

# **EESTI RALLIKROSSI STANDARD KLASSI AUTOD (ERC STANDARD)**

Kehtivad alates 01.01.2009

Rahvuslikud eeskirjad (ERC STANDARD) (FIA Lisa J, Art. 279 koos ERK täienduste ja lisavabadustega ning ERC STANDARD täienduste ja lisavabadustega) Kehtivad samuti ERC JUNIOR klassile koos täiendava piiranguga – mootori töömaht kuni 1600 cm<sup>3</sup>

## **1. ÜLDEESKIRJAD**

### **1.1. Mürapiirang, väljalase.**

Lubatud 100 dBA mõõdetuna FIA eeskirjade kohaselt, mõõdik asendis A/Slow, mikrofon 45° nurga all 50 cm kaugusel summutiotsast, mootoril 4500 p/min, min 1,5x1,5 m pinnast kattev alusvaip, homologeerituna on katalüsaatorid kohustuslikud. Summuti ei või auto tagagabariidist välja ulatuda.

### **1.2. Kütus**

Pliivaba (kuni 0,013 g/l) vastavuses Art. 252.9.1. ja 9.2. Lubatakse kasutada ainult Eesti bensiinjaamades tavakasutuseks mõeldud pliivaba 95 ja 98 bensiini ning diiselmootorit. Lisada ei tohi mingeid võimsust suurendavaid komponente. Keelatud on nn “võidusõidubensiinide” (Green Racing, ELF) kasutamine

### **1.3. Rattad ja rehvid on vabad järgmistel tingimustel:**

1.3.1. Ratas ei tohi ülalt vaadatuna poritiiva alt välja paista.

1.3.2. Ajavahemikul 1.aprillist kuni 1. novembrini on lubatud rehvid ainult Matadori mudelid MP15 ja MP42.

1.3.3. Nõuded talverehvidele: talverehvides on lubatud kasutada naaste, mis vastavad järgmistele tingimustele:

1.3.3.1 Naastude väljaulatuvus rehvi pinnast on max 2 mm

1.3.3.2. kõvasulami läbimõõt on max 2,5mm.

1.3.3.3. Naastul võib olla ainult üks tipp ja see ei või olla terav ega torujas;

1.3.3.4. Naastud peavad asetsema rehvis nii, et rehvi keskel on vähemalt 1/3 veerepinna laiusest naastamata.

1.3.3.5. Naastude suurim lubatud arv rehvis vastavalt Liiklusseadusele, 13“ – 90 tk, 14“ ja 15“ - 110 tk

1.3.3.6. Naastudega rehvi peab olema naastrehvina toodetud sõiduauto tänavasõidurehvi, naastudega võidusõidurehvide kasutamine on keelatud.

1.3.4. Lubatud on kasutada Liiklusseaduse nõuetele vastavalt taastatud rehve.

1.3.5. Komplektne ratas (survestatud rehvi + velg + äärik) peab mahtuma U-kujulisse mõõdikusse harude vahega 250 mm, mõõtmine ratta mittekoormatud osas. Lubatud maksimaalne veljemõõt võib erineda autole algsena antust 2” võrra, kuid läbimõõt ei tohi olla suurem kui 15” ja laius maksimaalselt 7“

## **2. TÄIENDUSED**

**2.1. Tagatuled.** Igal autol peab olema taga kaks punast gabariidituld (kummagi valgustatud pindala min 60 cm<sup>2</sup>, võimsus 5W, originaaltulede puhul vastavalt autotootja soovitusel), mis töötavad koos originaaltagatuledega või autonoomselt. Lisaks tagatuledele peavad olema pidurituled (võib paigaldada gabariidituledega samasse elementi, võimsus 21W). Võib kasutada samasuguse valgusjõuga diodtulesid. Paigalduskõrgus maapinnast peab olema 1,00 - 1,50 m, need tuleb paigutada sümmeetriliselt auto pikitelje suhtes ja paralleelselt põikteljega. Tagatulede vaheline kaugus tagant vaates peab olema minimaalselt 40 cm. Tuled peavad süttima süütevoolu sisse lülitamisel. Väliste tulede kasutamisel, peavad tuleklaasid olema teibitud.

