

# EESTI AUTORALLI VÕISTLUSMÄÄRUSE LISAD 2018

## LISA I EESTI RALLI VÕISTLUSMÄÄRUSE TÄPSUSTUSED

### I ÜLDMÕISTED

#### 1.1. Rallivõistlus (ralli)

Rallivõistluse 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 tavaliiiklusele 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. Rahvusvaheline ralli

Rahvusvaheline ralli on FIA kalendris registreeritud ralli. FIA meistrivõistlustel ja rahvusvahelistel rallidel juhendatakse nende võistluste korraldusreeglitest.

##### 1.1.2. Rahvuslik ralli

Rahvuslik ralli on EALi kalendris registreeritud ralli. EAL loal võivad rahvuslikel rallidel osaleda ka teiste riikide litsentsidega sõitjad ja registreerijad.

1.1.2.1. Eesti meistrivõistluste/karikavõistluse sarja kuuluvate rallide lisakatsete arv on vähemalt 5, nende kogupikkus  $100 \pm 20$  km (suurema lisakatsete kogupikkuse korral on vaja rallikomitee kooskõlastust).

##### 1.1.3. Sprintralli

Ühepäevane lühiralli, mille rajaga tutvumine ja lisakatsed toimuvad samal päeval, erinevate lisakatsete arv vähemalt 2, lisakatsete kogupikkus 30-60 km. Sprintrallil võivad olla klassid ka noortele (alates 14-aastastele) vastavalt EAL rallikomitee eritingimustele. Noortele võib korraldada ka eraldi sprintrallisid.

##### 1.1.4. Rahvaralli (vt eraldi määrustik)

##### 1.1.5. Klubidevahelised ja liikmetevahelised rallid

Klubidevaheliste ja ühe klubi liikmete vaheliste rallide korraldamine on eriloata keelatud.

### 1.2. Faktikohtunikud

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. Faktikohtunike nimekiri avaldatakse Ametlikul

Teadetetahvilil. Faktikohtunike ettekandeid ei saa protestida (FIA Spordikoodeksi p.13.6.1).

### 1.3. Karistused

Karistusi võivad määrata EAL ja võistluse žürii kogu FIA Spordikoodeksi art 12.3 esitatud skaala ulatuses kõigi võistlusega seotud rikkumiste eest. Juhendis esitatud erisätete rikkumise eest võib karistusi määrata ka korraldaja. Muude autospordi mainet kahjustavate tegude ja käesoleva võistlusmääruse punkti 1.1.5. nõuete rikkumise eest võib EAL määrata sama skaala kolme rangema karistumäära rakendamisel karistust ka katseajaga.

## II ÜLDISED MÄÄRUSED

#### 2.1.1. Klasside ühisarvestus

Klasse ja rühmi võib juhendis ja üldjuhendis jagada eraldiarvestusse.

#### 2.1.2. Tehniline kaart

Ralliautol peab olema ASN-i või FIA väljastatud auto tehniline kaart.

#### 2.1.3. Tõendusvorm

Võistluse tehniline komisjon võib tehnilise kontrolli ajal nõuda kasutatava ohutusvarustuse ja kütuse kohta tõendusvormi täitmist.

#### 2.1.4. Ralliautod, tehnilised eeskirjad, registreerimistunnused.

Ralliautod jagatakse rühmadesse ja klassidesse vastavalt FIA ja EAL eeskirjadele.

E-rühma ralliautod vaadatakse enne tehnilise kaardi väljastamist üle EAL tehnikakolleegeiumi esindaja poolt.

Ralliautod võetakse arvele Maanteeameti Liiklusregistris. Registritoimingud Liiklusregistris eeldavad EAL kaaskirja esitamist.

Ralliautod võivad üldliikluses osaleda vaid EAL-s registreeritud võistluse ja treeningu ajal legendiraamatus näidatud teedel.

Väljastatud numbrimärgid peavad asuma ralliautol selleks ettenähtud kohtades. Tagumine registreerimismärk peab olema valgel ajal loetav 40 m kauguselt ja pimedal ajal, koos asjakohase valgustusega 25 m kauguselt.

Kõik ralliautod peavad omama registreerimisnumbrimärki (registreeringut) ning liikluskindlustust.

#### 2.1.5. Lubatud müratase

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

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

Müramõõtja peab olema perioodiliselt metrooloogiliselt kontrollitud (kalibreeritud).

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 panna näidikul olevast väärtusest 1 dB (A) võrra madalam väärtus.

#### 2.1.6. 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.

#### 2.1.7. Muu ohutusvarustus

Ralliautod peavad vastama FIA Spordikoodeksi lisa J ohutusnõuetele (E-rühm EAL VM). Lisaks peab ralliautos olema kinnitatud ohukolmnurk, soovitatavalt ka kollase tulega vilkuv käsilamp (kohustuslik rallidel, mille lisakatseid sõidetakse pimedal ajal). Võistluse osal, mis sõidetakse pimedal ajal, peab autos olema kinnitatud Liiklusseaduse kohane ohutusvest vähemalt I juhile.

Ohutusvarustuse vastavust ohutuseeskirjadele kontrollitakse rallieelsel ülevaatusel.

#### 2.1.8. Velgede eritingimused

FIA Spordikoodeksi Lisa J Art. 254 p 7.4 nimetatud velje kaalud kehtivad kõikidele üle 2 l mootoriga N rühma autode velgedele olenemata nende materjalist või valmistamise tehnoloogiast.

#### 2.1.9. Heitmete vähendamise seadmed

Kõikidel alates 01.07.2002. a valmistatud N ja R rühma autodel on väljalaskesüsteemis nõuetekohase katalüsaatori kasutamine kohustuslik.

### 2.2. Päeva pikkus ja kiiruspiirang

#### 2.2.1. Meeskonna päeva kestus ei tohi ületada 18 tundi.

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 seisu-aeg kestma vähemalt sama kaua kui päeva kestus. Kui päeva kestus on 6 tundi või kauem, peab seisu-aeg 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. Aeg, mille jooksul peab meeskond jõudma järgmisesse ajakontrollpunkti, määratakse legendi ajatabeliga.

### **III VÕISTLUSJUHE**

#### 3.1. Nõuded võistlusjuhendile

##### 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 bulletäänides avaldatud määrustele ja tõlgendustele.

##### 3.1.2. Võistlusjuhend täiendab üldjuhendit ja võib kehtestada lisatingimusi. Võistlusjuhend ei või minna vastuollu Võistlusmäärusega.

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](http://www.autosport.ee).

Võistlusjuhendil, nagu ka kõigil teistel ralliga seotud trükistel, 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 muu hulgas, millal ja kus avaldatakse ametlikud tulemused.

Tulemuste võimalikust hilinemisest ja avaldamise uuest ajast peab teatama Ametlikul

Teadetetahvil. Võistlusjuhendis avaldatakse žürii esimese koosoleku toimumisaeg.

#### 3.2. Võistlusjuhendi rakendamine ja tõlgendamine

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

3.2.2. Protestid otsuste vastu saadetakse läbivaatamiseks ja lahendamiseks žüriile (FIA Spordikoodeksi art 11.11.4.i jt). Protestiaeg on 30 minutit pärast esialgsete tulemuste avaldamist Ametlikul Teadetetahvil.

3.2.3. Juhtumi, mis pole juhendiga määratud, vaatab läbi žürii, kellel on ka ainsana otsustusõigus (FIA Spordikoodeksi art 11.9).

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

### **IV VÕISTLUSE AMETNIKUD**

#### 4.1. Võistluse kohtunikud

Vähemalt üks žürii liikmetest peab olema kogu ralli kestel võistluskeskuses, et vajalikke otsuseid oleks võimalik vastu võtta viivitamata. Piisavate sidevahendite korral pole see vajalik.

#### 4.2. Vaatleja

4.2.1. Kõigile rallidele võib EAL määrata oma vaatleja.

4.2.2. Vaatleja ei tohi olla sama võistluse ametnik.

4.2.3. Otsuse lisakatse ärajätmiseks teeb võistluse juht ohutusvaatleja esildise põhjal.

4.2.4. Ohutusvaatleja lähetuskulud enne rallit katab EAL, võistluse ajal on ta korraldaja ülalpidamisel. Ohutusvaatleja esitab aruande EAL-ile 7 päeva jooksul pärast võistluse lõppu.

### **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 registreerijalitsentsi omanik ning ka registreerija poolt kirjalikult volitatu.

Osavõtuavalduse allkirjastamisega tõendavad sõitjad oma juhtimisõiguse olemasolu.

