitatakse kalkuleerida 1 tund = 10 km lisakatseid.

Lisakatsetega tutvumisel võib tutvumisautos viibida ainult kaks inimest (juht ja kaardilugeja). Võistluse juht võib lubada erandeid.

14.3. Tutvumisautod.

Korraldaja, kelle võistlusjuhend lubab rajaga tutvumist, peab lubama tutvumisautode kasutamist vastavalt alljärgnevatele tingimustele.

14.3.1. Seeriatoodangu auto.

14.3.2. Auto peab olema ühevärviline ja ilma reklaamideta jne.

14.3.3. Mootor peab olema seeriatoodangu mootor (vastama N-rühma tingimustele).

14.3.4. Käigukast peab olema seeriatoodangu käigukast (vastama N-rühma tingimustele).

14.3.5. Väljalaskesüsteem peab olema seeriatoodangu oma, müratase peab vastama korraldaja riigi seadusandlusele.

14.3.6. Lubatud on N-rühma tingimustele vastav vedrustus.

14.3.7. N-rühma tingimustele vastav põhjakaitse on lubatud.

14.3.8. FIA spordikoodeksi lisa J ptk 253 artiklitele 8.1 kuni 8.4 vastav terasest ohutuspuur on lubatud.

14.3.9. Ohutusrihmade värvid soovitavalt sama värvi auto salongi värviga.

14.3.10. Sportistme värv soovitavalt sama värvi auto salongi värviga.

14.3.11. Kaks Liikluseeskirjadele vastavat lisatuld on lubatud.

14.3.12. N-rühma tingimustele vastavad veljed on lubatud.

14.3.13. Meeskond võib kasutada "lihtsaid" sisekommunikatsioonivahendeid (ilma kiivriteta).

14.3.14. Rehvid vastavalt LS nõuetele (nõutud E-markeeringu, koormus- ja kiirusindeksi olemasolu rehvil), kui võistlusjuhendis pole sätestatud teisiti.

Erandjuhtudel võib võistluse juht lubada rajaga tutvumist ka loetletud tingimustele mittevastava autoga.

14.4. Radariavastaja (antiradari) paigaldamine ja kasutamine on keelatud.

XV TEHNILINE ÜLEVAATUS - DOKUMENTIDE KONTROLL**KONTROLLITAVAD DOKUMENDID**

15.1. Tehniline ülevaatus enne starti ja võistluse ajal.

15.1.1. Meeskonnad peavad saabuma tehnilisele ülevaatussele (ja/või dokumentide kontrolli) täies koosseisus ja koos ralliautoga vastavalt etteantud ajagraafikule, kui ASN eriloa alusel võistlusjuhend teisiti et sätesta.

15.1.2. Tehnilisele ülevaatussele (ja/või dokumentide kontrolli) vaelel ajal saabuvat meeskonda karistatakse (va *Force Majeure* juhtumid).

15.1.3. Meeskond peab esitama ralliauto homologatsiooniraamatu koos kõigi lisadega või nende selgelt arusaadavad koopiad. Kui neid dokumente ei esitata, võib žürii meeskonda karistada kuni starti mittelubamiseni.

15.1.4. Kui tehnilisel ülevaatusel avastatakse ralliauto tehnilistele ja/või ohutusnõuetele mittevastavus, võib tehniline komisjon määrata tähtaja, mis ajaks peab ralliauto nõuetele vastama.

15.1.5. Ralliautot, mis tehno- või ohutusnõuetele ei vasta, starti ei lubata.

15.1.6. Enne starti teostatav tehniline ülevaatus on täielikult üldise iseloomuga (ralliauto margi ja mudeli, rühmale vastavuse, ohutusnõuetele vastavuse, liiklusseadusele vastavuse jne kontroll).

15.1.7. Eelneval ülevaatusel identifitseeritakse ka ralliauto, kere ja mootoriplokk, neid võib markeerida igal ajal.

15.1.8. Lisakontrolli võib meeskonnaliikmetele ja ralliautotele teha kogu võistluse vältel. Meeskond on vastutav ralliauto tehnilistele reeglitele vastavuses kogu võistluse kestel võistluselt eemaldamise ähvardusel.

15.1.9. Markeeringud vastavalt artiklile 15.1.7. peavad püsima võistluse lõpuni ja selle eest vastutab meeskond. Markeeringute puudumisest teatatakse žüriid.

Tehnilise ülevaatusel käigus käsitletud autoosade korrektne tagasipaigaldamine on meeskonna kohustus.

15.1.10. Avastatud pettus (eriti identifitseerimismarkeeringuid) toob kaasa meeskonna eemaldamise võistluselt, ja ka teiste pettuses abi osutanud osavõtjate või meeskonna eemaldamise. Lisaks võib žürii teha EAL-le ettepaneku veelgi karmimateks sanktsioonideks.

15.2. Finišijärgne kontroll.

15.2.1. Pärast finišit peab meeskond viivitamata sõitma kinnisesse parki (*Parc Fermé*). Esmalt kontrollitakse:

15.2.1.1. ralliauto vastavust stardieelsele tehnilisele ülevaatusle

15.2.1.2. kas on põhjust võimalikuks karistuseks.

15.2.2. Iga artiklis 15.1.7. esitatud markeeringu puudumisest teavitatakse žüriid.

15.2.3. Ralliauto ja/või selle osade (vastavalt art 15.2.5.) põhjalikum ülevaatus (lahtivõtmine) viiakse läbi protesti korral või žürii või võistluse juhi otsusega. Sel juhul tasub ralliauto lahtivõtmise kulud meeskond.

15.2.4. Kui ralliauto ja/või selle osa võetakse lahti protesti tõttu, peab protestija eelnevalt tasuma võistlusjuhendis märgitud kautsjoni, mis katab kõik protestija nõutud tööde kulud. Kui protest osutub õigustatuks, makstakse kautsjon protestijale tagasi ja kulud nõutakse sisse kostjalt.

15.2.5. Finišijärgsel tehnilisel ülevaatusel kontrollitakse soovitatavalt vähemalt järgmisi komponente:

- vedrustus
- pidurid
- ülekanne
- kere
- turbo ja turbopiiraja.

Finišijärgsesse tehnilisse kontrolli minevad autod valib žürii tehnilise komisjoni esimehe ettekande põhjal.

15.2.6. Ralliautode mootoriplokki peab olema võimalik plommida.

XVI START RALLILE JA PÄEVADELE

Enne ralli ja päeva starti võib korraldaja koguda osalevad ralliautod stardialale tingimustel, mis on esitatud võistlusjuhendis. Sel juhul on karistus hilinemise eest stardialale määratud võistlusjuhendiga, see võib olla vaid rahatrahv.

16.1. Meeskonna liikmed võivad siseneda stardieelsesesse kinnisesse parki 10 minutit enne oma stardiaega. Talvetingimustes võib seda aega pikendada. Stardialal kehtib hoolduskeeld. Võistluse juhi loal võib kasutada käivitamisel abi.

16.2. Stardiaeg märgitakse iga meeskonna ajakaardile.

16.3. Meeskonnale määratud stardiajast hilinemist ralli, päeva või osa starti karistatakse 10 sekundilise ajatrahviga iga hilinetud minuti või minutiosa kohta. Enam kui 15-minutilise startidesse hilinemise korral meeskonda starti ei lubata.

16.4. Meeskondadel on seega võimalik 15 - minutilise hilinemisperioodi jooksul saabuda ralli, päeva või osa starti. Ajakaardile märgitakse neile tegelik lähte-aeg, arvestades stardiintervalle.

16.5. Stardijärjestus jääb muutumatuks, kuni on läbitud vähemalt 10% kogu lisakatsete kilometraazist.

16.6. Stardijärjestus järgmisele päevale määratakse eelmise päeva mitteametlike tulemuste järgi ja avaldatakse võistlusjuhendis määratud ajal. Ohutuskaalutlustel arvestatakse stardijärjestuse määramisel võistlejate kiirust.

XVII AJAKAART

17.1. Ralli stardis antakse meeskonnale ajakaart, millele on märgitud kahe järjestikuse ajakontrollpunkti läbimiseks lubatud aeg. Ajakaart antakse ära osa finišis ja asendatakse uuega järgmise osa stardis. Raamatuks köidetuna võidakse meeskonnale anda ka terve päeva või osa ajakaardid. Kaardivahetus- ja stardiajad tuleb võistlejaile korrektselt avaldada.

Meeskond vastutab ajakaardi esitamise eest erinevatele kontrollpunktidele ja kõigi sinna kantavate märgete ning nende õigsuse eest. Meeskonna kohus on esitada ajakaart kohtunikele õigel ajal ja kontrollida sinna tehtud märgete õigsust.

Tunnid ja minutid esitatakse alati järgmiselt: 00.01-24.00, arvestatakse ainult lõppenud minuteid. Võistluse ametlik aeg on määratud juhendiga.

17.2. Ajakaart peab olema igal hetkel kontrollimiseks saadaval, eriti kontrollpunktides, kus üks meeskonnaliikmetest peab esitama kaardi märgeteks ning ajanäidu fikseerimiseks.

17.3. Iga parandus või lisamärge ajakaardil selleks mitte ettenähtud kohal, toob kaasa võistluselt eemaldamise, välja arvatud juhul kui selle on teinud kohtunik.