**2.2. Pukseerimissilmus.** Pukseerimissilmused peavad asuma nii ees kui taga. Need ei tohi ulatuda väljapoole auto perimeetrit pealtvaates ja peavad olema värvitud erkkollaseks, oranzhiks või punaseks ning olema kergesti leitavad.

### **2.3. Istmed ja riietus.**

2.3.1. Kaitsekiiver peab olema FIA poolt homologeeritud. FIA homologeering võib olla aegunud.

2.3.2. Sõiduriietusena võib kasutada ainult FIA homologeeritud sõidukombinesooni. FIA homologatsioon võib olla ka aegunud. Samadele nõuetele peavad vastama juhi kindad ja sõidujalatsid. Tulekindel särk ja kiivralune sukk on kohustuslikud. Pesu ja kindad võivad olla toodetud ka ISO6940 normi järgi. Tehniline komisjon hindab väliselt ohutusvarustuse seisukorda.

2.3.3. Juhiiste peab olema FIA poolt homologeeritud. Homologeering võib olla aegunud. Soovituslik on kasutada pea küljetugevustega istet. Iste peab olema sobiva suurusega, vajadusel tuleb kasutada lisapadju.

2.3.4. Juhiiste peab olema tugevdele kinnitatud läbi 4 punkti (2 ees, 2 taga), poldid minimaalselt M8 ja tugevusklass minimaalselt 8,8.

2.3.5. Iste ei tohi olla kinnitatud otse põhjale vaid kahele ristitalale, mille otsad kinnituvad tunnelile ja küljekarbile. Ristitalade minimaalne läbimõõt nelikanttoru puhul on 25x25x2mm, ümartoru puhul 38x2mm. Toru otsad peavad kinnituskohtades olema tugevdatud plaatidega. Istme kinnitused peavad läbima talasid.

### **2.4. Tuuleklaas, küljeklaasid**

Tuuleklaas peab olema lamineeritud klaasist. Autod, mille tuuleklaas on pragunenud nähtavuse kaoni või kui klaas võib edasi praguneda, eemaldatakse sõidust. Kiled, kleebised, värvipihustamine on keelatud (v.a. maksimaalselt 15cm kõrgune reklaamkleebis esiklaasi ülaosas). Küljeakendel lubatud minimaalselt 1,2 mm paksune polükarbonaat, kui ei kasutata turvakiledega algseid klaase. Kasutatav polükarbonaad ei tohi kokkumurdumisel murduda, samuti ei tohi olla pragusid. Kõik aknad peavad olema asendatavad algsetega ja läbipaistvad. Sünteetilisi klaase ei või toonida. Algsetel klaasidel on ilma toonita turvakiled kasutamine kohustuslik (algsete klaaside minimaalne läbipaistvus on 50%). Juhi uksele on lubatud ainult polükarbonaat, tagaklaas kohustuslik. Juhil on kohustuslik turvavõrgu kasutamine. Turvavõrk ei tohi olla kinnitatud ukse külge. Tagumistele küljeklaasidele on kohustuslik kanda võistleja nimi ja riigilipp. Täiendav või suurendatud aknapesuvedeliku paak on lubatud.

## **2.5. Tagavararatas.**

Autos paiknemine keelatud.

## **2.6. Kütusepaak.**

2.6.1. Kütusepaak ega tankimisava ei tohi paikneda sõitjateruumis ( v.a. turvapaak FIA FT3;FT3,5; FT5, ning SFI standartitele vastav, mille maht ei ületa 45l).