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

5.1.4. Registreerijat saab vahetada dokumentide kontrolli lõpuni.

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

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

5.2. Meeskonna liikmetelt nõutakse sõitjalitsentsi ja juhtimisõigust tõendavaid dokumente, mille kehtivuse eest vastutavad meeskonna liikmed ise. Vanuse alampiir on 16 a täitumine, neljarattaveolistel ralliautodel sõitmiseks 17 a täitumine. Meeskonnas võib olla ainult üks piiratud juhtimisõigusega sõitja. Nooremad, kui 16 aastased sõitjad võivad osaleda ainult Rallikomitee eriloal, mille saamise eelduseks on igal juhul EAL Akadeemia edukas läbimine ja Noortekollegiumi soovitus. Noorterallidel kehtivad nõuded on sätestatud noorteralli üldjuhendis.

5.3. Stardijärjekorra koostab võistluse juht, arvestades rallikomitee kiirustabelit ja hooaja punkttabelit. Kiirustabeli koostamise põhimõtted - igalt rallilt läheb igal võistlejal arvesse selle LK kaotus, kus võistleja kaotus kiireimale N4-le oli väiksem. Vaadeldakse 7 viimast rallit, millest võetakse parim. Valik tehakse vähemalt 10 km pikkuste katsete hulgast. Korraldajal on siiski õigus kiirustabelit mitte arvestada, kui võistleja 3 ralli tulemustes on suuri ( üle 2 sek/km) kõikumisi. Stardijärjekord ja stardiajad avaldatakse Ametlikul Teadetetahvilil pärast žürii heakskiitu.

## **VI KINDLUSTUS**

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

6.2. Kindlustusmakse, mis sisaldub osavõtutoetuses, peab piisavalt katma tsiviilvastutuse kolmandate osapoolte ees.

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

6.4. Võistluse korraldajal on kohustus teavitada EALi viivitamata toimunud õnnetustest, kus kahjustati kolmanda osapoolte vara.

## **VII MEESKONNA KOOSSEIS**

7.1. Kui üks meeskonna liikmetest katkestab, tuleb sellest teavitada žüriid.

Ralliautosse võib lubada kolmanda isiku ainult siis, kui transporditakse vigastatut.

## **VIII MARSRUUT, LEGEND, AJAKAART, SUPERRALLI**

8.1. Legend.

Legendiraamatu igal positsioonil märgitud teekond on kohustuslik, selle mitteläbimist karistatakse vastavalt nii Ralli VM kui käesoleva Lisa p.14.2-le.

8.1.2. Legendiraamat vormistatakse järgmistele tingimuste kohaselt:

a) formaat A5, trükituna lehtede mõlemale poolele (LK algab uult lehelt)

b) raamat 360 kraadi lahtipööratavalt spiraalköites

c) inglise- ja eestikeelne tekst

d) Lisakatsete lehed (joonised) eri tähistusega.

e) legendis peab kasutama tingmärke, mis esitavad teekatet (vertikaalne kesktulp täidetuna näitab kruusakatet),

f) legendis peab esitama päästeside ja kiirabide kohad

g) raamatu alguses peab olema tingmärkide seletus

j) enne LK lehti peab olema LK kaart (skaala, sõidusuund, ümbersõidu tee, start, finiš, sidepunktid, LK nimi ja pikkus)

i) lehel võib olla kuni 6 joonist. Joonised tuleb numereerida (positsiooninumbrid).

j) legendis tuleb esitada kilometraažid (läbitud ja ees olev distants, vahemaad), lisakatsetel tuleb märkidajooniste alanurgas alanev kilometraaž LK lõpuni

k) legendis peavad olema üldkaardid päevadest/osadest koos ülesõitude marsruutidega ning joonised stardi-finiši ja hooldusaladest. Üldkaart võib olla trükitud legendiraamatust eraldi

lehele.

- l) legendis peab olema haiglate loetelu, päästeameti telefonid, vanemametnike telefonid
- m) legendis peab olema vorm katkestamisteateks (kui seda vormi pole ajakaardi pöördel)
- n) legendis peab olema vorm vaieldava märke kohta ajakaardil
- o) legendi tagakaaneks peab olema OK/SOS märk formaadis A4 värviliselt, pooleksvoldituna. Legendis peavad olema ka juhised õnnetuse korral käitumiseks.
- p) legendis peab olema ajagraafik päevade/osade kaupa koos hooldusalade ja regroupeeringutega (sisse, välja). Hooldusalad tähistatakse tähestikuliselt (A, B, C,...).
- q) soovitavalt võiks legendis olla stardi-, finiši ja sidepunktide GPS-koordinaadid.

## **IX LIIKLUS**

9.1. Võistluse ajal peavad meeskonnad liiklema vastavalt liiklusseadusele, vältimaks võimalikku negatiivset tagasimõju autospordiga mitteseotud ringkondadelt (tavaliiklejad, elanikkond raja ääres, läbitavad asulad, keskkonnakaitse jpt).

Sõites lisakatsetel (v.a rajaga tutvumise ajal) ei pea ralliautodel põlema esituled.

Liiklusseaduse rikkumine toob kaasa järgmised karistused:

- a) Esimene rikkumine: rahaline trahv 100 €
- b) Teine rikkumine: 5-minutiline ajatrahv
- c) Kolmas rikkumine: žürii otsusel kuni võistluselt eemaldamiseni.

9.1.1. Korduvate rikkumiste eest sama hooaja rallidel karistab EAL (vt p 12.2.1.).

9.2. Võistluse ajal on ralliautot keelatud vedada, transportida ja lükata, v.a ralliauto teele tagasiasitamisel või tee vabastamiseks (sh. ka lisakatsel). Rikkumisest teavitatakse žüriid.

## **X HOOLDUS , TANKIMINE, REMONT**

10.1. Hooldus

10.1.1. Hoolduseks loetakse igasugust tööd ralliauto tehno seisukorra heaks.

10.1.2 Hooldus peab olema korraldatud vähemalt iga 50 km lisakatsete järel, soovitavalt tihedamini.

10.1.3. Hooldusreeglite rikkumisest teavitatakse žüriid, kes võib rikkujat karistada FIA Spordikoodeksi art 12.3 esitatud skaala ulatuses.

10.1.4. Ralliautodele võib paigaldada andureid hooldusreeglite rikkumise tuvastamiseks.

10.2. Keelatud hoolduseks nimetatakse:

10.2.1. Ralliauto kõrvalekaldumist ralli marsruudist.

10.3. Hooldus (Service)

10.3.2. Hooldused esitatakse Legendis, nende eel ja järel on AKP-d (kontrollala lõppu tähistavad märgid on 5 m kaugusel AKPst). Siseneva AKP ette luuakse aiaga piiratud ala, kuhu pääsevad vaid lubadega isikud (mehaanikud, press jt).

10.4. Hooldusaladele lubatavad autod määratakse võistlusjuhendiga.

10.5. Rehvide vahetus, töötlemine

10.5.1. Rehve võib vahetada võistlusjuhendiga määratud kohtades ja aegadel.

10.5.2. Rehve võib töödelda ainult rehvivahetusaladel (lõikamine, naastude eemaldamine).

10.5.3. Rehvivahetusreeglite rikkumisest teavitatakse žüriid.

## **XI REHVID**

11. 1. VM Lisas IV p. 4 kirjeldatud rehve võib kasutada siis, kui see on lubatud võistlusjuhendiga.

## **XII RAJAGA TUTVUMINE (Recce, reconnaissance)**

12.1. Rajaga tutvumise korraldamisel tuleb arvestada järgnevate punktidega, mis peavad olema esitatud ka võistlusjuhendis või teistes ametlikes dokumentides:

12.1.1. 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, tavaliikluseks lubatud autodel ja liiklusseadust järgides või muul moel.

12.1.2. Rajaga tutvumise kestvus ja tutvumiskordade arv sätestatakse võistlusjuhendis.

12.1.3. Eeltutvumiskeeldu ei kohaldata ainult paarisradadele ilma täiendavate osadeta ja paarisrajaga liituvate kiiruskatsete pikendusteta juhul, kui rajaomanik on sellega nõus. Selliste kirjelduse alla lähevad 2016 Laitse RallyPark (pikkus ca 2,3 km), Kehala ring (pikkus ca 2,1 km) ja Oriküla paarisrada (pikkus ca 2,1 km).

12.2. Rajaga tutvumise kord.

Võistlusjuhendis peab olema täpselt esitatud tutvumiskeelu aeg ja piirkond, selle informatsiooni avaldab EAL oma ametlikes väljaannetes alates võistlusjuhendi avaldamispäevast. Rikkujaid võib EAL karistada litsentside tühistamisega.