17.4. Märke puudumine kontrollpunktist, ajamärke puudumine ajakontrollpunktist või ajakaardi esitamata jätmine kontrollpunktis või finišis toob kaasa võistluselt eemaldamise.

17.5. Ajakaardile võib ajamärkeid teha ainult kohtunik, tehes seda kas käsitsi või väljatrükinä. Võistleja võib teha märkeid selleks ettenähtud kohale.

17.6. Erinevuse meeskonna ajakaardile tehtud ajamärke ja võistluse ametlike dokumentide vahel lahendab võistluse juht.

17.7. Ajakaart tuleb tagastada korraldajale. Katkestamisel tuleb see toimetada lähimasse kohtunikupunkti.

XVIII KONTROLLPUNKTIDE TEGEVUS

18.1. Üldpõhimõtted.

18.1.1. Kõik läbimis- ja ajakontrollpunktid, lisakatsete stardi- ja finišialad, regroupeeringute ja neutralisatsiooni kontrollalad tähistatakse FIA standardtähistega.

18.1.2. Kontrollala algus on tähistatud kollase taustaga hoiatava märgiga. Vähemalt 25 meetri kaugusel asuv kontrollpunkt on tähistatud punase taustaga samasuguse märgiga. Kontrollpunkt peab mõlemal pool teed olema 10 meetri (5 meetrit enne ja 5 pärast) ulatuses piiratud

barjääriga kontrollpunkti segamatu töö tagamiseks. Ligikaudu 25 meetri kaugusel asuv kontrollala lõpp on tähistatud beežil taustal kolme diagonaalse triibuga märgiga.

18.1.3. Kontrollalad (s.o. kollase hoiatava märgi ja beeži, kolme diagonaalse triibuga märgi vahel asetsevad alad) loetakse kinnise parkla alaks (vt art 20.1.2.), kus on keelatud hooldus või abistamine.

18.1.4. Kontrollalal ei või peatuda kauem, kui on vajalik kontrollpunkti ametnikel tööülesannete täitmiseks.

18.1.5. Ideaalajas kontrollpunkti saabumise eest vastutab meeskond, kes võib vajadusel kontrollida oma aega ametlikult kellalt.

18.1.6. Kohtunikud pole kohustatud andma meeskonnale infot nende ideaalaja kohta.

18.1.7. Kontrollpunktid on tööks valmis 45 minutit enne esimese meeskonna saabumist.

18.1.8. Kontrollpunktid võivad töö lõpetada 15 minutit pärast viimase meeskonna ideaalaega, kui võistluse juht ei määra teisiti.

18.1.9. Meeskonnad on kohustatud alluma kontrollpunktide vanematele, rikkujatest teavitatakse žüriid.

18.2. Kontrollpunktide tähistused.

18.2.1. Kasutatakse Lisas II esitatud tähistusi.

18.2.2. Kontrollpunktid, s.o. läbimisja ajakontrollpunktid, lisakatsete stardi ja finišikontrollid ning finišijooned tähistatakse standardtähistega vastavalt Lisas II esitatud joonistele.

18.2.3. Kontrollalad peavad olema tähistatud kolme märgiga järgmiselt: (skeem esitatud värvilisena VM lisana).

Vajadusel, parema nähtavuse saavutamiseks, võib kollase taustaga märki dubleerida kollase tähisega või lipuga, ja punase taustaga märki punase tähisega või lipuga.

18.2.4. Ajakontrollpunkt (AKP).

18.2.4.1. Kontrollala algus tähistatakse kellamärgiga kollasel taustal.

18.2.4.2. Kontrollpunkti tähistatakse kellamärgiga punasel taustal ja kontrollala lõppu tähistatakse kolme diagonaalse triibuga märgiga kollasel taustal.

18.2.5. Läbimiskontrollpunkt.

Kontrollala algust ja kontrollpunkti tähistatakse pitsatimärgiga kollasel taustal, ja kontrollala lõppu pitsatimärgiga punasel taustal.

18.2.6. Lisakatse.

18.2.6.1. Lisakatse start tähistatakse lipumärgiga punasel taustal.

18.2.6.2. Finiši eeltähiseks on finišilipumärk kollasel taustal ja finišijoont tähistatakse finišilipumärgiga punasel taustal.

18.2.6.3. "STOP"-märk asetseb ligikaudu 100 kuni 300 meetrit finišijoonest edasi.

18.3. Kontrollalad.

Kontrollpunkti ametnik peab olema identifitseeritav, ta peab kandma märgistusega vesti

18.4. Läbimiskontrollpunktid.

Nendes kontrollpunktides, mis peavad olema tähistatud vastavalt Lisale I, teevad kohtunikud lihtsalt märke ajakaardile niipea, kui meeskond selle neile ulatab. Läbimisaega ajakaardile ei märgita.

18.5. Ajakontrollpunktid (AKP).

Nendes kontrollpunktides märgivad kohtunikud ajakaardile selle aja, millal kaart neile ulatatakse. Märgitav aeg on täisminutites.

18.6. Kontrollpunkti saabumise toiming.

18.6.1. Saabumise toiming algab hetkest, kui ralliauto möödub kontrollala alguse tähisest.

18.6.2. Kontrollala algust tähistava märgi ja kontrollpunkti vahelisel alal on meeskonnal keelatud peatuda või liikuda ebanormaalselt aeglaselt.

- 18.6.3.** Tegelik ajavõtt ja ajamärke tegemine ajakaardile saab teoks ainult juhul, kui mõlemad meeskonnaliikmed ja nende ralliauto on kohtunike (auto, leti jms) vahetus läheduses.
- 18.6.4.** Saabumisaeg väljendab täpselt seda hetke, mil üks meeskonnaliikmetest ulatab ajakaardi vastavale kohtunikule.
- 18.6.5.** Seejärel märgib vastav kohtunik, kas käsitsi või väljaprintidina ajakaardile täpselt selle aja, mil kaart talle ulatati, ja ei midagi muud.
- 18.6.6.** Saabumise ideaalae on aeg, mis saadakse ülesõiduks kuluva aja lisamisel ülesõidu stardiajale. Need ajad märgitakse täisminutites.
- 18.6.7.** Meeskonda ei karistata varasema saabumise eest, kui ralliauto siseneb kontrollalale saabumise ideaalaja minuti või sellele eelneva minuti jooksul.
- 18.6.8.** Meeskonda ei karistata hilinemise eest, kui ajakaardi üleandmine vastavale kohtunikule toimub saabumise ideaalaja minuti jooksul.
- 18.6.9.** Näide: Meeskond, kes peab saabuma kontrollpunkti kell 18.58, loetakse õigel ajal saabunuks, kui saabumine leiab aset kella 18:58.00 ja kella 18:58.59 vahelisel ajal. Igat erinevust tegeliku saabumisaja ja saabumise ideaalaja vahel karistatakse järgnevalt:
- hilinemine: 10 sekundit iga minuti või minutiosa eest
 - varasem saabumine: 1 minut iga minuti või minutiosa eest.
- 18.6.10.** Võistluse juhil on õigus varem saabunud ja selle eest karistatud meeskonda määrata startima varem ettenähtud stardijärjekorra alusel.
- 18.6.11.** Juhendi või bulletääniga võib määrata ajakontrollpunktid, kuhu võib lubada meeskondi saabuda varem. Ent ajakaardile märgitav aeg on sellest hoolimata võistluse ajagraafikule vastav aeg, mitte tegelik saabumisaeg.
- 18.6.12.** Lõpuks, kui meeskond pole järginud eelpool kirjeldatud saabumistoiminguid (eriti saabudes kontrollalale enne varem määratud aega rohkem kui minut), peab kontrollpunkti vanem teatama toimunud võistluse juhile. Võistluse juht esitab selle kohta kirjaliku ettekande žüriile, kes määrab sobiva karistuse.
- 18.7.** Kontrollpunktist lahkumise aeg.
- 18.7.1.** Kui järgmine ülesõit ei alga lisakatsega, väljendab ajakaardile märgitud saabumisaeg nii ülesõidu finišisse saabumise kui järgmisele lahkumise aega.
- 18.7.2.** Kui ajakontrollpunktile järgneb lisakatse start, peavad olema teostatud järgmised toimingud:
- Neid kahte kontrollpunkti loetakse üheks kontrollalaks (vt art 18.1.3. ja 20.1.2.), mis tuleb tähistada järgnevalt:
 - kellamärk kollasel taustal (kontrollala algus).
 - kellamärk punasel taustal (AKP) ca 25 meetri kaugusel eelmisest.
 - lipumärk punasel taustal (lisakatse start) 50 kuni 100 meetri kaugusel eelmisest.
 - lõpuks, kolme diagonaalse triibuga märk kollase taustal (kontrollala lõpp) 25 meetri kaugusel eelmisest.
 - Ülesõidu lõpu ajakontrollpunktis märgib vastav kohtunik ajakaardile nii meeskonna saabumisaja kui stardiaja järgmisele ülesõidule. Nende kahe aja vahele peab jätma 3-minutilise vahe meeskonnale stardiks valmistumiseks. Kui kaks või enam meeskonda saavad lisakatsele eelnevasse ajakontrollpunkti, siis kaardile kantakse nende esialgne stardiaeg eelmise ajakontrollpunkti järjekorras. Kui ka eelmises AKP-s oli sama aeg mitmel meeskonnal, siis võetakse üleelmine AKP jne.
 - Kohe pärast märgete saamist ajakaardile peab meeskond sõitma lisakatse starditsooni. Järgnevalt märgib kontrollpunkti kohtunik ajakaardile ettenähtud LK stardiaja, mis tavaliselt on ka algusajaks järgmisele ülesõidule. Seejärel annab ta meeskonnale stardi vastavalt VM-s ettenähtud protseduurile (vt p 19.4., 19.5).

d) Kui esineb lahknevus kahe ajamärke vahel, jääb kehtima lisakatse stardiaeg, kui žürii ei määra teisiti.