2.6.2. FIA või SFI homologatsiooni mitteomav paak ei tohi olla plastikust.

2.6.3. Mittealgne paak (ka pumbad, filtrid) asetsegu min 30 cm seespool kere välispinnast, väljaspool juhuruumi. Kohustuslik on tagasivooluklapp õhutustorul. Õhutustoru peab olema viidud väljaspoole kere välispinda.

2.6.4. Mittealgne paak ja täitetoru pevad olema tulekindlate vaheseintega või konteineriga isoleeritud. Kui paak on pagasiruumis ning tagaistmed eemaldatud, tuleb ehitada tule- ja vedelikukindel vahesein juhuruumi ja paagi eraldamiseks.

Kahemahulistel autodel võib see olla löögikindlast, mittepõlevast ja läbipaistvast plastikust. Vaheseina pole vaja FIA või SFI poolt homologeeritud paakidel. Kui mittealgse paagi põhi on madalamal kui pagasniku põhi ( paigaldatud läbi põhja) , siis on kohustus see altpoolt kaitsta alumiiniumist, ( min.paksus 4 mm ), terasest v. titaanist (mõlemal min. paksus 2 mm ) või süsinikkiust põhjakaitsega.

2.6.5 Mittealgne paak tuleb kinnitada kerele kindlalt vähemalt 4 (nelja) M8 (tugevusklass 8,8) poldiga.

2.6.6. Kütusepumbad võivad töötada vaid mootori töötades või selle käivitamisel.

2.6.7. Kütusetorustikul ei tohi olla sõitjateruumis ühenduskohti. Kerest läbiviikudel peavad olema tihendid mis välistavad torude hõõrdumise.

## **2.7. Ohutusrihmad.**

Ohutusrihmad peavad olema FIA poolt homologeeritud. (aluseks FIA Lisa J, pt.253.6.) Nõutav on min 5-punkti kinnitus kerele. 5 ja 6 punkti rihmade kinnitus tohib olla auto põhjal koos tugevdusplaatidega vastavalt FIA juhendile või kinnitusega eraldi torule, mis ei ole istmekronsteinidega seotud. Selle toru mõõdud ja kinnitamine sarnaselt istme kinnitustorude nõuetega. Õlavöödel on kohustuslikud eraldi kinnitused auto kerele või ohutuspuurile. Rihmad ei tohi olla kulunud ega veninud . Tootja poolt määratud kasutusaja ületanud (NOT VALID AFTER....) rihmasid võib kasutada ainult kaks aastat pärast märgitud aega.

## **2.8. Jahutusvedeliku radiaator**

Radiaator ja tema maht on vaba. Radiaatori asukoht peab olema algne.

Lisajahutusventilaatorid on lubatud. Ekraani võib paigaldada, kui sellega ei kaasne kere tugevdamist.

## **2.9. Välistuled**

Algsed tuled võib eemaldada, kuid keres tekkivad avad tuleb katta. Avade katted peavad järgima tuled algset kuju. Esituled avadesse võib jätta kuni 100cm<sup>2</sup> õhuvõtu/jahutus avad.

## **2.10. Ohutuspuur.**

Ohutuspuuri miinimum struktuur vastavalt FIA Lisa J, Art. 253 p.8, ohutuspuuri peakaare materjali minimaalsed mõõdud 45x 2,5 mm. Lubatud on ka polditavad ohutusstruktuuri osad, välja arvatud peakaar ja külgkaared. Omavalmistatud puuridel peab olema 4 mm kontrollava põhikaare vertikaalosas. Puuri toetuspunktide otstes olevate toetusplaatide min. külje pikkus peab olema 2 toru läbimõõtu. Puuri osadel mis asetsevad sõiduasendis juhi kehaosadest lähemal kui 40cm, on soovituslik kasutada pehmendusi. Pehmendused peavad vastama FIA nõuetele.

### **2.11. Vaibad.**

Vaibad tuleb eemaldada.