12.2.1. Liiklemise kiirus rajaga tutvumisel on 80 km/h, kui võistlusjuhend **või legendiraamat ja ajutine korraldaja liiklusmärk** koos ei esita täiendavaid piiranguid. **Ajutise liiklusmärgi puudumisel (kadumisel) looduses kehtib endiselt legendiraamatu piirang.** 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, mille allkirjastab meeskond. Kiirusemõõtmisele võib kaasata politsei. **Liikumiskiirust võib mõõta ka GPS-seadmete abil.**

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.

12.2.2. Tutvumisperioodi pikkuseks soovitatakse kalkuleerida 1 tund = 10 km lisakatseid. Lisakatsetega tutvumisel võib tutvumisautos viibida ainult kaks inimest (juht ja kaardilugeja).

### **XIII START RALLILE JA PÄEVADELE**

13.1. Meeskonna liikmed võivad siseneda stardieelsesesse kinnisesse parki 10 minutit enne oma stardiaega. Talvetingimustes võib seda aega pikendada. Kehtib hoolduskeeld.

Võistluse juhi loal võib kasutada käivitamisel abi.

13.2. Meeskonnale määratud stardiajast hilinemist ralli, päeva või osa starti karistatakse 10-sekundilise ajatrahviga iga hilinetud minuti või minutiosa kohta.

13.3. Stardijärjestus järgmisele päevale määratakse eelmise päeva mitteametlike tulemuste järgi ja avaldatakse võistlusjuhendis määratud ajal. Järgmise päeva stardijärjestust ei muudeta, kui eelmisel päeval läbiti vähem kui 10% kogu lisakatsete kilometraažist. Ohutuskaalutlustel arvestatakse stardijärjestuse määramisel võistlejate kiirust.

Võistlusjuhendis võib sätestada eraldi tingimused stardijärjekorra koostamiseks.

### **XIV LISAKATSE**

14.1. Lisakatsed on kiiruskatsed üldliikluseks suletud teedel. Lisakatsetel ja kiiruslõikudel võetakse aega sekundikümnendiku täpsusega.

14.2. Ettenähtud ajagraafikust hilisema stardi lisakatsesele võib määrata ainult vastav kohtunik, kui hilinemise põhjus on vääramatud jõud.

14.3. Kui stardis või finišis pole ajamärget võimalik teha meeskonna süül, on karistuseks võistluselt eemaldamine

14.4. Lisakatsetel on kõrvaline abi keelatud, v.a VM art 20.5.2. kirjeldatud juhtumite korral. Iga rikkumine võib žürii otsusel kaasa tuua süüdi oleva meeskonna eemaldamise võistluselt. Sellest otsusest võib teavitada võistluse osa või päeva finišis.

14.5. Stardiintervallid lisakatsetele järgivad päeva stardile määratud reegleid.

14.6. Korralduse lisakatse peatamiseks või katkestamiseks võib anda ainult võistluse juht, kasutades selleks adekvaatset infot toimunud intsidendi kohta Lisakatse turvaülemalt või Lisakatse vanemalt või EAL ohutusvaatlejalt.

Kui lisakatse on peatatud enam kui 20 minutiks, peab enne jätkamist lisakatse läbi sõitma vähemalt üks 0-autodest. Alternatiiv on lisakatse ärajatmine.

14.7. Ohutusautod.

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

14.8. Ohutusplaan.

Ohutusplaan peab vastama Lisas III esitatud plaani kirjeldusele.

14.9. Võistlejate ohutus. SOS/ OK märguanne.

14.9.1 Iga legendiraamatu tagakaas peab olema voldituna A4 suurune tahvel, ühel küljel punaselt SOS, teisel roheliselt OK kirjed.

14.10. Takistus teel

14.10.1. Võimalusel tuleb lisakatsel sõitvaid meeskondi hoiatada teel olevate ootamatute takistuste eest. Hoiatamine toimub kollaste lippudega. Hoiatamise vajadusel tuleb toimida järgmiselt:

a) iga sidepunkt peab olema varustatud kollase lipuga. Lisakatsel kasutatavate sidepunktide vahe peab olema ligikaudu 5 km.

b) Kollaste lippude näitamise korraldus tuleb võistluse juhilt katsevanemale, kes edastab selle sidepunktidele. Kollaseid lippe võib näidata vastavalt instrueeritud ja vastava vestiga varustatud rajakohtunik. Kollaste lippude väljapanemise koht ja aeg peab olema fikseeritud ning võistluse juht peab sellest informeerima žüriid.

c) Rajaga tutvumise ajal peab lisakatsetele olema paigaldatud sidepunktide tähised, mis on meeskondadele hästi märgatavad. Eesmärgiks on, et meeskonnad saaksid sidepunktide asukohad ka oma kiiruslegendi kanda.

## **LISA II VÕISTLEJATE VAHENDUSKOHTUNIK**

### **KOHALOLEK VÕISTLUSE AJAL**

Võistluse direktor koostab vahenduskohtuniku ajagraafiku, mis avaldatakse ametlikul teadetetahvilil ja mis sisaldab järgmist:

- viibimine tehnilisel ülevaatusel
- viibimine võistluskeskuses
- viibimine võistluse stardis
- viibimine regrupeerings
- viibimine ralli osade finišite kinnises parklas
- viibimine ralli finiši kinnise parkla läheduses.

### **VAHENDUSKOHTUNIKU ÜLESANDED**

Vahenduskohtunik peab:

- vastama täpselt kõigile võistlejate ja registreerijate esitatud küsimustele;
- teavitama või selgitama VM-i, juhendeid ja võistluse käiku;
- 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 ütlushi või tegevust, mis võib anda põhjust protestiks.

## LISA III OHUTUS RALLIVÕISTLUSTEL. LISAKATSETE VALIK JA KORRALDUS

Järgnevad ettekirjutused on kohustuslikud, kuid ei pea sisalduma võistlusjuhendis.

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

Kõikide allpool toodud ettekirjutuste täideviimise ning täitmise eest võistlustel vastutavad solidaarselt võistluse juht, võistluse turvaülem ja ohutusvaatleja.

### 1. ÜLDINE OHUTUS

#### 1.1. Ohutusplaan

Rallivõistluse korraldaja peab koostama ohutusplaani vastavalt käesolevale VM lisale. Plaan peab sisaldama järgmist:

1.1.1. Võistluskeskuse (HQ) ja ralli juhtimiskeskuse (RC) asukohad (Soovituslik on, et HQ ja RC ei asu samas ruumis ).

1.1.2. Vastutavate ametnike nimed:

- Võistluse juht
- Võistluse juhi asetäitja
- Võistluse arst
- Ohutusülem
- Lisakatsete ohutusülemad ja nende abid

1.1.3. Erinevate ohusteenistuste aadressid ja telefonid:

Politsei

Haiglad

Kiirabi

Tuletõrje

Päästeteenistus

1.1.4. Võistluse detailne ajakava ja kogu võistlusraja kaart

1.1.5. Iga lisakatse ohutusplaan, mis peab kajastama järgnevat:

a) Vastutavate ametiisikute (lisakatse vanemad, ohutusülemad ja nende abid), päästeteenistuste (kiirabid ja päästeautod) nimekirja koos telefoninumbritega ja muude sidevahendite kutsungkoodidega.

b) Lisakatsete detailseid kaarte, millel on näidatud liikluskorraldus, evakuatsiooniteed ja võistlejate ümbersõidumarsruut lisakatse sulgemise puhul.

c) Lisakatse üldist ohutusplaani (legendi **või kaardi** vormis), kus on ära toodud kõikide rajaturvajate ja rajasulgejate asukohad, **positsioonide numbrid, jooksev kilomeetraaz (distant) stardist ja positsioonide vahelised vahekaugused**, sidepunktide asukohad ja **koordinaadid**, ohutuslintidega suletud teetsad, publiku keelualad ning muud märkused. Legendis võistlejaile toodud sidepunktide ja lisakatse ohutusside punktide tähistus legendis peab olema eristatav.

d) Alade kohta, kuhu eeldatavalt või korraldaja soovitusel / eeldusel koguneb pealtvaatajaid, peab turvaplaani sisaldama detailseid skeeme pealtvaatajatele lubatud ning keelatud alade, rajaturvajate, ohutuslintide (-aedade) ning pealtvaatajate keelualade siltide paiknemise kohta. Kui kasutatakse eraldi pressi- või VIP-alasid, siis ka nende alade kohta peavad turvaplaanis olema samadele nõuetele vastavad skeemid.

e) AKP, lisakatse stardi, finiši ajavõtujoone ning stopp-ala **koordinaate** ja skeeme, millel on näidatud kohtunike janende autode (ja/või muu atribuutika), päästeteenistuste autode, ning ohutuslintide (-aedade) paiknemine.

f) Võistlusel kasutatavat kadunud meeskondade otsimise protseduuri kirjeldust.

g) Kajastatud peab olema lisakatse päästeteenistuste tegevusjuhend ning liikumisskeem võimaliku õnnetuse korral. Samuti peab olema mainitud haigla või muu meditsiini-asutus, kuhu vigastatud isik transporditakse. Kasutatavad haiglad ning muud meditsiini-asutused peavad omama informatsiooni rallivõistluse toimumise kohta ning nendega peab olema sõlmitud vajalikud kokkulepped. Kui kasutatakse varuteenistusi, siis peab kajastatud olema ka nende tegevus, paiknemine ning liikumisskeem.

h) Kajastatud peavad olema tegevused raskete õnnetuste korral.



i) Neile lisakatsetele, mis sõidetakse pimedal ajal, tuleb see (sõit pimedal ajal) märkida kohe ohutusplaanis LK pealkirja alla. Samuti tuleb vajadusel kirjeldada täiendavalt protseduure, mis pimedal ajal tavalisest erinevad) näiteks d) või f) jne.