18.8. Võistluselt eemaldamine.

Meeskonnad peavad žürii poolt võistluselt eemaldamise ähvardusel läbima kõik kontrollpunktid õiges järjekorras ja õiges suunast vastavalt võistluse marsruudile, v.a juhul, kui võistleja teatab võistluse juhile katkestamisest ja uuele päevale startimissoovist

Samuti on keelatud korduv sisenemine samale kontrollalale.

18.8.1. Üldise reeglina hilinemine ideaalajast kahe järgneva ajakontrollpunkti vahel rohkem kui 15 minutit, või hilinemine rohkem kui 30 minutit võistluse päeva ja/või osa finišisse, või kui kogu võistluse hilinemiste summa on rohkem kui 60 minutit toob kaasa žürii teavitamise hilinemise kohta. Hilinemiste summa saadakse tegeliku hilinetud aja, mitte karistusaegade (10 sekundit minuti kohta) liitmisel.

18.8.2. Varasem saabumine ei vähenda mitte mingil juhul hilinemiste summat võistluselt eemaldamisega karistamisel. Ent varasema saabumise eest antud karistusaegu ei arvestata hilinemiste summa leidmisel.

Näited

- Ülesõit A:

Start 12:00 - ideaalaeg 1:00 - saabumisaeg 13:10

Karistus hilinemise eest = 10×10 sekundit = 1 min 40 sekundit

Hilinemiste summasse arvestatakse = 10 minutit

- Ülesõit B:

Start 13:10 Ideaalaeg 1:30 - saabumisaeg 14:20

Karistus varasema saabumise eest = 20 minutit. Hilinemiste summa = 10 minutit (ei lisandunud)

- Ülesõit C:

Start 14:20 Ideaalaeg 2:00 - saabumisaeg 16:30

Karistus hilinemise eest = 10×10 sekundit = 1 min 40 sekundit

Hilinemiste summasse arvestatakse = 10 lisaminutit.

- KOKKU ÜLESÕIDUD A+B+C

Kokku karistused (hilinemiste ja varasemate saabumiste):

$1 \text{ min } 40 \text{ sek} + 20 \text{ min} + 1 \text{ min } 40 \text{ sek} = 23 \text{ min } 20 \text{ sek}$

Hilinemiste summa : $10 + 10 = 20 \text{ min}$.

18.8.3. Võistluselt eemaldamisega karistatavat maksimaalset hilinemiste summat võib žürii, võistluse juhi ettepanekul suurendada. Asjasse puutuvaid meeskondi tuleb sellisest otsusest teavitada esimesel võimalikul juhul.

18.8.4. Hilinemise eest võistluselt eemaldamisest teavitatakse võistlejaid ainult võistluse osa või päeva finišis, otsuse langetab žürii.

18.9. Regrupeeringu kontrollpunktid.

18.9.1. Regrupeeringu alaid võib püstitada võistluse marsruudile. Nendele aladele sisenemisel ja väljumisel kehtivad üldised kontrollaladele kehtestatud reeglid (vt art 18.1., 18.2. ja 18.3.). Regrupeeringu alal võib mootoreid käivitada välise akuga.

18.9.2. Regrupeeringu alade eesmärk on vähendada meeskondade vahelisi intervale, mis on tekkinud hilinemiste ja/või katkestamiste tagajärjel. Arvestatakse vaid regrupeeringu stardiaega, mitte regrupeeringu üldist kestvust.

18.9.3. Näide:

Võistlusele stardib 120 meeskonda.

Esimese regrupeeringu kestvus 4 tundi

Regrupeeringu järgne stardiaeg: 12:01

18.9.3.a. Meeskonna nr 1 regrupeeringu ajakontrollpunkti saabumise ideaalaeg on 8:01.

Meeskonna nr 120 regrupeeringu ajakontrollpunkti saabumise ideaalaeg on 10:00.

18.9.3.b. Meeskonna nr 1 regrupeeringu ajakontrollpunkti saabumise tegelik aeg 8:45. Meeskonna nr 2 regrupeeringu ajakontrollpunkti saabumise tegelik aeg 11:50 (60 meeskonda on võistluse katkestanud).

18.9.3.c. Meeskonna nr 1 stardiaeg on 12:01. Meeskonna nr 120 stardiaeg on 13:00. Peatusajaks kujuneb seega:

3 tundi 16 minutit meeskonnale nr 1

1 tund 10 minutit meeskonnale nr 120.

18.9.4. Saabumisel regrupeeringu kontrollalale ulatavad meeskonnad oma ajakaardid vastavale kohtunikule. Meeskondi teavitatakse nende lähteaegadest. Mootorid peab seistama. Korraldaja võib meeskondadele anda uue(d) ajakaardid kas kinnisesse parki (kui on nii määratud võistlusjuhendiga) sisenemisel või sealt väljumisel.

18.9.5. Regrupeeringu järgne stardijärjestus koostatakse võimaluse korral vastavalt regrupeeringle eelnenud LK tulemustele ja kiirusele. Muudel juhtudel stardivad meeskonnad samas järjekorras nagu eelmiselegi osale.

XIX LISAKATSE

19.1. Lisakatsed on kiiruskatsed üldliikluseks suletud teedel. Lisakatsetel ja kiiruslöikudel võetakse aega sekundikümneendiku täpsusega.

19.2. Lisakatsetel peab meeskond kandma FIA või EAL nõuetele vastavat turvavarustust, rikkumisest teavitatakse žüriid.

19.3. Meeskondadel on keelatud sõita lisakatsetel vastu sõidusuunda, võistlusest eemaldamise ähvardusel. Kui võistleja on lisakatset lühendanud ja see on fikseeritud, siis võistleja saab lisakatse tulemuseks maksimumaja.

19.4. Lisakatsetel starditakse stardijoonelt paigalstardist töötava mootoriga.

Kui meeskond pole tehnilise rikke tõttu võimeline startima 20 sekundi jooksul pärast stardikäsklust, kõrvaldatakse ta viivitamata stardijoonelt ja paigutatakse ohutusse kohta. Meeskonnale võib anda võimaluse uuesti startida. Karistus hilinemise eest määratakse VM art 19.7. kohaselt.

19.5. Lisakatsele startimine toimub järgnevalt:

19.5.1. Stardikohtunik juhatab ralliauto stardijoonele, alates sellest hetkest kuni lisakatsele startimiseni ei tohi ralliauto liikuda. Kui ralliauto koos meeskonnaga on peatunud stardijoonel ees, märgib kohtunik nende ajakaardile lisakatsele startimise aja (tund ja minut). Stardiminutil ulatab ta ajakaardi tagasi meeskonnale ja alustab sekundite lugemist kahanevas järjekorras: 30-15-10 ja viimased viis sekundit sekundihaaval.

Kirjeldatud protseduuri võib asendada elektroonilise aparatuuriga stardihetkeni jäänud sekundite lugemiseks ja stardisignaali meeskonnale hästi nähtaval viisil. See aparatuur võib automaatselt fikseerida valesid ja omada sünkroniseeritud fooritulesid. Eesti meistrivõistluste/karikavõistluste etappidel on kohustuslik EAL-i ajamõõtesüsteem.

19.5.2. Lisakatse stardiviis.

Meeskonnale antakse ajakaart kätte stardieelsel jooksval minutil. Start antakse fooriga (kui võistlusjuhendis ei ole sätestatud teisiti).

- 30 sekundit enne starti süttib 1. sinine tuli
- 15 sekundit enne starti süttib 2. sinine tuli
- 10 sekundit enne starti süttib 3. sinine tuli
- 5 sekundit enne starti süttib 1. punane tuli
- 4 sekundit enne starti süttib 2. punane tuli
- 3 sekundit enne starti süttib 3. punane tuli
- 2 sekundit enne starti süttib 4. punane tuli
- 1 sekund enne starti süttib 5. punane tuli

- Start – punased tuled kustuvad.

Valestardi fikseerib valguskiir 50 cm eespool ralliautot, mille peale hakkavad sinised tuled vilkuma.

19.6. Ettenähtud ajagraafikust hilisema stardi lisakatsele võib määrata ainult vastav kohtunik vääramatut jõu põhjusel.

19.7. Hilinemise puhul lisakatse starti meeskonna süül, annab vastav kohtunik meeskonnale uue stardiaja. Karistus on 1 minut iga hilinetud minuti või minutiosa eest.

19.8. Valestardi eest, eriti sellise eest, mis toimus enne kohtuniku stardisignaali, karistatakse järgmiselt karistusaegadega

- rikkumine - 10 sekundit
- rikkumine - 1 minut
- rikkumine - 3 minutit
- järgmised rikkumised - žürii otsus.

