

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

VM eeskju on FIA Regionaalsete Rallide Meistrivõistluste üldmäärus (RRC).

Kõik, mis pole VM ja juhenditega lubatud, on keelatud.

Vaidluste korral on VM ja juhendite tõlgendamisel aluseks teksti eestikeelne versioon.

VM kehtib alates 1. jaanuarist 2014.

I ÜLDMÕISTED

1.1. Rallivõistlus (ralli)

Rallivõistluse eesmärk on vastavalt Liiklusseadusele ning FIA ja EAL võistlusmäärustele keskkonnasäästlikult võistledes 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. 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 ± 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. Treening, testisõit ja test (edaspidi treening)

Treeninguna käsitletakse igasugust harjutamist, kui sõidetakse tavaliikluseks ette nähtud teedel, missuletakse harjutamise eesmärgil tavaliikluseks.

Treeningu võib korraldada järgmistel tingimustel:

- korraldamiseks tuleb hankida vajalikud load (maaomanik, omavalitsus, EAL, politsei, teevaldajaj) ning esitada EAL-i vormikohane taotlus.
- EAL võib vajadusel nõuda treeningu kooskõlastamist piirkonna rallikorraldajaga. Piirkonna rallikorraldaja nimetab igal aastal rallikomitee.
- treeningule tuleb määrata ohutusülem, kes on vastutav ohutuse eest ja korraldab vajaliku ohutusvarustuse ja -meeskonna ning kiirabi kohaloleku
- treeninguks kasutatav teelõik tuleb autospordi ohutusnõuete kohaselt sulgeda ning kohalikke elanikke ja ettevõtteid eelnevalt (mõistlik aeg) teavitada tee sulgemisest
- erinevaid treeninguks suletavaid teelõike võib ühel treeningul (so treeningpäeval) olla kuni 3, nende igäihe pikkus kuni 10 km
- lisakatsest osavõtjail sõitjail peab olema juhtimisõigust tõendav dokument (v.a. kuni 16 aastastel noortel) ja ASN litsents

- piletite müük pealtvaatajatele on keelatud
- reklaamide paigaldamine lisakatsetele on keelatud
- treeningul kasutataval autol ei tohi olla treeningu, selle korraldamise ja läbiviimisega seotud reklaame
- lisakatse tulemuste kasutamine reklaamiks on keelatud

Treeningul kasutatav auto ja sõitjate minimaalvarustus:

- sõitjail peavad olema kaitsekiiver ja sõidukombinesoon vastavalt kehtivatele tehnilistele tingimustele
- treeningul kasutatava auto ettevalmistus peab vastama vähemalt rahvuslikele tehnilistele tingimustele (ohutuspuur, ohutusrihmad ja tulekustuti kohustuslikud)
- Treeningul kasutataval autol peavad olema riiklik registreerimismärkja liikluskindlustus.

1.1.5. Klubidevahelised ja liikmetevahelised rallid

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

1.2. Võistleja

Võistleja on kehtiva litsentsiga sõitja, kes on registreerunud või kavatseb registreeruda rallile või sarja.

1.3. Meeskond

Meeskond koosneb kahest ühes ralliautos istuvast võistlejast. Neid kahte sõitjat nimetatakse juhiks ja kaardilugejaks. Kui juhendis pole teisiti sätestatud, võivad mõlemad meeskonna liikmed võistluse jooksul ralliautot juhtida ja mõlemal peab olema kehtiv asjaomane sõitjalitsents ning juhtimisõigust tõendav dokument kogu võistluse jooksul.

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

1.4. Võistkond

Võistkond koosneb kahest või enamast meeskonnast, kes osalevad võistlusel või võistlussarjas

ühise tulemuse saamiseks.

1.5. Registreerija

Registreerijalitsentsiga füüsiline või juriidiline isik.

1.6. Üldjuhend

Dokument, mis kirjeldab võistlussarja tingimusi.

1.7. Võistlusjuhend

Kokkuvõtlik dokument, mis esitab detaile ühe võistluse/võistlussarja etapi kohta.