1.1.6. Pealtvaatajate, ametnike ning võistlejate ohutuse tagamiseks peab turvavaatan sisaldama ka skeeme rallivõistluse stardi- ja finišiala ning hoolduspargi kohta, kus on ära toodud võistlejatele ning ametnikele mõeldud alad, pealtvaatajate alad, ohutuslintide (-aedade) paiknemine, päästeteenistuste paiknemise kohad jne.

1.1.7. Ohutusplaanis esitatakse võistluse juhi juhitava õnnetusjuhtumite uurimise komisjoni koosseis koos vajalike telefoninumbritega. Õnnetusjuhtumite uurimise komisjon peab koguma infot õnnetuse kohta. Ta peab võtma seletused pealtnägijatel, ametnikelt, julgestajatelt, koguma kokku video- ja pildimaterjali, koostama õnnetuspaigal juhtunu skeemi, teostama vajalikud mõõtmised, kontrollima ohutusnõuete täitmist õnnetuse hetkel, kirjeldama sündmusi kronoloogilises järjekorras.

1.1.8. Esialgse ohutusplaani peab võistlusele kinnitatud EAL turvavaatlejale esitama hiljemalt 7 nädalat enne võistluse toimumist. Esialgses ohutusplaanis tuleb esitada lisakatsete detailsed ohutusplaanid 1.1.5.b, c, d, e), samuti ohutuse eest vastutavate ametnike andmed.

Ralli korraldaja lepib EAL turvavaatlejaga kokku aja, millal EAL turvavaatleja kontrollib kõikide ohutusmeetmete piisavust esitatud turvavaatan alusel ralli toimumiskohas. See peab toimuma hiljemalt 6 nädalat enne võistluse toimumisaega.

## 1.2. Ohutusülem

1.2.1. Ohutusülem on määratud võistlusjuhendiga. Ta kuulub võistluse orgkomiteesse ja osaleb isiklikult ohutusplaani koostamisel ning vastutab selle nõuetejärgse koostamise eest.

1.2.2. Võistluse käigus on ohutusülem pidevalt ühenduses (telefoni või raadio teel) RC või HQ-ga, võistluse arsti ja lisakatsete startidega.

1.2.3. Ohutusülem on vastutav koostatud ohutusplaani rakendamise ja täitmise eest.

## 1.3. Lisakatse ohutusülem

1.3.1. Igal lisakatsel on oma ohutusülem, kes abistab võistluse ohutusülemat.

1.3.2. Lisakatse ohutusülem vastutab lisakatse vastavuse eest ohutusplaanile, kontrollib seda ning raporteerib EAL ohutusvaatlejale enne viimase suundumist lisakatsele.

## 1.4. Lisakatse kohtunikud, ralli ametnikud ja rajaturvajad

1.4.1. Võistluse korraldaja on vastutav selle eest, et kohustusi täites ei viibi kohtunikud, ametnikud ja rajaturvajad kohtades, mis võivad olla ohtlikud tervisele ja elule ning on vastavalt instrueeritud.

1.4.2. Lisakatse kohtunikud, ralli ametnikud ja rajaturvajad peavad seetõttu oma kohustusi täites kandma spetsiaalseid veste. Vestide värvi järgi on nad järgmiselt identifitseeritavad (värvid on soovituslikud):

LK vanem punane, tekstiga

LK kohtunik kollane

LK turvapealik oranž või kollane valge triibu ja tekstiga

LK rajaturvajad oranž või kollane

LK turvaside kollane sinise tähisega

Vahenduskohtunik punane, tekstiga võistlejate vahenduskohtunik / competitors relationship officer,

### 1.4.3. Lisakatse vanem

Lisakatse vanem vastutab katse toimumise eest. Ta on lisakatse stardis ning suhtleb juhtimiskeskusega.

Ta peab olema kursis ohutusplaaniga ja teadma, mida teha avarii korral või muu intsidendi korral.

Lisakatse vanemal peab olema toimiv raadioside lisakatse stopp-alaga ning HQ või RC -ga.

#### 1.4.3.1. Lisakatse vanema kohustused:

- On katse ajal LK stardis. Kannab LK vanema erimärgistusega vesti. On pidevalt sidevahendite kaudu kättesaadav.

- Kontrollib, et korraldajal on olemas tee kasutamise luba

- Kontrollib, kas stardieelse AKP ja stardikohtunike autod asuvad õiges kohas ja võistlusautod saavad seal takistusteta liikuda

- Kontrollib, kas jalakäijatele on tehtud ümberkäigutee

- Kontrollib side toimimist

- Kontrollib, et vajalik tehnika toimib (AKP- ja stardikellad, stardikiir)

- Juhendab stardieelse AKP ja stardikohtunikke

- Kontrollib, kas katse sulgemise ajal on starti toov tee tavaliiiklejatele nõuetekohaselt suletud.
- Teavitab juhtimiskeskust puudustest, millised takistavad lisakatse õigeaegset alustamist
- Teavitab võistluse juhtimiskeskust sellest, et LK on suletud ja stardiks valmis
- Annab kõigile rajale minevatele autodele (kuni esimese võistlusautoni k.a.) loa startida, kui seda lubab juhtimiskeskus.
- Kontrollib, et võistlejad kasutavad turvavarustust
- Jälgib, et start sujuks probleemideta
- Õnnetuse korral täidab lisakatse ohutusülevaate korraldusi
- Teeb juhtimiskeskusele vajalikud aruanded
- Kontrollib valestarte
- Jälgib, kas hiljem startivatele meeskondadele märgitakse hilinemise põhjus õigesti
- Edastab sidepunktidele võistluse juhilt saadud punaste lippude kasutamise korralduse.
- Edastab võistluse juhilt saadud lisakatseks kasutatava tee avamise loa

#### 1.4.3.2. Materjalid LK vanema mapis

- Üldkaart
- Legend
- Ohutusplaan (koos julgestajate telefoninumbritega)
- Kontrolltabelid
- Ajakaardi täitmise näidis
- Tähtsad numbrid
- Aruandevorm
- Päeva stardinimekiri
- Õnnetusjuhtumi aruande vorm
- Punane ümbrik (juhised õnnetuse korral käitumiseks)
- Ohutus- ja muude rajal liikuvate autode ajagraafik
- Koopiad teekasutusloast
- Info tee sulgemisaegade kohta

#### 1.4.4. Lisakatse vanema abi

Katsevanema abi abistab katsevanemat. Tema ülesanne on lisakatse finiši- ja stopp-joone kohtunike juhendamine.