Loetletud karistused ei välista žürii poolseid karmimaid sanktsioone, eriti kui rikkumine kordub.

19.9. Lisakatse lõpeb lendfinišiga, peatumine finišijoonel ja peatumismärgi stoppjoone vahel on rangelt keelatud, rikkujatest teavitatakse žüriid. Aeg fikseeritakse finišijoonel printeriga ajamõõtjaga, mida dubleeritakse stopperiga, millel trükiseade pole kohustuslik. Ajamõõtja lisakatse finišis peab asetsema ajavõtjuonel, mis on tähistatud finišilipumärgiga punasel taustal.

19.10. Igast meeskonnast, kes keeldub startimast lisakatsele talle antud ajal ja stardikohal ning hoolimata sellest, kas lisakatse toimub või mitte, teavitatakse žüriid.

19.11. Meeskond peab lisakatse lõpus peatuma punase "STOP" märgiga tähistatud kontrollpunktis, kus nende finišiaeg (tund, minut, sekund, ka sekundikümnendik) märgitakse ajakaardile. Kui ajamõõtjatel pole võimalik kohe teatada kohtunikele täpset finišiaega, tehakse ajakaardile vaid mäрге ja aeg märgitakse ajakaardile järgmises neutralisatsioonialas või regroupeeringu kontrollpunktis.

19.12. Kui stardis või finišis pole ajamärget võimalik teha meeskonna süül, on karistus võistluselt eemaldamine

19.13. Lisakatsetel saavutatud ajad, väljendatuna tundides, minutites, sekundites ja sekundikümnendikes, lisatakse meeskonna ülejäänud ajas väljendatud karistustele (ülesõitudel, tehnookirjadest vmt). Võistlusjuhendiga võib sätestada võistlusel LK maksimumaja rakendamise. Maksimumaeg arvutatakse valemiga $L(\text{lisakatse pikkus km}) \times 1,2$. Maksimumaeg avaldatakse minutites ja sekundites.

19.14. Lisakatsetel on kõrvaline abi keelatud., v.a art 11.4. kirjeldatud juhtumite korral.

Iga rikkumine võib žürii otsusel kaasa tuua süüdiolva meeskonna eemaldamise võistluselt. Sellest otsusest võib teavitada võistluse osa või päeva finišis.

19.15. Stardiintervallid lisakatsetele järgivad päeva stardile määratud reegleid.

19.16. Lisakatse peatamine

19.16.1. Kui lisakatse ollakse sunnitud ükskõik millisel põhjusel katkestama või peatama, võib meeskondadele omistada sellise aja, millist peetakse õiglaseks.

19.16.2. Ent ükski meeskond, kes oli täielikult või osaliselt vastutav lisakatse katkestamise eest, ei tohi sellest kasu saada. Sellisele meeskonnale antakse aeg, mille nad oleksid tegelikult saavutanud, kui see on nõrgem, kui teistele mis ei ole parem järgnevatele intsidentide osalenud meeskondadele omistatud ajast.

19.16.3. Korralduse lisakatse peatamiseks või katkestamiseks võib anda ainult võistluse juht, kasutades selleks adekvaatset infot toimunud intsidentide kohta:

Lisakatse turvaülemalt või Lisakatse vanemalt või EAL ohutusvaatlejalt.

19.17. Ohutusautod.

Enne esimest ralliautot läbivad raja vähemalt kaks ohutusautot numbritega "00" ja "0". Need autod peavad läbima kõik ralli lisakatsed.

19.18. Ohutusplaan.

Ohutusplaan peab vastama Lisas 2 esitatud plaanile.

19.19. Võistlejate ohutus. SOS/ OK märguanne.

19.19.1 Igas legendiraamatus peab tagakaaneks olema voldituna A4 suurune tahvel , ühel küljel punaselt SOS, teisel roheliselt OK kirjed.

19.19.2 Kui avarii tagajärjel vajatakse arstiabi, tuleb otsekohe kõigile järelsõitvatele 'autodele ja helikopteritele näidata punast SOS tahvlit.

19.19.3 Meeskonna liikmed, kes märkavad SOS tahvlit või purunenud ralliautos olevaid sõitjaid ka ilma SOS tahvlit nägemata, peavad tingimusteta peatuma ning appi töttama. Ka kõik järgnevad peavad peatuma. Ainult teisena peatunud auto peab jätkama liikumist, et informeerida juhtunust rajaäärset lähimat raadioside punkti. Peatuma peab nõnda, et jääks vaba tee päästeabi autodele.

19.19.4 Kõik eelkirjeldatud reeglite rikkujad, kes võisid peatuda, ent seda ei teinud, saavad žüriilt karistuse FIA spordikoodeksi alusel.

19.19.5. Avarii puhul, kus ei saadud kohest meditsiinilist abi vajavaid vigastusi, peab meeskond näitama Legendis olevat OK märki järgnevatele autodele ja igale abi pakkuvale helikopterile.

19.19.6 Kui sõitjad eemalduvad katkestanud ralliautost, peavad nad OK tahvli paigaldama järelsõitjatele hästi nähtavalt ralliauto juurde.

19.19.7. Igas ralliautos peab olema valgustpeegeldav punane ohukolmnurk ja vilkuv kollase tulega käsilamp (vilkur). Ohukolmnurgaga või vilkuriga tuleb sõitjatel tähistada rajal seiskunud ralliauto, paigaldades sellevähemalt 50 m tahapoole hoiatamiseks järelsõitvaid. Esitatu rikkujatest teavitatakse žüriid karistuse määramiseks.

19.19.8. Ohukolmnurk või vilkur tuleb välja panna teepeenrale ka siis, kui seiskunud ralliauto ei jäänud raja sõiduosa peale. Ohukolmnurk või vilkur paigaldatakse sellele tee poolele, kus asub ralliauto. Võimalusel paigaldatakse ohukolmnurk või vilkur teeservast nii kaugemale, kui kaugel asub peatunud ralliauto kõige kaugem osa.

19.19.9. Legendiraamatus peab olema lehekülg juhistega toimimaks avarii puhul (Lisa II).

19.19.10. Katkestanud meeskond peab katkestamisest teatama võistluse korraldajale niipea kui võimalik. Teatamata jätmine, v.a vääramatü jõu puhul, toob kaasa EAL-i teavitamise žürii poolt edasise karistuse määramiseks. EAL võib karistada rahatrahviga.

XX KINNINE PARKLA

20.1. Üldised tingimused.

Kui ralliautod alluvad kinnise parkla reeglitele, on keelatud luukide avamine ning igasugune tehnohooldus ja tankimine. Ralliautod alluvad kinnise parkla reeglitele:

20.1.1. alates hetkest, mil nad sisenevad regroupeeringu alale või päeva finiši alale, kuni sealt lahkumise hetkeni (vt art 18.1.3.);

20.1.2. alates saabumise hetkest kontrollalale kuni sealt lahkumiseni (vt art 18.1.3.);

20.1.3. Alates võistluse finišisse saabumise hetkest kuni protestide esitamise tähtaja lõppemiseni (vt. ptk XXIV) ja žürii poolt kinnise parkla avamiseni.

20.1.4. Kinnisesse parklasse on lubatud siseneda ainult selleks luba omavaid võistluse ametnikke vaid eritoiminguteks.

20.1.5. Meeskonnad võivad siseneda kinnisesse parklasse 10 minutit enne nende stardiaega. Talvetingimustes võib seda aega pikendada. Stardialal kehtib hoolduskeeld. Lahkumisel stardi, regroupeeringu või päeva lõpu kinnisest parklast (vt art 20.1.1.) võib meeskond siseneda kinnisesse parklasse 10 minutit enne oma stardiaega. Kui regroupeeringu vaheaeg ei ületa 15 minutit, võib meeskond püsida regroupeeringu ajal kinnises parklas.

20.1.6. Ainult võistluse ametnikel ja/või meeskonnaliikmetel on lubatud lükata ralliautot stardi, ajakontrollpunkti, regroupeeringu või päeva lõpu kinnisesse parklasse sisenemisel, sees või sealt väljumisel.

20.2. Tehnohooldus kinnises parklas.

20.2.1. Kui tehniline ülevaataja leiab, et ralliauto tehniline seisukord on tavaliikluseks liialt ohtlik, peab ralliauto tehnohoolduse läbi viima ja seda tehnilise ülevaataja juuresolekul.

20.2.2. Tehnohoolduseks kulutatud aeg trahv 1 minut iga minuti või minutiosa kohta. Kui tehnohoolduseks kulutatud aeg põhjustab hilinemise algsest stardiajast, antakse meeskonnale uus stardiaeg.

20.2.3. Erandita ja ainult vastava kohtuniku või tehnilise ülevaataja juuresolekul võib meeskond kinnises parkla aladel võistluse stardis, LK stardis, või regroupeeringu alal vahetada:

20.2.3.1. purunenud või tühja rehvi, kasutades selleks ainult ralliautos olevaid tööriistu;

20.2.3.2. autoklaase, kaasates maksimaalselt kolm abilist.

20.2.3.3. Kui klaaside vahetusel tekib vajadus ralliauto kere ja/või ohutuspuuri õgvendamiseks, kehtib art. 20.2.2.

Regroupeeringu alal võib mootoreid käivitada välise akuga.