Võistlusjuhend on üldjuhendi täiendus.

1.8. Bülletään

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

Võistlusjuhendi bülletään annab välja:

- võistluse korraldaja kuni žürii esimese koosoleku alguseni žürii esimehe ja EAL rallikomitee heakskiidul
- võistluse žürii kogu võistluse kestel, välja arvatud bülletään ajakavaparandustega, mille võib välja anda ka võistluse juht.

1.8. Ajakaart

Dokument, millele märgitakse ajakontrollpunktide (AKP) läbimise ajad ja muud märkused. Kui legendiraamatus ja ajakaardil on aegades või vahemaades erisused, kehtib ajakaardil esitatu.

1.9. Legendiraamat (legend)

Legend kehtestab raja läbimise täpse kirjelduse ja ajakava (vt VM p 8). Kui üldkaardil esitatu ja legendiraamatus olev rada erinevad, kehtib legendiraamatus esitatu.

1.10. Võistluse kestus

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

Ralli võistluselement algab esimese AKP-ga ja lõpeb viimase AKP-ga. (RRC)

1.11. Osa (Section)

Osadeks nimetatakse kõiki lõike rallist, mis jäävad:

- stardi ja esimese regroupeeringu vahele

- kahe üksteisele järgneva regroupeeringu vahele
- viimase regroupeeringu ja finiši vahele

1.12. Päev (Leg)

Ralli osa, mis on eraldatud teistest osadest üleööpeatusega.

1.13. Lisakatse – LK (Special Stage)

Ajamõõduga teelõik võistluse ajaks tavaliiklusele suletud teedel.

1.14. Ülesõit (Road section)

Võistluse osa, mis jääb kahe järjestikuse ajakontrollpunkti vahele või lisakatse stardi ja järgneva ajakontrollpunkti vahele.

1.15. Ajakontroll (Time Control) ja ideaalaeg

Kontrollpunkt, kus kohtunik märgib võistleja esitatud ajakaardile selle esitamise aja.

Ajakontrolli saabumise ideaalaeg on aeg, mis saadakse ülesõiduks ette nähtud aja lisamisel ülesõidu stardiajale. Need ajad märgitakse täisminutites.

1.16. Regroupeering (Regroup)

Võistluse korraldaja planeeritud peatus ajakontrolliga sisenemisel ja väljumisel, eesmärgiga võistluse ajagraafiku paremaks järgimiseks ja osavõtjate võimalikuks ümberseadmiseks paremusjärjestusse. Aeg peatuseks võib meeskondadel olla erinev. Regroupeeringualal kehtib kinnise pargi (1.18) režiim

1.17. Karistusvaba aeg (neutralisation)

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

1.18. Kinnine park (Parc Fermé)

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

1.19. Ooteala (Holding Park)

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

1.20 Tehniline tsoon (Technical Zone)

Kahe AKP-ga (vt. 18.2.4.) eraldatud ala tehniliste kontrollide läbiviimiseks

1.21. Hooldus

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

1.22. Superralli süsteem

Katkestanud meeskonna taasliitumine võistlusega.

1.23. 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**).

1.24. 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 karistusmäära rakendamisel karistust ka katseajaga.

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:

2.1.a. Seeriaautod N rühm

klass N3 kuni 2000 cm³, sh R1A ja R1B

klass N4 üle 2000 cm³,

klass R4 S2000 Rally (2,0 ATM;1,6T (30mm turbopiirajaga), R5

2.1.b. Turismisutod A rühm:

klass A6 kuni 1600 cm³, sh Super 1600 Rally ja R2B

klass A7 1600 – 2000 cm³, sh R2C, R3C, R3T, R3D

klass A8 üle 2000 cm³, WRC, S2000 1600 cm³ turbo

2.1.c. Suurseeria turismiautod R rühm:

klass R1 kuni 1400 cm³

klass R2 1400-1600 cm³

klass R3 1600 – 2000 cm³

klass R4 üle 2000 cm³

klass R5 üle 2000 cm³

2.1.d. Rahvuslik E rühm

klass E9 kuni 1600 cm³

klass E10 1600 kuni 2000 cm³

klass E11 üle 2000 cm³, sh 2 WD turbo

klass E12 4 WD, sõltumata kubatuurist.