##### 1.4.4.1. Lisakatse vanema abi kohustused:

- Katsevanema abi sõidab koos kohtunikega katse lõppu ja jääb stopp-joone kohtunike juurde.
- Katsevanema abi jälgib, et kohtunikud teavad oma ülesandeid ja saavad nendega hakkama
- Katsevanema abi suhtleb ohutusautode juhtide ja teiste vanemametnikega, kes katsel liiguvad, kui katsevanem on hõivatud
- Ta kontrollib, kas finiš ja stopp asuvad õiges kohas ning kas märgid on õigesti paigutatud
- Ta kontrollib, kas ajavõtusüsteem ja muu tehnika toimib ning kas vajalik varustus on kohal
- Kontrollib, kas jalakäijatele on tagatud ümberkäigutee
- Kontrollib, kas side stopi ja finiši vahel töötab
- Kontrollib, kas katse sulgemise ajal on stopp-joonelt avatud liiklusega teele toov tee tavaliiiklejatele nõuetekohaselt suletud
- Teavitab katsevanemat, kui kohtunikud on tööks valmis
- Teavitab katsevanemat, kui LK ohutusülevaate teatab, et lisakatse on võistluseks valmis

##### 1.4.4.2. Materjalid LK vanema abi mapis:

- Üldkaart
- Legend
- Kontrolltabelid
- Ajakaardi täitmise näidis
- Tähtsad numbrid
- Aruandevorm
- Päeva stardinimekiri
- Ohutus- ja muude rajal liikuvate autode ajagraafik
- Info lisakatseks kasutatava tee sulgemisaegade kohta

#### 1.4.5. Lisakatse ohutusülevaate

Lisakatse ohutusülem peab olema kursis võistluse kulgemisega ning lisakatse ohutusplaaniga. Ohutusülem vastutab selle eest, et kõik lisakatse ohutusplaaniga määratletu on täidetud. Ohutusülem peab suhtlema sidepunktide ülemate ja julgestajatega.

1.4.5.1. Ohutusülem kohustused võistluse ajal:

- Kontrollib, kas katsel on olemas vajalikud päästevahendid ja kustutid
- Jälgib, et julgestajad on katsel paigutatud õigesti
- Jälgib, et kiirabid ja päästeautod on paigutatud nõuetekohaselt ja on tööks valmis
- Ohutusülem jääb katse starti ja suhtleb ohutusülemaga abiga ning rajajulgestajatega et saada infot raja olukorrast ja pealtvaatajate hulgast.
- Suhtleb sidepunktide ja julgestajatega. Kui auto jääb rajale, tegeleb selle leidmisega sidepunktide ja julgestajate abiga
- Ohutusülem suhtleb ralli juhtimiskeskuse ja katsevanemaga
- Tema peamine ülesanne on pealtvaatajate, meedia esindajate ja kohtunike ohutuse tagamine
- Ta peab olema pidevalt kättesaadav sidevahendite kaudu
- Võimalusel võiks tal olla abiline, kes õnnetuse korral aitab pidada logi, võtta vastu ja edastada sõnumeid jne.

1.4.5.2. Materjalid LK ohutusülemaga mapis:

- Üldkaart
- Legend
- Ohutusplaan (koos julgestajate telefoninumbritega)
- Tähtsad numbrid
- Aruandevorm
- Õnnetusjuhtumi aruande vorm
- Päeva stardinimekiri
- Ohutus- ja muude rajal liikuvate autode ajagraafik
- Info tee sulgemisaegade kohta

1.4.5.3. Käitumine õnnetusjuhtumi korral;

- Õnnetuse korral peab ohutusülem minema koos päästeteenistusega õnnetuskohta.
- Lisakatse ohutusülem koostab õnnetusjuhtumi aruande ja varustab selle vajalike fotodega.

1.4.6. Lisakatse ohutusülemaga abi

Lisakatse ohutusülem peab olema kursis võistluse kulgemisega ning lisakatse ohutusplaaniga.

1.4.6.1. Ohutusülemaga abi kohustused võistluse ajal:

- Kontrollib, kas katsel ja finišis on olemas vajalikud päästevahendid ja kustutid
- Jälgib, et julgestajad on katsel paigutatud õigesti
- Jälgib, et kiirabid ja päästeautod on paigutatud nõuetekohaselt ja on tööks valmis
- Sõidab katse läbi, et veenduda, et kõik linnid ja märgid on seatud vastavalt ohutusplaanile.
- Katse läbimise ajal märgib ohutusülemaga abi üles kohad, kus on rohkem pealtvaatajaid, et seda infot saaks hiljem kasutada. Selle info annab ta hiljem korraldajale.
- Ohutusülemaga abi jääb katse stoppjoonele ja suhtleb ohutusautode juhtidega, et saada infot raja olukorrast ja pealtvaatajate hulgast.
- Ohutusülemaga abi suhtleb LK ohutusülemaga ja LK vanemaga abiga
- Ta peab olema pidevalt kättesaadav sidevahendite kaudu

1.4.6.2. Materjalid LK ohutusülemaga abi mapis:

- Üldkaart
- Legend
- Ohutusplaan (koos julgestajate telefoninumbritega)
- Tähtsad numbrid
- Aruandevorm
- Päeva stardinimekiri
- Ohutus- ja muude rajal liikuvate autode graafik
- Info tee sulgemisaegade kohta

1.5 Võistluse arst

Rallivõistluse ajal paikneb võistluse arst Ralli Juhtimiskeskuses, selle puudumisel Võistluskeskuses.

Võistluse arst allub otseselt võistluse juhile ja neil peab olema omavaheline toimiv side. Võistluse arst

vastutab ralli meditsiiniteenistuste komplekteerimise ja tegevuse eest. Võistluse arstil võib olla asetäitja, kes tema äraolekul asendab teda RC-s või HQ-s.

#### 1.6 EAL ohutusvaatleja

Ohutusvaatleja määratlus ning ohutusvaatleja üldised kohustused tulenevad Eesti autoralli Võistlusmääruse punktidest 3.1.1 ja 41.3.1. Sellele lisaks peab ta tegutsema järgnevalt :

a) Ohutusvaatleja ülesandeks on võistluse ohutusabinõude piisavuse ja ohutusplaani tegelikkusele vastavuse kontroll. Ilma ohutusvaatleja heakskiiduta ei saa võistlust läbi viia. Ta instrueerib enne võistlust koos võistluse juhiga 0-autode meeskondi. Ralli ajal sõidab ohutusvaatleja vahetult ohutus- või 0-autode ees.

b) Otsuse lisakatse ärajätmiseks teeb võistluse juht ohutusvaatleja esildise/soovituse põhjal.

c) Ohutusvaatleja lähetuskulud enne rallit katab EAL, võistluse ajal on ta korraldaja ülalpidamisel. Ohutusvaatleja esitab aruande EAL-ile 7päeva jooksul pärast võistluse lõppu.

##### 1.6.1 Ohutusvaatleja tegevustega ning kohustustega seonduv enne rallit ning ralli ajal:

- Ohutusvaatleja on sõltumatu vaatleja, kes ei kuulu ralli korraldusmeeskonda ning ei ole ralli korraldaja poolt mõjutatav.

- Ralli ohutusvaatleja juhindub oma tegevuses kõikidest kehtivatest normdokumentidest ( FIA Spordikodeks, EAL ralli võistlusmäärused, ralli juhend ) ning heast tahtest, mille eesmärgiks on võimalikult ohutu ralli korraldamine.

- Ralli ohutusvaatleja ei saa rallil täita muid ülesandeid, kui ainult ohutusvaatleja tegevusest johtuvaid.

- Rallile määratud ohutusvaatleja peab ralli korraldajale teada olema hiljemalt 8 nädalat enne ralli toimumist. Vastava info saab korraldaja EAL –st.

- Ohutusvaatleja annab korraldajale igakülgset abi ohutusplaani koostamisel ning muudel ohutus puudutavatel teemadel. Vastavalt eraldi kokkuleppele abistab turvavaatleja ralli korraldajat ohutusalaste koolituste läbiviimisel.

- Hiljemalt 6 nädalat enne ralli toimumist kontrollib ohutusvaatleja koos ralli ohutusülemaga ohutusplaaniga seonduvat, mis on kirjeldatud punktis 1.1.8.

- Hiljemalt 5 nädalat enne ralli toimumist peavad lisakatsete turvaplaanid ning muud üldised ohutust puudutavad üksikasjad saama ohutusvaatleja heakskiidu, vastasel juhul ei anta rallile EAL korraldusluba.

- Kui seda võimaldab ralli ajakava ning see on ohutusvaatleja tegevuste ajakava planeerimise seisukohast mõistlik ning võimalik, sõidab ohutusvaatleja koos ralli ohutusülemaga juba ettevalmistatud lisakatsed läbi ka enne ralli starti. Vajadusel annab ohutusvaatleja ohutusülemale juhised, mida ja kuidas veel enne lisakatse algust muuta tuleb.

- Ohutusvaatleja osaleb enne ralli starti ning peale ralli finišit toimuval žürii koosolekul.

- Ohutusvaatleja läbib vahetult enne ohutus- või 0-autosid kõik lisakatsed vastavalt ajagraafikule.

Üldjuhul läheb ohutusvaatleja lisakatsele 20 – 25 minutit enne esimest võistlusautot, kuid arvestusega, et ohutusvaatleja jõuab lisakatse lõppu vähemalt 5 minutit enne esimese võistlusauto starti.