20.2.4. Eelpool nimetatud tehnohooldused tuleb lõpetada enne stardiaega. Rikkumist karistatakse vastavalt art. 20.2.2.

20.2.5. Niipea kui ralliauto on pargitud kinnisesse parklasse, peavad meeskonnaliikmed seiskama mootori ja lahkuma kinnisest parklast, ning mitte sinna tagasi pöörduma. Kinnises pargis on keelatud lukustada ralliauto uksi ja süüteluku olemasolul peavad võtmed asetsema süütelukus.

20.3. Kinnises pargis on keelatud ralliautosid kinni katta.

XXI TULEMUSED

21.1. Tulemuste arvutamine

Tulemused saadakse lisakatsetel saavutatud aegade ja kõigi ajas väljendatud karistuste liitmisel.

21.2. Tulemuste avaldamine.

Võistluse käigus avaldatakse tulemusi vastavalt järgnevale art. 21.2.1.

21.2.1. - mitteametlikud tulemused: hetkeseis päeva ajal,

mitteametlikud vahetulemused: päeva lõpus avaldatud tulemused,

mitteametlikud lõpptulemused: korraldaja avaldatud tulemused võistluse finišis,

ametlikud lõpptulemused: žürii kinnitatud lõpptulemused.

21.2.2. Tulemused peavad sisaldama nii lisakatsete aegu kui ka ajas väljendatud karistusi.

XXIII PROTOKOLLID JA ARUANDED

23.1. Protokollid.

Võistluse jooksul toimunud žürii koosolekud protokollitakse eesti keeles ja ja soovitatavalt inglise keeles.

23.2. Aruanne.

Pärast võistlust koostab võistluse korraldaja aruande võistluse kohta.

23.3. Protokollide ja aruannete esitamine.

Protokollid ja vormikohase lõpparuande peab saatma EAL-le seitsme päeva jooksul pärast võistluse finišit.

XXIV PROTESTID JA APELLATSIOONID

24.1. Kõik protestid tuleb esitada vastavalt FIA spordikoodeksile (artiklid alates 171-st).

24.2. Kõik protestid tuleb esitada kirjalikult võistluse juhile koos protestimaksuga, mida ei tagastata, kui protest osutub põhjendamatuks.

24.3. Kui protesti lahendamine eeldab ralliauto eri osade lahtimonteerimist ja hilisemat koostamist, peab protestija tasuma ühe võistlusjuhendiga määratud kahest kautsjonist:

24.3.1. kautsjon protesti eest selgelt määratletud ralliauto osa kohta (mootor, ülekanne, pidurid, elektrisüsteem, kere jne.)

24.3.2. kautsjon protesti eest kogu ralliauto kohta.

24.4. Kõik kulutused ralliauto kontrollimiseks ja transpordiks tuleb katta:

- protestijal, kui protesti ei rahuldatud
- kostjal, kui protest rahuldati.

24.5. Kui protesti ei rahuldatud ja tegelikud kulutused protesti lahendamiseks osutusid suuremateks, tasub vahesumma protestija. Väiksemate tegelike kulutuste puhul tagastatakse ülejääk protestijale.

24.6. Võistlejad võivad esitada apellatsiooni tehtud otsuste vastu vastavalt FIA spordikoodeksile (artiklid 180-st).

24.7. Juhend peab sisaldama informatsiooni ASN-i kehtestatud protesti- ja apellatsioonimaksude kohta.

24.8. VM rakendamine ja tõlgendamine.

Vaidlustes VM tõlgendamisel on otsuste tegemise õigus EAL-il.

LISA I VÕISTLEJATE VAHENDUSKOHTUNIK

ÜLDPÕHIMÕTTED

Teavitama võistlejaid ja olema vahendajaks kogu võistluse jooksul.

See amet usaldatakse ametnikule, kes omab vastavat ASN-i litsentsi, mis eeldab üldmääruste tundmist. Vahenduskohtunik võib osaleda žürii koosolekul, et olla informeeritud vastuvõetud otsustest.

Võistlejate vahenduskohtunik peab olema kergelt äratuntav kõigile võistlejatele. Selleks on soovitatav:

- 1) kanda vastavat märki või vesti,
- 2) tutvustada teda sõitjate koosolekul,
- 3) avaldada tema foto ja kontaktandmed (tel) võistlusjuhendis või bülletäänis.

KOHALOLEK VÕISTLUSE AJAL

Võistluskeskuse avamise järel peab vahenduskohtunik laskma võistluse direktoril koostada ajagraafiku, mis avaldatakse ametlikul teadetetahvilil ja mis sisaldab järgmist:

- viibimine tehnilisel ülevaatusel
- viibimine võistluskeskuses
- viibimine võistluse stardis
- viibimine regroupeeringu vaheajal
- viibimine ralli osade finiši kinnises parklas
- viibimine ralli finiši kinnise parkla läheduses.
- Ülesanded.
- Vastama täpselt kõigile esitatud küsimustele.
- Teavitama või selgitama VM-i, juhendeid ja võistluse käiku.
- Vahendus.
- Vältima selliste küsimuste edastamist žüriile, milliseid on võimalik rahuldavalt lahendada arusaadava selgituse abil (näiteks - selgitama lahknemisi aegades koos ajamõõtjatega) , välja arvatud protestid.
- Võistlejate vahenduskohtunik on kohustatud vältima ütlusi või tegevust, mis võib anda põhjust protestiks.

LISA II

OHUTUS VÕISTLUSTEL

Järgnevad reeglid on kohustuslikud (kuid ei pea sisalduma võistlusjuhendis).

Korraldajatel on soovitatav lisada omapoolseid ettekirjutusi võistlejate ja publiku ohutuse parandamiseks.

Korraldajatel tuleb pöörata tähelepanu Spordikoodeksi Lisas H, eriti art 9.2. esitatud nõuetele.

1. ÜLDINE OHUTUS

1.1. Ohutusplaan.

Korraldajad peavad koostama ohutusplaani vastavalt käesoleva VM-i Lisa II kohaselt. Plaan peab sisaldama täpse joonise nende alade kohta, kuhu on oodata rohkesti pealtvaatajaid (ristmikud, hüpped, jm) ja sisaldama täpsemalt järgmist:

1.1.1. Võistluskeskuse asukoht

1.1.2. Vastutavate ametnike nimed:

- Võistluse juht
- Võistluse juhi asetäitja
- Võistluse arst
- Ohutusülem
- Lisakatsete ohutusülemad

1.1.3. Erinevate ohutusteenistuste aadressid ja telefonid: politsei, haiglad, kiirabi, tuletõrje, päästeteenistus, Punane Rist (või vastav)

1.1.4. Täielik marsruut koos detailse ülesõitude kirjeldustega

1.1.5. Iga lisakatse eraldi ohutusplaan, mis peab kajastama järgnevat:

- a) sisaldama vastutavate ametiisikute ja päästeteenistuse nimekirja, telefoninumbreid, ja lisakatse täpset kaarti ohutusteenistuse paiknemisega
- b) publikule lubatud alasid, muud alad loetakse publikule keelatuiks
- c) abinõud võistlejate ohutuse tagamiseks
- d) abinõud ametnike ohutuse tagamiseks
- e) kadunud meeskondade leidmise protseduur

1.1.6. Ohutusplaan peab täpselt kajastama järgnevat:

- a) publiku ohutust
- b) võistlejate ohutust
- c) võistluse ametnike ohutust
- d) meedia esindajate ohutust

1.1.7. Ohutusplaanis esitatakse võistluse juhi juhitava õnnetusjuhtumite uurimise komisjoni koosseis.

1.1.8. Ohutusplaan peab EAL-le (rallikomiteele) laekuma koos võistlusjuhendi projektiga hiljemalt 4 nädalat enne võistluse toimumist.

1.2. Ohutusülem

1.2.1. Ohutusülem on määratud võistlusjuhendiga. Ta kuulub võistluse orgkomiteesse ja osaleb ohutusplaani koostamises.

1.2.2. Võistluse käigus on ohutusülem pidevalt ühenduses (telefoni või raadio teel) Võistluskeskuse, võistluse arsti ja iga lisakatse stardiga.

1.2.3. Ohutusülem on vastutav ohutusplaani täideviimise ja kontrollimise eest.

1.3. Lisakatse ohutusülem.

1.3.1. Igal lisakatsel on oma ohutusülem, kes allub võistluse ohutusülemale.

1.3.2. Lisakatse ohutusülem peab kontrollima lisakatset ja selle vastavust ohutusplaanile enne 0-auto läbisõitu.

1.4. Ohutuse kontroll.

1.4.1. Kõrgeim vastutav ametnik ohutusplaani täideviimise eest on võistluse juht.

2. PUBLIKU OHUTUS

Ohutusplaani peamine ülesanne on tagada kõigi kõrvalseisjate, kaasa arvatud pealtvaatajate ohutus.

Järgnevad põhilised abinõud (välja arvatud art 2.1.), mis on vastavuses FIA spordikoodeksi Lisaga H, on kohustuslikud kõigil rahvusvahelistel rallidel.