### **2.12. Tulekustutusüsteem**

Automaatne tulekustutusüsteem on kõigile soovitatav. Alates 01.01.99 homologeeritud autodel on automaatne tulekustutusüsteem kohustuslik. Süsteemi puudumisel soovituslik 2 kg kustuti, mis peab kinnituma kerele vähemalt kahe metallvitsa abil. Erandina võib kasutada tootja poolt valmistatud mittemetallist vitsa kui see on ohutu. Kustuti alus peab olema kinnitatud minimaalselt 2 (kahe) M6 poldiga (tugevusklass 8,8). Kustutit võib kasutada kuni taatlemisel ettenähtud kuupäevani, kuid mitte kauem, kui kaks aastat viimasest kontrollist. Kui puudub järgmise taatlemise aeg, siis kuni üks aasta viimasest kontrollist. Lubatavad kustutusained on pulber, AFFF, Viro 3 või mõni muu FIA poolt lubatud aine. Keelatud on BCF, NAF ja CO<sub>2</sub>.

### **2.13. Porilapid**

Porilapid kohustuslikud kõikide rataste taga. Lapid peavad olema vähemalt ratta laiused, ent ei või ulatuda rattast väljapoole üle 50 mm. Lapid peavad ulatuma vähemalt 50 mm ratta tsentrist allapoole, kuid ei tohi ulatuda maapinnani. Porilappide minimaalne paksus on 3mm. Porilapid peavad olema kere külge jäigalt kinnitatud.

## **3. LISAVABADUSED**

### **3.1. Auto kaal (FIA lisa J – Art.279 p 3.1).**

Autode lubatud miinimumkaalud (ilma juhita ja tühja paagiga) vastavalt mootori kubatuurile:

	2 klappi silindrile, üle 2 klapi silindrile	
Kuni 1000cm <sup>3</sup>	640 kg	740 kg
Üle 1000cm <sup>3</sup> kuni 1400cm <sup>3</sup>	730 kg	830 kg
1400 kuni 1600	805 kg	905 kg
1600 kuni 1800	845 kg	945 kg
1800 kuni 2000	880 kg	980 kg

Eesti Rallikrossi Komitee otsusega võidakse kuni 01.06.09 autode miinimumkaalusid muuta .

Lubatud kasutada remontmõõdus mootoreid, millede kubatuur ei ületa 2,5 % nimikubatuuri mahtu. Remontmõõdus mootorite korral ( näiteks 1640 cm<sup>3</sup> ) arvestatakse ikkagi mootori töömahu nimimõõduga - ehk see auto peab kaaluma vastavalt 1600 cm<sup>3</sup> autole vähemalt 805 kg.

### **3.2. Kereehitus**

3.2.1. Kere algne ehitus tuleb säilitada. Keredetaile võib materjali lisamisega (keevitus) tugevdada. Lisatud materjal peab olema metall. Eespool esiamortide ja tagapool tagaamortide kinnitusi on keelatud kere selline tugevdamine, mis vähendab kere amortiseerumisvõimet avariide puhul.

3.2.2. Juhiukse metallkonstruktsioon (ka turvatalad) peab säilima algsena. Juhiuksel on kohustuslik kasutada originaalpolstrit või katet minimaalse paksusega 1mm. Teiste luukide materjal on vaba, kuid algne kuju peab säilima ja peavad olema vahetatavad algsetega. Hinged, lukud ja käepidemed on vabad, ent peavad kindlalt toimima.

Kapoti ja pagasiluugi algsed lukustid tuleb eemaldada. Hingede eemaldamisel peab paigaldama luukide neljast punktist väljastpoolt avatavad kinnitid. Tagumised ukсед võib kinni keevitada. Kapotiluugile võib teha õhuvõtu avauseid juhul, kui mehaanilised osad kapoti alt ei jää paistma. Klaasitõstukid on vabad.