- Lisakatsete läbimisel kontrollib ohutusvaatleja kõikide turvameetmete vastavust ohutusplaanile ning ettekirjutustele ning veendub, et planeeritud/olemasolevad ohutusmeetmed on piisavad lisakatse ohutuks läbiviimiseks. Juhul, kui ohutusvaatleja fikseerib olulisi puudusi või juhul, kui planeeritud turvameetmed ei taga piisavat pealtvaatajate või võistlejate ohutust ning lühikese ajaga ei ole võimalik täiendavate, piisavat ohtust tagavate meetmete kasutuselevõtt, edastab turvavaatleja võistluse juhile lisakatse ärajätmise/katkestamise kaalutletud soovitus.

- Juhul, kui ohutusvaatleja avastab puudusi, mida on võimalik kohapeal kiiresti parendada, siis:

- edastab pealtvaatajatele vastavat informatsiooni

- edastab rajaturvajatele vastavat informatsiooni

- edastab lisakatse lõpus vastava info lisakatse ohutusülema abile ja/või ralli ohutusülemale

- Ohutusvaatleja kontrollib võimalusel kõike ohutusega seonduvat ka ralli stardi-finišialal, hooldusalas, lisakatsete keskel jne.

- Peale ringi/ralli lõppu edastab ohutusvaatleja nähtul/fikseeritul põhineva info ralli korraldajale ning žürii koosolekul ralli žüriile. Ralli korraldajaga toimub peale ralli lõppu nähtu/fikseeritu analüüs ning ohutusvaatleja annab oma soovitused, mida ja kuidas järgmisel korral paremini teha.

- Nädala jooksul peale rallit esitab ohutusvaatleja aruande EAL –le.

## 2. PUBLIKU OHUTUS

Ohutusplaani peamine ülesanne on tagada kõigi kõrvaliste isikute, kaasa arvatud pealtvaatajate ohutus. Järgnevad põhilised abinõud, mis on vastavuses FIA Spordikoodeksi Lisaga H, on kohustuslikud kõigil rallidel.

### 2.1. Soovitused lisakatsetele

2.1.1. Iga võistluse ülesehitus peab arvestama kohaliku publiku eelistusi.

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

2.1.3. Ohutuse peab tagama ka tutvumisperioodil.

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

2.1.5. Autod, mis on varustatud valjuhäälditega, peavad lisakatsed läbi sõitma mitte varem kui 30 minutit enne ohutusautosid, et hoiatada pealtvaatajaid ja vajadusel neid keelatud aladest eemale juhtima. Autot võib asendada valjuhäälditega varustatud helikopter. Vajadusel tuleb toimingut korrata.

### 2.2. Pealtvaatajate ohutus.

2.3.1. Võistluse korraldaja peab pealtvaatajaid informeerima kõigist rallivõistluse vaatamisega kaasnevatest võimalikest ohtudest. Pealtvaatajatele suunatud informatsiooni edastamiseks võib kasutada järgmiseid väljundeid: erinevad meediaväljundid (trükipress, raadio, televisioon), plakatid, trükitud flaierid, spetsiaalsete valjuhäälditega varustatud pealtvaatajate teavituseks mõeldud autode kasutamine

2.2.2 Publikule ohtlikud kohad peavad kajastuma turvaplaanis. Korraldaja peab varakult enne publiku saabumist tagama kõikide keelatud pealtvaatamisalade märgistamise ning ohutuslintide paigaldamise vastavuses turvaplaaniga.

2.2.3. Võistluse juht peab võistluse ohutusülema, turvavaatleja ja/või 0-autode meeskondade poolt edastatava ohutusprobleeme puudutava info põhjal tagama lisakatse ärajätmise või katkestamise, kui eelpoolmainitud on seda soovitanud.

2.2.4. Kohtadesse, kus lisakatsele või superlisakatsele on oodata väga suurt hulka pealtvaatajaid, tuleb soovituslikult lisaks piisavatele turvaaladele kasutada publiku kaitseks mõeldud lisatakistusi (rehvivall, põhupallid jne.).

2.2.5. Korraldajad peavad takistama publiku viibimist keelualadel ning tagama publiku suunamise ohutusse pealtvaatamiskohtadesse.

2.2.6. Pealtvaatajaid tuleb takistada liikumast lisakatseks suletud teel (esimese rajal liikuva 0-auto ja "lõpuauto" vahel)

2.2.7. Lisakatsete ääres peavad korraldajad teavitama publikut vajalikest ohutusnõuetest.

2.2.8. Rajaturvajad ja/või publiku ohutuse tagamise otstarbeks kaasatud korrakaitseorganid (politsei, kaitseväge jne) peavad tagama pealtvaatajate ohutuse lisakatsetel ja omama kohustuste täitmiseks vajalikku koolitust, kandma selgelt eristatavaid veste ning olema varustatud viledega, millega lisaks muule ohutuse tagamist nõudvale kasutusele antakse märku ka iga võistlusauto lähenemisest.

2.2.9. Lisakatseid ja ralli ajakava planeerides peab korraldaja lisaks muudele nõudmistele arvestama ka publiku ohutu liikumise tagamisega lisakatsete vahel.

### 2.3. Tankimine ja tehnohooldus.

Tehnohoolduse- ja tankimisaladel, kuhu pealtvaatajatel on vaba sissepääs, peavad korraldajad võtma tarvitusele vajalikud ettevaatusabinõud (ohutuslintidega või aedadega piiramine, turvajate kasutamine), mis hoiavad publiku piisavas kauguses võimalikest ohtlikest aladest.

### 2.4. Õnnetusjuhtumist teavitamine.

Kui võistleja on osaline pealtvaataja vigastusega lõppenud õnnetusjuhtumises, peab ta käituma VM p 40.3.kohaselt - sellest teatama järgmisesse Legendis märgitud sidepunkti. Reegli eiramine võib kaasa tuua karistuse kuni võistluselt eemaldamiseni.

Õnnetusjuhtumiga seotud toimingutes tuleb järgida ka kohalikku seadusandlust.

### 2.5. Õnnetusjuhtumi uurimine.

Igast surma või raske vigastusega lõppenud õnnetusjuhtumi kohta tuleb esitada aruanne EAL-le. Selle aruande peavad koostama õnnetusjuhtumite uurimise komisjoni esimees (võistluse juht) (vt art 1.1.7) ning liikmed - 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.

## 2.6. Ohutusautod, nullauto ja lõpuautod.

### 2.6.1. Ohutusautod.

- Ohutusautol peab olema külgedel rallikorraldaja tunnus. Tal peab olema vilkuripaneel ja valjuhääldi. Vajadusel peab ohutusautode meeskond informeerima pealtvaatajaid.
- 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 sõitjalitsents, ühel sõitjal ka ohutusauto juhi kohtunikulitsents või rallikomitee luba.
- Kui võimalik, peab ohutusauto läbima kõik kontrollpunktid ja peab olema varustatud ajakaardiga.
- Ohutusauto suhtleb kõigi ohutus- ja 0-autodega ja juhtimiskeskusega.
- Ohutusauto läbib raja 5-15 minutit enne 0-autosid. Täpne aeg peab olema märgitud graafikusse. Graafik tehakse võimalusel nii, et ohutusautod oleks katse lõpetanud, kui 0-autod stardivad.
- Katse stardis suhtleb ohutusauto meeskond katsevanemaga ja uurib, kas eelmised lisakatse läbinud ametnike autod on teatanud probleemidest pealtvaatajatega.
- Katsel kontrollib ohutusauto, kas pealtvaatajad, meedia ja ametnikud on ohututes paikades.
- Ohutusauto peab olema valmis peatuma, kui on probleeme, ja püüdma neid lahendada.
- Ohutusautos peab olema erinev ohutuse tagamiseks kasutatav atribuutika, juhuks, kui on vaja lisada näiteks ohutuslinti või keeluala silte.
- Katse lõpus teavitab ta katsevanema abi katse seisukorrast.
- Ohutusauto peab rangelt kinni pidama ajagraafikust.

### 2.6.2. Nullautod

Igal võistlusel peab korraldaja tagama vähemalt kahe 0-auto töö (00 ja 0). Lubatud on kuni neli nullautot (ka 000 ja 0000).

Nullautodel peavad olema esiosal ja mõlemal esiuksel kleebised suurusega 36x50 cm, millel on kiri OHUTUS (SAFETY) ja numbrid 0 ja 00 (vajadusel ka 000 ja 0000). Vähemalt ühes 0-autos (soovituslikult 0) peab olema videokaamera publiku käitumise jäädvustamiseks. Kõik nullautod peavad olema varustatud katusevilkurite ja sireeniga.