2.1. Hariv film (soovitav kõigile võistlusele).

2.1.1. Reklaamklipi vormis.

2.1.2. Pikkusega 30 sekundit.

2.1.3. Tippsõitja kommentaariga kohalikus keeles.

2.1.4. Ei tohi esitada avariisid.

2.1.5. Tuleb esitada mitu korda.

2.2. Soovitused lisakatsetele.

2.2.1. Iga võistluse ülesehitus peab arvestama kohaliku publiku eelistusi.

2.2.2. Lisakatsete paigutus ja ajagraafik ei tohi soodustada publiku liikumist nende vahel.

2.2.3. Ohutuse peab tagama ka tutvumisperiodil.

2.2.4. Kui lisakatse hilineb või jäetakse ära ohutuse puudumisel, ei iseloomustata seda negatiivselt vaatleja aruandes (välja arvatud juhul, kui probleem tekkis korraldaja süül või ei korraldaja ei lahendatud seda nõuetekohaselt).

2.2.5. Autod (nn. teadustusautod), mis on varustatud valjuhäälditega, peavad lisakatsed läbi sõitma ca 1 tund enne ohutusautosid, et hoiatada pealtvaatajaid ja vajadusel neid keelatud aladest eemale juhtima. Autot võib asendada valjuhäälditega varustatud helikopter. Vajadusel tuleb toimingut korrata.

2.3. Pealtvaatajate julgestus.

Korraldajad ja ametnikud peavad lisakatsete ohutuse tagamisel lähtuma FIA seisukohast, et kogu lisakatse lähiümbrus on publikule keelatud ala. Pealtvaatajaid lubatakse vaid kindlalt piiritletud ja ettevalmistatud vaatealadesse vastavalt ohutusplaanile, mujalt tuleb kõrvalised ära saata

2.3.1. Korraldajad, koostöös korrakaitseorganitega peavad takistama publiku pääsemist keelatud aladele, mis on märgitud ohutusplaanis.

2.3.2. Pealtvaatajaid tuleb takistada liikumast (ka jalgsi) lisakatse teel, kui see on avatud võistluseks (so. 0-auto ja viimase ralliauto vahel).

2.3.3. Lisakatsete ääres ja juurdepääsu punktides tuleb publikut teavitada ohutusnõuetest.

2.3.4. Vastavad kohtunikud või valitud korrakaitseorganid (politsei, kaitseväge jne) peavad tagama pealtvaatajate ohutuse lisakatsetel ja omama oma kohustustele vastavat koolitust ning kandma selgelt äratuntavaid veste.

2.4. Tankimine ja tehnohooldus.

Tehnohoolduse või tankimise aladel, kuhu on pealtvaatajatel lubatud siseneda, peavad korraldajad võtma tarvitusele vajalikud ettevaatusabinõud, mis hoiaksid publiku piisavas kauguses võimalikest ohtlikest toimingutest.

2.5. Õnnetusjuhtumist teavitamine.

Kui võistleja on osaline pealtvaataja vigastusega lõppenud õnnetusjuhtumises, peab ta sellest teatama järgmisse Legendis märgitud ohutussidepunkti vastavalt art 3.3.3. Reegli eiramine võib kaasa tuua karistuse kuni võistluselt eemaldamiseni.

Õnnetusjuhtumiga seotud toimingutes tuleb järgida ka kohalikku seadusandlust.

2.6. Õnnetusjuhtumi uurimine.

Igast surma või raske vigastusega lõppenud õnnetusjuhtumist tuleb esitada aruanne EAL-le. Selle aruande peavad koostama õnnetusjuhtumite uurimise komitee esimees (võistluse juht) (vt art 1.1.8), EAL-i määratud tehnilise komisjoni esimees, ohutusülem, võistluse arst, ja võimaluse korral ka politsei esindaja. Aruanne peab saabuma EAL-i hiljemalt 30 päeva pärast võistluse lõppu, välja arvatud juhul, kui seda takistavad juriidilised või muud seadusandlikud piirangud.

2.7. Ohutusautod ja lõpuautod.

2.7.1. Igal võistlusel peab korraldaja tagama vähemalt kahe ohutusauto töö (00 ja 0). Lubatud on kuni neli ohutusautot.

2.7.2 0- ehk ohutusautodel peavad olema esiosal ja mõlemal esiüksel kleebised suurusega 36x50 cm, millel on kiri OHUTUS (SAFETY) ja numbrid 00 ja 0. Vähemalt ühes 0-autos peab olema videokaamera publiku käitumise jäädvustamiseks. Ohutusautod peavad olema varustatud katusevilkurite ja sireeniga.

2.7.3. Ohutusautodel sõitjad peavad olema kogenud rallisõitjad, kes pidevalt informeerivad toimuvast võistluse juhti. Nad peavad teadma ohutusplaani detaile. 0-autod annavad soovitusi lisakatsete toimumise või ärajätmise kohta. Nad kontrollivad ajamõõtesüsteeme ja ajakaartide täitmist. Ohutusautosid ei tohi juhtida FIA A-prioriteediga sõitjad ja sõitjad, kes on võistluse katkestanud.

2.7.4. Viimastena enne võistlusautosid liikuvad 0-autod on EAL-i volitatud. Kasutatakse erivarustusega autosid kogenud meeskonna juhtimisel (väljaõpe EAL-ist ja rallikomiteest). Ohutusautode (0-autod, "Safety" autod) katkestamisel rajalt väljasõiduga meeskonna süül karistatakse EAL meeskonnaliikmeid litsentside kehtivuse peatamisega.

Ohutusautode juhid peavad läbima võistluse juhi või tema määratud ametniku korraldatud instruktaaži, allkirjastama osavõtutaotluse ja kohustuslepingu ning võistluse lõpul esitama vormikohase ettekande võistluse juhile. Ohutusautode sõitjatel peab olema EAL litsents, kaardilugejail ka kohtunikulitsents.

2.7.5. Korraldaja võib kasutada VIP-autot. Vastav taotlus tuleb esitada EAL Rallikomiteele koos võistlusjuhendi projektiga. Auto juhil peab olema kehtiv ASN sõitjalitsents. Kasutada võib EAL/FIA ohutuseeskirjadele vastavat autot, sõitjatel vähemalt oma klassi tasemel ohutusvarustus (kiiver, ülikond jne.). Meeskond peab osalema 0-autode instruktaažil. Auto ajagraafiku kehtestab võistluse juht, tema stardikoht võib olla ka ohutusautode vahel, kuid mitte hiljem 00-autost.

2.7.6. Ohutusautode rakendamine on kohustuslik, nende majandamine on korraldaja ülesandeks tagada 0-autode meeskondade kahe liikme tasuta majutamine võistluse eel ja ajal ning kompenseerida tuleb kõigi 0-autode kütusekulu raja kahekordseks läbimiseks.

2.7.7. 45-60 minutit enne esimest startijat peavad LK läbima teavitusautod hoiatamiseks ja juhendamaks publikut. Autod on varustatud valjuhäälditega.

2.7.8. Korraldaja peab tagama lõpuauto töö (Sweeper Car). Auto liigub rajal pärast viimast võistlejat. Autol peab olema roheline vilkur.

2.7.9. Loetletud autod (v.a EAL ametlikud 0-autod ja lõpuauto) peavad läbima eeltehnilise ülevaatuse.

2.8. Ohutus ülesõitudel.

Ralli marsruudi ja ajagraafiku koostamisel tuleb arvesse võtta tavaliikluses valitsevaid tingimusi.

2.9. Publiku teavitamine.

Publikut tuleb teavitada kasutades erinevaid vahendeid:

- trüki- ja elektroonilist meediat
- plakateid
- reklaamvoldikuid
- nn. teadustusautosid, mis valjuhääldite vahendusel teavitavad rajaäärset publikut 45 minutit kuni tund enne esimese võistlusauto starti.

3. VÕISTLEJATE OHUTUS

3.1. Ohutusteenistused.

3.1.1. Iga lisakatse stardis:

Vastavalt Lisa H pt. 9.2. ja 9.4.:

1 kiirabiauto

1 elustamist valdav arst

1 parameedik

2 4-kilogrammist tulekustutit koos kvalifitseeritud isikuga
sidevahend sidepidamiseks Võistluskeskusega

3.1.2. Pikemate lisakatsete (rohkem kui 15 km) keskel lisaks iga 15 km kohta

1 kiirabiauto

1 elustamist valdav arst või parameedik

sidevahend sidepidamiseks Võistluskeskusega.

3.1.3. Lisakatse finišis:

2 (minimaalselt) 4-kilogrammist tulekustutit.

3.1.4. Kas,

a) tehnohooldusalal või mitte kaugemal, kui 15 kilomeetrit lisakatsest või,

b) lisakatse stardis

1 riigi kõrgeima litsentsikategooriaga elustamisvahenditega varustatud erimeditsiini liikuv üksus
(vastavuses FIA spordikoodeksi lisa H p 9.4.),

1 päästeteenistuse auto.

sidevahend sidepidamiseks Võistluskeskusega.

Kui asukohaks on tehnohooldusala peab valmis olema kaks vastavat sõiduvahendit juhuks, kui üks kutsutakse sündmuspaigale.