Rahvusvahelise võistluse esimese päeva stardijärjekorras sõidavad rahvusliku rühma autod pärast A-, R- ja N-rühma autosid.

2.1.1. Klasside ühisarvestus

Klasse ja rühmi võib juhendis ja üldjuhendis jagada eraldiarvestusse.

2.1.2. Homologatsioon

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

tehnilistele tingimustele. Eesti rallisarjade rahvuslike klasside arvestuses võib osaleda ainult EAL

tehniliste tingimuste kohaste autodega.

2.1.3. Tehniline kaart

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

2.1.4. Tõendusvorm

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

2.1.5. Ralliautod, tehnilised eeskirjad, registreerimistunnused.

Ralliautod jagatakse rühmadesse ja klassidesse vastavalt FIA ja EAL eeskirjadele.

E-rühma ralliautod vaadatakse enne tehnilise kaardi väljastamist üle EAL tehnikakolleegiumi 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.

Välisvõistlejad riikidest, kus ralliautod pole riigi registris, saavad ralli tehnilisest komisjonist ajutise numbrikleebise (R-sari).

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 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.

2.1.7. Valgustusseadmed

2.1.7.1. Lähitulede arvu ei tohi suurendada.

2.1.7.2. Eesti seadusandlusele mittevastavate lisatulede kasutamine on lubatud ainult lisakatsetel sõites.

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 A3 suurune SOS ja OK tähisega eemaldatav infotahvel järgnevate sõitjate informeerimiseks avarii korral.

2.1.9. 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.

2.1.10 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.

2.1.11 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 regroupeeringuks.

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. Aeg, mille jooksul peab meeskond jõudma järgmisesse ajakontrollpunkti, määratakse legendi ajatabeliga.

III VÕISTLUSJUHEND

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.

Võistlusjuhendil, nagu ka kõigil teistel ralliga seotud trükistel, peab olema kirje “Eesti Autospordi 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 Teadetetahvilil. Võistlusjuhendis avaldatakse žürii esimese koosoleku toimumisaeg.

3.2. Bülletään - juhendi ametlik lisa

3.2.1. Juhendi täiendamise põhimõtted peavad vastama FIA Spordikoodeksi [artiklitele 3.6 ja 11.9.2.b](#).

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 võtab vastu VM, üldjuhendi või võistlusjuhendi rakendamiseks.

3.3.2. 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 Teadetetahvilil.

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

3.3.4. 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

4.1.1. Žürii esimees

Žürii esimehe määrab EAL rallikomitee. Žürii esimees kontrollib ralli korraldusluba ja kooskõlastusi ning võistlusjuhendit, koostab žürii koosolekute ajakava, kooskõlastab õnnetusjuhtumite uurimise komisjoni koosseisu, mis on esitatud ohutusplaanis. 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 ja kellest üks on soovitatavalt välisriigist. Kui otsustamisel jagunevad hääled võrdselt, on žürii esimehe hääel otsustav. Žürii õigused ja kohustused on esitatud FIA Spordikoodeksis, VM-s ning juhendites. Žürii liikmete ning ametnike töö ning lähetuskulud tasustab korraldaja asjakohaste töölepingute alusel. Korraldaja peab tagama žüriile sekretäri.

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. 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.

4.3. Ohutusvaatleja

4.3.1. EAL rallikomitee määrab rallidele ohutusvaatleja, kes tutvub võistluse eel korraldustööga ohutuse alal.

4.3.2. Ohutusvaatleja ülesandeks on võistluse ohutusabinõude piisavuse ja ohutusplaani tegelikkusele vastavuse kontroll. Ilma ohutusvaatleja eelneva kooskõlastuseta ei saa võistlust läbi viia. Ta instrueerib enne võistlust koos võistluse juhiga 0-autode meeskondi. Ralli ajal sõidab ohutusvaatleja ohutusautode ees.