- Nullautodel sõitjad peavad olema kogenud rallisõitjad, kes pidevalt informeerivad toimuvast võistluse juhti. Nad peavad teadma ohutusplaani detaile. Nullautod annavad soovitusi lisakatsete toimumise või ärajätmise kohta. Nad kontrollivad ajamõõtesüsteeme ja ajakaartide täitmist. Nullautosid ei tohi juhtida FIA A-prioriteediga sõitjad ja sõitjad, kes on võistluse katkestanud.
- Vähemalt üks nullauto igal Eestis korraldataval sportlikul rallil on EAL-i poolt määratud. Kasutatakse erivarustusega autosid kogenud meeskonna juhtimisel (väljaõpe EAL-ist ja rallikomiteest). Nullauto katkestamisel rajalt väljasõidu või muu avarii tõttu meeskonna süül, karistab EAL meeskonnaliikmeid litsentside kehtivuse peatamisega.
- Nullautode kasutamine on kohustuslik, nende kulude katmine on korraldaja kohustus. Tagada tuleb nullautode meeskondade kahe liikme tasuta majutamine võistluse eel ja ajal.
- Nullautode juhid peavad läbima võistluse juhi või tema määratud ametniku korraldatud instruktaaži, allkirjastama osavõtutaotluse ja kohustuslepingu ning võistluse lõpul esitama vormikohase ettekande võistluse juhile. Nullautode sõitjatel peab olema EAL sõitjalitsents, ühel sõitjal ka nullauto juhi kohtunikulitsents või rallikomitee luba.
- Nullauto meeskondade vahel jagatakse täpsed tööülesanded (valestart teatud katsel, ajakaardi täitmise kontrollimine, kellade sünkroonsuse kontrollimine jne)
- Koostöös võistluse juhi ja juhtimiskeskusesse pannakse paika võimalikud muudatused nullautode liikumises (vajadus jätta linnakatse või eemalasuva pikka lisakatse starti ohutusauto katse toimumise ajaks jms).
- Nullautod peavad sõitma läbi kogu distantsi. Meeskonnal peab olema ajakaart. Meeskond järgib rangelt ajagraafikut.
- Nullautol peab olema side teiste ohutusautodega ja juhtimiskeskusega.
- Katsele saabudes suhtleb meeskond katsevanemaga, et teha selgeks, kas varem lisakatsele läinud ametnike- ning ohutusautod on finišisse jõudnud. Nullautode ajagraafik peab olema koostatud nii, et nad jõuaks enne võistlusautosid finišisse. See võib tähendada, et nende hooldusaeg on teistega võrreldes lühem.

- Katse lõpus teavitab nullauto meeskond katsevanema abi katse seisukorrast. Kui esineb probleeme, siis edastab katsevanema abi teate ka juhtimiskeskusesse / võistluse juhile.

- Nullautode meeskonnad tutvuvad eelnevalt rajaga. 00-, 000- jne autod kasutavad raja läbimisel ralli legendiraamatut või ohutusplaani, mitte kiiruslegendi.

2.6.3. 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 peab olema vähemalt oma klassi tasemel ohutusvarustus (kiiver, riietus jne.). Meeskond peab osalema 0-autode instruktäzil. VIP auto ajagraafiku kehtestab võistluse juht. Graafik kooskõlastatakse võistluse žüriiga. VIP auto ei tohi olla kõige esimene auto enne Safety (0-autosid). Safety autodes ei tohi olla kiiruslegendi.

2.6.4. Korraldaja peab tagama lõpuauto kasutamise (Sweeper Car). Lõpuauto peab läbima kõik AKP-d ja lisakatsed pärast viimast võistlejat. Auto peab olema varustatud roheline vilkuri ja sireeniga, mis on sisse lülitatud siis, kui pärast lõpuauto läbimist lisakatsed avatakse. Suletud teedel sõidetavatel võistlustel, kus lõpuauto ei ava rada (korduvkatsel) ei kanna lõpuauto sellist tähistust (roheline vilkur), mis annaks märku tee avamisest. Lõpuauto esikapotil ning mõlemal eesmisel küljeüksel peavad olema ruudulipu kujutisega kleebised.

- Üldjuhul läheb Lõpuauto lisakatsesse alles peale viimase võistlusauto lisakatsesse finišisse jõudmist.

- Lõpuauto peab läbima terve raja koos ülesõitudega.

- Katsele saabudes peab ta küsima katsevanemalt järgmist infot:

- Katsele startinud autod

- Katsel katkestanud autod

- Katkestamise kohad

- Viimase startinud võistleja stardiaeg

- Lõpuauto liigub rajal etteantud graafiku järgi. Vajadusel võtab ta kaasa kellad (märkides täpselt üles, millised kellad ja kellelt).

- Lõpuauto meeskond peab olema täpselt kursis ralli ajagraafikuga. Ta peab iga ajalimiidi ületanud meeskonna juures peatuma ning võtma kaasa nende ajakaardi koos täidetud katkestamise teatega. Katse lõppu jõudes teavitab ta katkestanud meeskondadest juhtimiskeskust.

- Soovitavalt viibib lõpuautos tehnilise kontrolli kohtunik. Kui katkestanud auto ei vaja põhjalikumat kontrolli, annab ta kinnituse, et tehnilisele ülevaatusele pole eraldi vaja minna.

- Kui lõpuauto jääb graafikust oluliselt maha, peab sellest teavitama juhtimiskeskust.

- Lõpuauto ajakaardile märgitakse ka stoppjoonele jõudmise aeg. Kui lõpuauto teatab

juhtimiskeskusesse / võistluse juhile, et kõik osalevad meeskonnad on jõudnud finišisse, annab võistluse juht kiirabile ja päästeautole loa lahkumiseks.

- Lõpuauto meeskond korjab kohtunikelt kõik kontrolltabelid koos nende allkirjadega, samuti ajavõtu alusdokumendid ja muud aruanded.

- Lõpuauto ülesannete hulka ei kuulu katkestanud meeskondade teeaitamine või teelt eemale teisaldamine. Vajadusel sõidab koos lõpuautoga rajal teine, selleks otstarbeks sobiv auto.

2.6.5. Kõik 0-autod peavad läbima eeltehnilise ülevaatuse.

2.7. Esmaabi lisakatsel

Juhul, kui esmaabi vajab lisakatsesse suletud alal viibiv isik, peab ralli korraldaja abi andmise igal juhul võimaldama. Kogu tegevust juhib võistluse juht. Juhtumiga seotud isiku kohta peab edasist infot omama ja edastama võistluse arst, seda ka juhul, kui abivajav isik transporditi meditsiiniastutusse ralliga mitteseotud transpordiga.

### 3. VÕISTLEJATE OHUTUS

#### 3.1. Ohutusteenistuste paiknemine

3.1.1. Iga lisakatsesse stardis paikneb ( ka testikatsesse stardis, kui korraldatakse ):

- 1 elustamistehnikat omav kiirabiauto

- 1 elustamist valdav arst

- 1 parameedik

- tehniline päästeauto (kiirreageerimisauto) minimaalse päästevarustusega (kangid, kirved, saed, labidad, poldilõiketangid, vints jne.)

- kaks vähemalt 4-kilogrammist tulekustutit koos kvalifitseeritud isikuga

- sidevahendid sidepidamiseks võistluskeskusega

Mainitud autod peavad soovituslikult paiknema LK stardi vahetus läheduses, kuid mitte kaugemal kui 150 m.

3.1.2. Pikemate lisakatsete keskel:

- 1 elustamistehnikat omav kiirabiauto
- 1 elustamist valdav arst või parameedik
- sidevahendid sidepidamiseks võistluskeskusega

Pikemate lisakatsete keskel peab kiirabiautot ning mainitud varustust kasutama igal juhul, kui lisakatse on pikem, kui 15,0 km. Kui lisakatse on pikem, kui 30,0 km, tuleb kasutada veel ühte täiendavat kiirabiautot ning maintud varustust. Täiendavate kiirabiautode paiknemiskoht peab kokku langema legendis märgitud sidepunktiga. Autode paigutamiseks tuleb vajadusel teostada vajalikud lisatööd, mis tagavad nende paiknemise ohutus kauguses lisakasteks kasutatavast teest ja nende kiire reageerimise.

3.1.3. Lisakatse STOP tsoonis:

- kaks vähemalt 4-kilogrammist tulekustutit.