3.2.3. Katusel on lubatud kuni kaks salongi ventilatsiooni ava juhul, kui:

- õhukoguja kõrgus ei ületa 10cm

- avad koos kogujaga on katuse esimesel kolmandikul - avause maksimaalne laius on 500mm

3.2.4. Kohustuslik kahe küljepeegli ja ühe sisepeegli olemasolu (minimaalne ühe peegli peegelpind 40 cm<sup>2</sup>).

3.2.5. Põhjakaitsmed lubatud vastavalt art. 255.5.7.2.10, kaitsmaks järgmisi osi: mootor, radiaator, vedrustus, käigukast, kütusepaak, jõuülekanne, väljalaske torustik, kustutussüsteem. Põhjakaitsmed ei tohi ulatuda esistange alumisest servast ettepoole.

3.2.6. Iluistud võib eemaldada. Klaasipuhastajad on vabad, kohustuslik on vähemalt üks klaasipuhastaja tuuleklaasi puhastamiseks.

3.2.7. Auto välimus peab olema korrektne, ilma märkimisväärsete rooste- ja avariijälgedeta.

### **3.3. Aerodünaamilised detailid**

3.3.1. Lubatud on esi- ja tagaspoiler. Need ei tohi auto perimeetrist pealtvaates välja ulatuda .

3.3.2. Spoilerite ja tiivalaienduste paigaldamisel peab jälgima, et need ei tohi puutuda maad, kui autol on mõlemad ühe poole rehvid tühjad, väljaarvatud pehmest painduvast materjalist küljekardinad. Spoilerid peavad eestvaates mahtuma auto kere projektsiooni.

3.3.3. Kaitseraud , mis on kereelement, on kohustuslik (sisemised turvatalad tuleb eemaldada). Lisakaitserauad, -talad ja kõik tugevdused on keelatud. Lubatud on kaitserauale neli kinnitust – keskel 2 tk., tugevdusplaadid max mõõtudega 100x100x2 mm ja mõlemal küljel üks. Kinnituspoltide max läbimõõt on kuni 10mm. Kinnitusteks kasutatava materjali tugevus ei tohi ületada algset.

3.3.4. Esipaneeli tugevdamiseks on keelatud igasuguste lisatalade ja lehtmaterjali, mille paksus ületab algset, kasutamine.

3.3.5. Esimesi poolraame siduv või muul moel esiosa tugevdav element võib olla esistange autoga risti astetseva osa tagumisest servast vähemalt 40 cm kaugusel v.a. algne radiaatorikinnitus, kui ei saa teisiti. Poolraame võib tugevdada, kuid tala või karp peab olema esiosast nii kaugel, et ei anna tuge otsasõidul.

3.3.6 Aerodünaamiliste detailide min paksus 2mm ja max paksus 5mm. Detailide valmistamiseks võib kasutada ainult plastikut.

### **3.4. Poritiivad**

Materjal ja kuju on vabad, kuid rattakoopa kuju peab säilima. Koopa mõõtmed on vabad.

### **3.5. Mootor**

3.5.1. Lubatud vabalt hingavad kahe rattaveolised (2WD) autod mootori töömahuga kuni 2000cm<sup>3</sup>. Lubatud ka kuni 2000cm<sup>3</sup> töömahuga diisel ja turbodiisel mootorid, kusjuures turbo koefitsenti 1,7 kaalude juures ei arvestata.

3.5.2. Kasutatav mootor peab olema sama mudeli oma (v.a Lada, millele on lubatud paigaldada sama margi mootor) ja paiknema algsel kohal. Keelatud on muuta algseid toiteseadmeid (tüüp ja arv peab säilima algsena).

3.5.3. Segusiibrid tuleb varustada väliste lisavedrudega, mis tagavad nende sulgumise ohuolukorras.

3.5.4. Kütuse põlemiseks vajalikku õhku ei või võtta sõitjateruumist.

3.5.5. Keelatud on kasutada spetsiaalselt võidusõiduks mõeldud ja muid reguleeritavaid elektroonilisi süüte ja toite juhtblokke. Kasutatavad elektroonilised juhtblokid ("arvutid") peavad olema ettenähtud antud mootori mudelile.