3.1.6. Esimene esmaabiauto peab olema võimeline saabuma lisakatsele võimalikult kiiresti ja olema varustatud järgnevaga:

a) meditsiiniline personal vastavalt Lisa H p. 9.2.

b) meditsiinitehnika vastavalt Lisa H p. 9.2.

c) esmaste päästevahendite komplekt, mis koostatud koostöös võistluse arsti ja tehnilise komisjoni esimehega

d) 2 4-kilogrammist tulekustutit koos kvalifitseeritud isikuga

e) sidevahend sidepidamiseks Võistluskeskusega

f) hoiatusalarmiga

g) eraldusmärkidega

Märkus: Vastavalt maastikule võib esimese esmaabiauto asendada kahe autoga:

1 kiirabi (a+b+e+g)

1 päästeteenistus (b+c+d+e)

3.2. Ennetavad abinõud (märguanded ja tõkked).

3.2.1. Lisakatsetele juhtivad teed tuleb sulgeda liikluseks järgnevalt:

a) lisakatsetele juhtivad või nendega ristuvad teed, kus on võimalik tavaliiklus, tuleb tõkestada ja mehitada kohtuniku, politseiniku või mõne teise vastutava isikuga.

b) lühikesed kõrvalteed (näiteks taludesse jm juhtivad teed) tuleb tõkestada või blokeerida ohutuslindiga, millel on kirjalik hoiatus võistluse toimumise ja rajal viibimise keelu kohta.

3.2.2. Ohutusautode ülesandeks on kontrollida kõikide tõkete olemasolu ja teavitada viivitamatult Võistluskeskust nende puudumisest või ebapiisavusest, mis võib ohustada lisakatse läbiviimist.

3.2.3. Kohtunikepunktid tuleb paigutada lisakatsete äärde julgestuseks selliselt, et:

oleks võimalik takistada publikut sisenemast keelatud aladele tahvlite, barjääride, lintide, vilede ja valjuhääldite abil

võimaluse korral hoiatama võistlejaid takistustest lisakatsetel kollaste lippude abil.

3.2.4. Kollaste lippude vajadusel tuleb toimida järgmiselt:

a) kollaseid lippe võib näidata ainult nn. 5 km sidepunktides (vt. p. 3.3.1.)

b) neid võib näidata ainult kohtunik, kellel on vastav kollane vest sidepunkti märgiga

c) iga sõitja, kellele näidatakse kollast lippu, peab vähendama kiirust. Selle meeskonna aja määrab žürii vastavalt Art 19.16.

d) kui sõitja eirab kollast lippu (ei vähenda kiirust), määrab žürii karistuse kuni võistluselt eemaldamiseni.

3.3. Järeelvalve.

3.3.1. Kõigil lisakatsetel peab iga 6 kilomeetri järel asetsema sidepunkt rajal liikuvate ralliautode asukoha määramiseks ja võistluse kontrolli all hoidmiseks.

3.3.2. Sidepunktide asukohad peab olema märgitud legendi ja tähistatud vähemalt 50 cm diameetriga, sidepunkti märgiga. Sidepunkti tähiseks on sinine raadio märk valgel taustal.

3.3.3. Hoiatav lisamärk peab paiknema 100 kuni 200 meetrit enne sidepunkti.

3.3.4. Lisakatse keskele paigutatud kiirabi peab seisma sidepunktis. Sel juhul peab sidepunkti märgi all asetsema vastav lisamärk (roheline või punane rist).

3.3.5. Ralliauto asukoha määrab võistluskeskus või lisakatse ohutusülem. Ralliauto asukoha määramise toimingud kadunud võistleja leidmiseks koostab korraldaja ja need peavad olema kirjas võistluse ohutusplaanis.

3.3.6. Tungivalt soovitatav on kiiruskatsetele ristmikult pöörete hoiatusmärkide paigaldamine (kohustuslik kiiruskatsetele, kus tutvumine on keelatud või korraldatud vaid kolonnis läbisõiduna). Hoiatusmärgid näitavad pool-, täis- ja tagasipöördeid vasakule või paremale. Märgid paigaldatakse tee paremale servale ca 1 m kõrgusele. Ohumärk dubleeritakse ka tee vasakul poolel. Punased märgid paigaldatakse vahetult pöördetele, kollased eelmärgid 100 ±2 m kaugusele enne punaseid.

3.4. Legendi "SOS/OK" märk

3.4.1. Igas Legendis, soovitavalt tagakaanel peab olema roheline või punane rist ja selle teisel küljel "OK" märk. Õnnetusjuhtumi korral, kus ei vajata meditsiinilist abi peab üks meeskonnaliikmetest näitama "OK"-märki järgmistele autodele ja vajadusel ka abipakkuvale helikopterile.

3.4.2. Kui meeskond on sunnitud ralliauto juurest lahkuma, peab "OK"-märgi asetama järgmistele kolmele (3) võistlejale nähtavale kohale.

3.4.3. Kui vajatakse aga kohest meditsiinilist abi, peab vähemalt kahele järgmisele autole ja vajadusel ka abipakkuvale helikopterile punast või rohelist risti.

3.4.4. Käesolev reegel peab meeskonnaliikmetele olema tutvustatud kirjalikult nendele esitatavas dokumentatsioonis.

3.4.5. Igat meeskonda, kes hoolimata võimalusest ei järgi seda reeglit, karistatakse vastavalt Spordikoodeksile.

3.5. Evakuatsioon.

3.5.1. Evakuatsiooniplaan igale lisakatsele peab olema esitatud ohutusplaanis (kas kaardi või diagrammi kujul).

3.5.2. Marsruudi ümbruses paiknevate haiglate esmaabiosakondades peab olema kõrgendatud valmisolek.

4. AMETNIKE OHUTUS

4.1. Kuigi korraldajatel lasub esmane vastutus publiku ja võistlejate ohutuse tagamisel, on ka võistluse ametnike ohutuse tagamine väga suure tähtsusega.

4.2. Korraldajad peavad tagama, et võistluse ametnikud ei peaks oma kohustusi täites asetama ennast ohtlikku olukorda.

4.3. Ametnike vastav ettevalmistus kuulub korraldaja kohustuste hulka.

5. VÕISTLUSE KORRALDUS, LISAKATSETE VALIK

Võistlused tuleb EAL-is nõuete kohaselt registreerida pärast kooskõlastamist EAL rallikomitees.

5.1. Korraldustoimkond.

Korraldustoimkonda kaasatakse võistluse juht, rajameister, võistluse sekretär, ohutusülem, tehnilise komisjoni esimees, pressiülem.

5.2. Ralli korraldamine (teede sulgemine, liikluskorraldus, teede taastamine, teavitamine, ohutus) tuleb kirjalikult kooskõlastada:

- kohaliku omavalitsusega
- teedevalitsusega, teehooldusettevõttega
- metskondadega
- erateede valdajatega
- maanteeametiga
- liikluspolitseiga
- päästeameti, haiglatega

Lisakatsete ääres elavaid inimesi ja asutusi tuleb võistluse toimumisest eelnevalt teavitada kirjalike meeldetuletustega, teelõigu sulgemisajaga ja vabandustega ebaseadmisega põhjustamise pärast.

5.3. Soovitav keskmine kiirus.

Soovitav keskmine kiirus ülesõitudel on 40 km/h. Ülesõidu lühim lubatud kestus on 10 minutit või soovitusliku kiiruse järgi arvestatud aeg pluss 5 minutit. Kui ülesõit on üle 20 km pikk, võib arvestada suurema keskmise kiirusega sõltuvalt teeoludest.

5.4. Lisakatsete valik.

a) Lisakatsete stardi ja finišialad peavad olema vähemalt 300 m kaugusel üldliikluseks avatud teedest (näiteks suuremate teede ristmikest). Lisakatsete soovitatav pikkus 2-30 km, (v.a publikukatsed). Lisakatsed tuleb valida nõnda, et kiireima ralliauto keskmine kiirus lisakatsel ei ületaks 130 km/h. Lisakatsete teed ja suubuvad teed tähistatakse hoiatusteadetega hiljemalt 10 päeva enne võistlust. Lisakatsetel peab olema sama katend kogu ulatuses (kas kruus või asfalt), lubatud on lühikesed teise kattega lõigud (läbisõit asulast, hoovid, katteta ~50 m pikkused tähistatud lõigud).

b) Lisakatsed tuleb valida selliselt, et vältida hooldeautode ja pealtvaatajate liigset sõitu. Soovitav on rada projekteerida kaheksakujuliste sõlmedena, mille keskpunktiks avar hooldusparkla.

5.5. Lisakatsete korraldamine.

5.5.1. Pealtvaatajate julgestus.

Igal lisakatsel tuleb tagada täielik julgestus piisava arvu hea ettevalmistusega julgestustöötajate poolt. Julgestajad peavad kandma eraldusmärke ning omama hoiatusvilet. Kõik lisakatsel viivad teed suletakse ja tähistatakse ohutust kaugusest, tagades väljasõidualad kurvides ja otsesõiduvõimalused (min 100 m) ristmikel. Otsesõidualad kaetakse lintidega nn "ümbrikukujuliselt" (2 diagonaallinti). Teed suletakse aedade, lintide, liiklusvahendite jmt abil. Pärast ohutustähistuse tuleb rajale püstitada ka võistlejaid abistavaid raja kulgemist näitavaid linte ja tähiseid, mille värv erineb ohutustähistest. Teede sulgemiskohad ja rohkearvulise pealtvaatajaskonnaga alad mehitatakse julgestustöötajatega ning vajadusel politseinikega. Pealtvaatajate kogunemiskohtadesse püstitatakse hoiatussildid. Julgestajad vastutavad rajatähiste ja hoiatusmärkide taaspüstitamise eest. Tähistatakse pealtvaatajate keelualad siltide, lintide vms.