3.1.4. Teatud ajahetkel toimuvate lisakatsete piirkonna keskses, logistiliselt heas punktis:

- 1 reanimobiil või äärmisel juhul varukiirabi
- 1 tehniline päästeauto (tehniline sekkumisauto). Autot ei pea kasutama juhul, kui kõikide lisakatsete stardis kasutatakse vastavat autot.
- sidevahend sidepidamiseks Võistluskeskusega.

Nimetatud autode kasutamisel peab nende asukoht olema esitatud ohutusplaanis.

3.1.5. Tehnohooldusala:

- tuletõrjeauto koos meeskonnaga
- meditsiiniabi saamise võimalus

3.1.6. Lisatankimisala ( kui kasutatakse ):

- tuletõrjeauto koos meeskonnaga või esmaste kustutusvahenditega varustatud meeskond

3.1.7. Ralli või lisakatse ei saa alata või jätkuda, kui mõni punktis 3.1.1. – 3.1.6. mainitud ettekirjutus ei ole täidetud.

3.2. Evakuatsioon

3.2.1. Kõik kiirabiautode poolt kasutatavad evakuatsiooniteed peavad olema planeeritud, kajastatuma turvaplaanis ja nendest peab informeerima kiirabimeeskondi. Korraldaja kohustus on hoida kõik evakuatsiooniteed vabad.

3.2.2. Kui kiirabiga transportitakse haiglasse või muusse meditsiinasutusse raskesti vigastatud, peab olema tagatud, et kiirabi on varustatud kõikide elustamist võimaldavate vahenditega ning kiirabis viibib b) tupikteed või liiklemist mittevõimaldavad kõrvalteed (näiteks taludesse viivad teed) tuleb tõkestada või blokeerida ohutuslindiga, millel on kirjalik hoiatus võistluse toimumise ja rajal viibimise keelu kohta.

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

3.3.3. Rajajulgestajad tuleb paigutada lisakatsete äärde julgestuseks selliselt, et:

oleks võimalik takistada publikut sisenemast keelatud aladele. Lisavahenditena tuleb kasutada keeluala tähiseid, turvaaedu, ohutuslinte, vilesid ning valjuhääldeid.

3.3.4. Takistused teel. Tuleb juhendada järgmistest Ralli VM Lisa I punktist :

14.14.1. Võimalusel tuleb lisakatsel sõitvaid meeskondi hoiatada teel olevate ootamatute takistuste eest. Hoiatamine toimub **punaste** lippudega. Hoiatamise vajadusel tuleb toimida järgmiselt:

a) iga sidepunkt peab olema varustatud **punase** lipuga. Lisakatsel kasutatavate sidepunktide vahe peab olema ligikaudu 5 km.

b) **Punaste** lippude näitamise korraldus tuleb võistluse juhilt katsevanemale, kes edastab selle sidepunktidele. **Punaseid** lippe võib näidata ainult vastavalt instrueeritud ja vastava vestiga varustatud rajakohtunik. **Punaste** lippude väljapanemise koht ja aeg peab olema fikseeritud ning võistluse juht peab sellest informeerima žüriid.

c) Rajaga tutvumise ajal peab lisakatsetele olema paigaldatud sidepunktide tähised, mis on meeskondadele hästi märgatavad. Eesmärgiks on, et meeskonnad saaksid sidepunktide asukohad ka oma kiiruslegendi kanda.

3.4. Järelevalve.

3.4.1. Kõigil lisakatsetel peab ligikaudu iga 5 kilomeetri järel asetsema sidepunkt rajal liikuvate



ralliautode asukohta määramiseks ja võistluse kontrolli all hoidmiseks.

3.4.2. Sidepunktide asukohad peab olema märgitud legendi ja tähistatud vähemalt 50 cm läbimõõduga sidepunkti tähisega. Sidepunkti tähiseks on must välgu kujutis sinisel taustal. Pikemal lisakatsel paiknev täiendav kiirabi peab asuma mitte mujal, kui sidepunktis. Sel juhul peab peale sidepunkti tähise kasutama ka punase risti tähist sinisel taustal.

3.4.3. Hoiatav sidepunkti/täiendava kiirabipunkti lisatähis peab paiknema 100 kuni 200 meetrit enne punkti. Tähistel on samad kujutised, mida kirjeldati eelmises punktis, kuid kollasel taustal.

3.4.4. Kadunud meeskondade asukohta määramise protseduuri teostatakse võistluskeskus või lisakatsel lisakatsel ohutusülemalt. Kadunud meeskonna asukohta määramise protseduuri toimimise üksikasjad määrab korraldaja ja need peavad kajastuma võistluse ohutusplaanis.

3.4.5. Lisakatsel paiknevatele ristmikele tuleb paigaldada hoiatusmärgid (kurvimärgid). Hoiatusmärgid näitavad pool-, täis- ja tagasipöördeid vasakule või paremale. Märgid paigaldatakse tee paremale servale ca 1 m kõrgusele. Punased märgid paigaldatakse vahetult pöördele, kollased eelmärgid 100 +/-20 m kaugusele enne punaseid. Kui kasutatakse ohtliku koha tähist, siis see paigaldatakse mõlemale poole teed.

3.5. "SOS/OK" märk

3.5.1. Igas Legendis, soovitatavalt tagakaanel peab olema punane rist ja selle teisel küljel "OK" märk.

#### 4. AMETNIKE OHUTUS

Selleks, et rallivõistluse ametnikud ja eriti lisakatsete kohtunikud ei paneks end oma kohustusi täites ohtlikku olukorda, lasub ralli korraldajal nende vastavasisulise koolituse kohustus.

#### 5. VÕISTLUSE KORRALDUS, LISAKATSETE VALIK

Võistlused tuleb EAL-is nõuetekohaselt 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 ebameeldivuste põhjustamise pärast.

##### 5.3. Soovitatav keskmine kiirus.

Soovitatav 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 teelõigust.

##### 5.4. Lisakatsete valik.

a) Lisakatsete stardi ja finišialad peavad olema vähemalt 200 m kaugusel üldiseks liikluseks 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.

Lisakatsel 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. Soovitatav 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. Otsesõidulad kaetakseohutuslintidega nn “ümbrikukujuliselt” (2 kollast? diagonaallinti). Teed suletakse aedade, ohutuslintide, liiklusvahendite jmt abil. Pärast ohutustähistusetuleb 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, ohutuslintide 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 ohutuslintidega, 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 ohutuslintidega 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.

Lõpuautomeeskond peab arvet rallil katkestanute kohta, kogub lisakatsetelt informatsiooni, informeerib võistluse juhti jmt.

## **LISA IV TINGIMUSED REHVIDELE**

1. Kõik rehvid peavad olema vulkaniseeritud mustriaga.

2. Mustri rehvi definitsioon.

2.1. Kontrollpinna definitsioon.

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

	Laius x Pikkus mm	Pindala mm <sup>2</sup>	17% pindalast mm <sup>2</sup>
9"	170x140	23800	4046
8,5"	161x140	22540	3832
8"	148x140	20720	3522
7,5"	142x140	19880	3380
7"	133x140	8620	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.

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.

3.3. Kasutatud rehve võib uuesti kasutada, kui mustri sügavus on vähemalt 1,6 mm ja rehvi

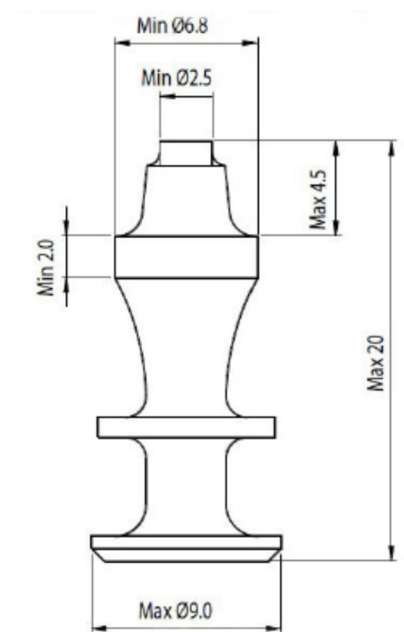
paikneb ralliautos. Iga ralliautos asetsev või sinna tehnohoolduses paigutatud komplektne ratas peab sinna jääma kuni järgmise tehnohooldusalani. Ühtki komplektset ratast ei tohi ralliautosse paigutada või sealt välja võtta mujal, kui tehnohooldusaladel või rehvivahetuseks lubatud aladel, välja arvatud purunenud rehvi ratas vahetades.

#### 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 rehville 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.

Kui lisakatse stardis leiab tehniline ülevaataja, et võistleja kasutatava rehvi mustri minimaalne sügavus ei vasta reeglitele (vt p 3.2.), 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.