3.5.6. Sisselaskekollektor peab olema algne. Lubatud seestpoolt töödelda.

Drosselklapp peab säilima algsena, töötlemine lubatud materjali eemaldamise teel. Kasutatavad sisselaskekollektorid peavad olema ettenähtud antud mootori mudelile. Keelatud on muutuva pikkusega sisselaskekollektorid.

3.5.7. Väljalase vaba.

3.5.8. Titaani ja keraamiliste osade kasutamine on keelatud

3.5.9. Magneesiumi kasutamine on keelatud liikuvate osade puhul.

3.5.10. Mistahes kujul vee kasutamine põlemisprotsessis on keelatud.

3.5.11. Keelatud on muudetavate gaasijaotusfaasidega süsteemide (näit VETEC) kasutamine, selline süsteem tuleb välja lülitada mehhaanilisel teel.

### **3.6. Interjäär**

Salongisoojendus on kohustuslik. Autodel, mis taotleavad esmast tehnilist kaarti, on armatuurlaud kohustuslik. Armatuuril on lubatud eemaldada vaid iluistud ja keskkonsooli osad, millele ei kinnitu soojenduse ja näidikute elemendid. Juhhiiste peab asetsema täielikult auto keskteljest ühel või teisel pool. Vaheseinad, mis eraldavad sõitjateruumi mootoriruumist ja pakiruumist, peavad olema algsel kohal ning tule- ja vedelikukindlad. Materjal peab olema sama või tugevam. Sõitjate- ja mootoriruumi vaheseinale või läbi vaheseina võib paigaldada osi (välja arvatud mootoriplokk, karteripõhi, vāntvõll või plokikaas) tingimusel, et need ei ulatu salongi poole rohkem, kui 20 cm, mõõdetuna horisontaalselt algsest vaheseinast. Kõik

elektrijuhtmed peavad olema paigaldatud nii, et vältida lühiseid. Salongis olevad juhtmed peavad olema kaetud ja kinnitatud. Salongi ventileerimiseks kasutatavat õhku ei tohi võtta mootoriruumist.

### **3.7. Kütuse-, õli- ja jahutusevedeliku paagid**

3.7.1. Peavad olema isoleeritud sõitjateruumist nii, et lekke korral ei satuks vedelik sõitjateruumi.

3.7.2. Kütusepaagi kork ei tohi ulatuda väljapoole kere pinda ja peab olema lekkekindel.

3.7.3. Karteri tuulutusel on nõutud ( v.a autod, kus on säilinud algne siselaskesüsteem, mille puhul on tuulutus seotud sisselaskeskollektoriga ) minimaalselt 2-liitrine õlikogumispaak, mis välistab olenemata auto asendist õli sattumise rajale.

### **3.8. Sillad, vedrustus**

Amortisaatorid ja vedrud on vabad. Amortisaatorid ei või olla reguleeritavad (reguleeritavaks loetakse amortisaatorid, mille tööarakteristikute seadistamine on võimalik amorti autolt eemaldamata). Muudatused kerele on lubatud antud piirides:

- sillatala algsete kinnituskohtade tugevdamine
- muudatused, mis on vajalikud tagamaks liikumisruumi vedrustuse komponentidele, veovõllidele ja ratastele. Tugevdamise ja materjali lisamisega ei tohi muuta algset silla kinnituskohta. Poolraamide muutmine ei ole lubatud, v.a tugevdamine keevitamise teel. Aktiivvedrustus on keelatud.

Amortisaatori ülemine kinnituskoht kerele peab säilima algsel kujul (võib tugevdada).

### **3.9. Jõuülekanne**

Igasugused diferentsiaalide blokeeringud ja blokeerivad võtted on keelatud. Kontrollitakse Tehnikakomitee poolt heakskiidetud vahenditega ja meetodil. Kui kohtunikul tekib kahtlus mittereeglipärase diferentsiaali kasutamises, võetakse reductor lahti. Diferentsiaali vastavust reeglitele tõestab võistleja omal kulul.