5.5.2. Lisakatse juhtimine.

Lisakatse ohutuse ja sujuva kulgemise eest vastutab lisakatse vanem koos lisakatse ohutusülemaga.

Lisakatse vanem ja ohutusülem koos oma asetäitjatega peavad kandma punaseid eraldusmärke või eririietust, teised kohtunikud kollaseid märke (riietust). Lisakatse vanem töötab stardis, tuvastab valestardid ning teeb neist ettekande finišisse ja võistluse juhile. Lisakatse ohutusülem töötab samuti stardialas. Lisakatse vanemametnike nimed koos korraldajaklubidega loetletakse Legendiraamatus.

5.5.3. Lisakatse start ja finiš. Lõpuauto.

a) Lisakatse stardiala piiratakse lintidega, jättes pealtvaatajaile võimaluse alast mugavalt mööduda. Stardikell/foor peab paiknema tee serval hästi nähtavalt juhile. Stardikorraldus kirjeldatakse juhendis, kasutatakse EAL ajamõõtesüsteemi.

b) Lisakatse finiši pidurdusmaa peab olema ca 300 m pikk. Lisakatse finišijoon ajavõtuks ei tohi paikneda vahetult enne pööret ristmikul või enne järsku kurvi. Finišitsoon eraldatakse lintidega pealtvaatajaist. Lisakatse finišisse Stop-kontrollpunkti kõrvale tuleb püstitada infotahvel mitteametlike tulemuste esitamiseks eelkõige sõitjatele ja ajakirjanikele. Infotahvil esitatakse ainult ralliautode numbrid ja tulemused, tahvel peab olema piisavalt suur ja kõigile hästi nähtav.

c) Võistlejatele peab rajal järgnema eritunnustega lõpuauto. Lõpuauto varustusse kuulub roheline vilkur, lisakatsetel võib ta liikuda pärast kõigi startinute ja mittekatkestanute finišisse jõudmist. Lõpuauto meeskond peab arvet rallil katkestanute kohta, kogub lisakatsetelt informatsiooni, informeerib võistluse juhti jmt.

5.5.6. nn superlisakatsete korraldamine peab olema eraldi kooskõlastatud EAL-is, lisakatse ohutusplaan tuleb koostada täpsel alusplaani analoogselt kiirusaladel nõutuga. Lisakatse pikkuseks

1,5-5 km, võib korraldada paarissõitu, tagurpidi stardijärjekorda, kahte samaaegselt toimuvat lisakatset samal teelõigul (nn karusell-tüüpi), vaba stardiaega hipodroomisõiduks jt. Superlisakatsetel tuleb kasutada kollaseid hoiatuslippe kohtunikepunktides analoogselt rallikrossile.

LISA III TINGIMUSED REHVIDELE

1. Kõik rehvid peavad olema vulkaniseeritud mustriga.

2. Mustriga rehvi definitsioon.

2.1. Kontrollpinna definitsioon.

Rehvi mustrialala 170 mm laiusel (85 mm kummalegi poole rehvi tsentrijoonest) ja 140 mm läbimõõdul. Nimetatud alas peavad vähemalt 5,5 mm sügavad ja vähemalt 2 mm laiad sooned, mille suurim kaldenurk mustri mügarate vahel on 60°, katma vähemalt 17% pinnast. Nimetatud muster peab olema saadud vulkaniseerimise teel.

	Laius x Pikkus	Pindala	17% pindalast
9"	170x140	23800	4046
8,5"	161x140	22540	3832
8"	148x140	20720	3522
7,5"	142x140	19880	3380
7"	133x140	18620	3165
6,5"	124x140	17360	2951

2.2. Kirjeldatud ala piirjoonega kohtuvate soonte laiuse summa peab võrduma vähemalt 4 mm.

2.3. Radiaaljoonega puutuvate soonte laiuse summa peab võrduma vähemalt 16 mm.

2.4. Sildavad, samuti läbilõigatud mügarad loetakse mustri hulka siis, kui nende kõrgus jääb 2 mm allapoole.

2.5. Mustri käsitsi lõikamine homologeeritud rehvidel on lubatud.

3. Tingimused rehvidele võistluse käigus.

3.1. Punkti 2.1. kontrollitakse iga ralli stardis ja iga kord, kui võistleja vahetab kulunud rehvi uue vastu.

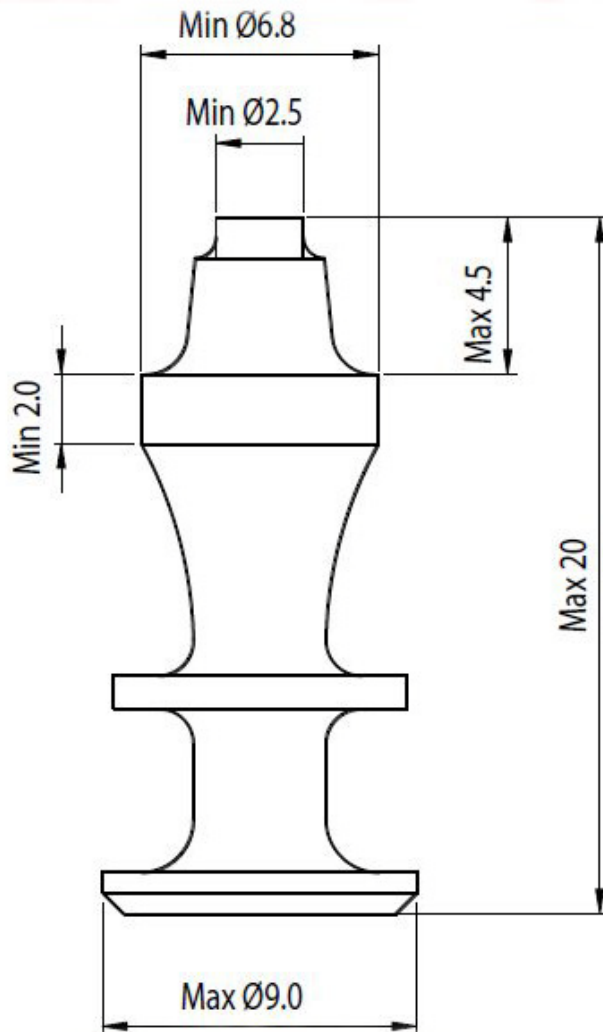
3.2. Võistluse igal hetkel peab muster säilitama vähemalt 1,6 mm sügavuse 3/4-l mustri kogu pinnast. Tootjatele soovitatakse teha rehvidele vastavad markeeringud reegli paremaks visuaalseks kontrollimiseks.

3.3. Kasutatud rehve võib uuesti kasutada, kui mustri sügavus on vähemalt 1,6 mm ja rehvi paikneb ralliautos. Iga ralliautos asetsev või sinna tehnohoolduses paigutatud komplektne ratas peab sinna jääma kuni järgmise tehnohooldusalani. Ühtki kompleksset ratast ei tohi ralliautosse paigutada või sealt välja võtta mujal, kui tehnohooldusaladel või rehvi vahetuseks lubatud aladel.

4. Talvistel võistlusel kasutatavad rehvid (naastrehvid)

Ralliautodel võib kasutada ainult selliseid naastrehve, mis vastavad järgmistele nõuetele:

- naastud peavad olema kõvast materjalist, teritamata, silindrilise kujuga
 - naastu põiklõige peab moodustama kogu naastu ulatuses täisringi
 - naast ei tohi olla torujas (seest õõnes), ka mitte kulununa
 - tüve osa läbimõõt on kuni 9 mm
 - naastu keskosa kõvasüdamiku läbimõõt on vähemalt 2,5 mm. Südamik peab olema silindriline, homogeenne ja lamedalt lõigatu
 - naastu üldpikkus on kuni 20 mm
 - naastu kaal on kuni 4 grammi
 - naast tuleb rehvidele kinnitada väljastpoolt
 - naastude arv on kuni 20 tk rehvi veerepinna ümbermõõdu iga vabalt valitud pikkusdetsimeetri kohta. Naastude arv loetakse 3 dm ulatuses, mõõtealasse ei tohi jääda üle 60 naastu.
- (Vaata joonis "Naast").



Joonis 1. Naast

Tehniline kontroll võib kohustada meeskonda eemaldama vajalik arv naastusid suvalisest kohast rehvil.

5. Kontroll.

Igal hetkel võistluse ajal võib kontrollida rehvide vastavust reeglitele.

Rehv, mis ei vasta reeglitele, markeeritakse vastava pitsatiga ja seda ei tohi rohkem kasutada. Kui lisakatse stardis leiab tehniline ülevaataja, et võistleja kasutatava rehvi mustri minimaalne sügavus ei vasta reeglitele (vt p 4.2.), peab võistleja enne startimist vahetama rehvi ralliautos paikneva varurehvi vastu eeldusel, et see vastab tingimustele.

Lisakatse stardi vanemkohtunik annab seejärel võistlejale uue stardiaja.

Igast rehvingimuste rikkumisest teavitatakse žüriid. Rikkumine võib kaasa tuua karistuse kuni võistluselt eemaldamiseni.

6. EAL ja korraldaja võivad piirata meeskondade kasutatavate rehvide arvu olenevalt võistluse lisakatsete kilometraazist.