### **3.10. Pidurid**

Pidurid on vabad, kuid peavad olema töökorras ja kõik neli ratast peavad pidurdama. Kohustuslik on ühelt pedaalilt toimiv kahekontuuriline süsteem. Käsipidur ei ole kohustuslik. ABS on keelatud. Pidurivedeliku paagid ei tohi olla sõitjateruumis. Pidurikettaga ja trumli tööpinnad peavad olema valmistatud ferriitsest materjalist.

### **3.11. Aku**

Aku maht, tüüp ja asukoht on vaba. Kui aku asub sõitjateruumis, peab ta asuma esiistmetest taga pool. Aku peab olema tugevalt kinnitatud ja kaetud lühiühenduste vältimiseks lekkimist vältiva plastikkarbiga. Algsel kohal asuval akul peab olema lühiste vältimiseks, kaetud "pluss-klemm". Aku peab kere külge olema kinnitatud vähemalt kahe metallvitsaga ja nelja poldiga ning tugevdatud plaatidega (kinnituspoltide minimaalne läbimõõt M8 (tugevusklass 8,8), plaatide minimaalne

paksus 3mm ja pindala minimaalselt 20cm<sup>2</sup>, vitsa minimaalne paksus 1mm). Aku kinnitused peavad toetuma aku ülaservale. Aku aurud tuleb juhtida autokerest välja.

### **3.12. Roolimehhanism**

Roolisüsteem peab olema valmistatud autotootja (-tehase) poolt. Lubatud on ainult mehaaniline rataste juhtimine. Nelja ratta keeramine on keelatud. Ärandamisvastased vahendid ja roolilukk tuleb eemaldada.

### **3.13. Käigukast**

Elektrooniliselt, pneumaatiliselt või hüdrauliliselt kontrollitavad poolautomaat- või automaatkäigukastid on keelatud. Lubatud on ainult H-lülitus. Keelatud on kasutada otsehambumisega käigukaste. Kohustuslik on kasutada vaid auto algset käigukastikorpus ja sünkronisaatoreid.

### **3.14. Peavoolulüliti või massilüliti.**

Peavoolulüliti on kohustuslik, mehhaaniliselt lülitatav sõiduasendis juhi poolt ning eraldi väljast ja tähistatud vastava tähistusega. Peavoolulüliti väljalülitamisel peab töötava auto mootor seiskuma. Elektro-magneetilised peavoolulülitid on keelatud!

### **3.15. Võistlusnumber ja reklaam autodel**

vt Üldjuhendi punkt 2.2

Kui auto juures on vaja muuta algseid konstruktsioone seoses nende töökindluse ja ohutuse tagamisega ning kui tehtavad muudatused lähevad vastuollu antud tehniliste tingimustega, siis tehakse need Tehnikakomitee poolse komisjoni heakskiidul ja kirjalikul loal, kus on kirjeldatud vastavate muudatuste iseloom ja ulatus ning tingimusel, et ohutus ei vähene.

Kõik kulud mis tekivad sõitjale, seoses auto vastavuse tõestamisega Tehnilistele Tingimustele, kui seda tehakse Tehnilise Komisjoni nõudmisel, kannab sõitja. Kütuse vastavuse kontroll toimub ainult Tehnilise Komisjoni initsiatiivil. Hooaja käigus avastatud tõsised rikkumised viivad kõikide saavutatud tulemuste tühistamiseni antud hooajal. Tõsisteks rikkumisteks mis viivad tulemuste tühistamiseni, loetakse: suurem mootori kubatuur lubatust, toite ja süütesüsteemi oluliste osade (mootori tööd juhtiv arvuti) mittevastavus ja blokeerivate võtete kasutamine diferentsiaalides.

ERK esimees  
Hillar Kalam