- 4.3.3. Otsuse lisakatse ärajätmiseks teeb võistluse juht ohutusvaatleja esildise põhjal.
- 4.3.4. 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.

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. 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. Registreerijat saab vahetada dokumentide kontrolli lõpuni.

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 3.9.4.a](#).

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. Nooremad, kui 16 aastased sõitjad võivad osaleda ainult Rallikomitee eriloal, mille saamise eelduseks on igal juhul EAL Akadeemia edukas läbimine ja Noortekolleegiumi soovitus. Noorterallidel kehtivad nõuded on sätestatud noorteralli üldjuhendis.

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 kehtivate karistuste ja muu info suhtes. Loetelu koostatakse, arvestades võimalikku stardijärjekorda. Loetelus esitatakse:

- a) võistlusnumber
- b) registreerija
- c) sõitjate nimed ja rahvused
- 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 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 väikseim. Vaadeldakse 4 viimast rallit, millest võetakse 3 parima ralli keskmine. Valik tehakse vähemalt 6 km pikkuste katsete hulgast. [Stardijärjekord](#) ja stardiajad avaldatakse Ametlikul Teadetetahvilil 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%~~ **75%** 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 tasutud, **ja võistleja jätab mitteosalemisest teatamata**, teavitab 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 võistlusjuhend.

6.2. Kindlustusmaks, mis sisaldub osavõtumaksus, 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.

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, võistlejaile võiks anda ka legendiraamat hooldameeskonna tarbeks.

Legendiraamatu igal positsioonil märgitud teekond on kohustuslik, selle mitteläbimist lisakatsel

karistatakse vastavalt p.19.3-le ja ülesõidul vastavalt 12.1.3 ja 12.2-le.

8.1.2. Legendiraamat vormistataksejärgmistele 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 tingimärke, mis esitavad teekatet (vertikaalne kesktulp täidetuna näitab kruusakatet),
- f) legendis peab esitama päästeside ja kiirabide kohad
- g) raamatu alguses peab olema tingimärkide 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 (vt p 19.19.)
- p) legendis peab olema ajagraafik päevade/osade kaupa koos hooldusalade ja regroupeeringutega (sisse, välja). Hooldusalad tähistatakse tähestikuliselt (A, B, C,...).
- q) soovitatavalt võiks legendis olla 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 osavõtjatele meeskondadele, v.a. juhtudel, mis on määratud üldjuhendis, võistlusjuhendis või ASN eriloaga. Võistluse juhtvõib ohutuskalutlustel anda meeskonnale kaheminutilise stardiintervalli.

8.3. Superralli süsteem

8.3.1. Superralli süsteemi rakendamine

Meeskond saab võistlust jätkata võistluse juhi, tehnilise komisjoni ja vajadusel võistluse arsti loal juhendis märgitud tingimustel. Ajakaardile märges mittesaanud (LK-l või ülesõidul katkestanud) meeskond saab uuesti startida järgmistel tingimustel:

a) meeskond loetakse katkestajaks pärast pärast 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) remonditud ralliauto tuleb esitada lõpuautos või hooldusalal olevale tehnilisele komisjonile. 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 8.1.1., 11.4., 12.1.2. ja 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 ja kaardilugeja 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 ja kaardilugeja nimi, esinime esitähnt ja rahvusvärvid tuleb võistlejail esitada ralliauto mõlema tagumise küljeakna alaservas (kõrgus 6 cm, valge, kirjastiil Helvetica). Juhi nimi asub mõlemal küljel kõrgemal.

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 rallikleebistele 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 saab keelduda lisamaksu tasumisel.

10.3. Keelduda ei saa rallitunnusega seotud reklaamidest.

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

10.5. Lisamaksu ei võeta auto-, rehvi-, kütuse- ja 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 lisakatsetel (v.a rajaga tutvumise ajal) ei pea ralliautodel põlema esituled.

Ülesõitudel peab ralliauto liikuma neljal vabalt pöörleval rattal ja neljal rehvil. Selle nõude vastu eksijaid karistab žürii.

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.

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

11.2. Võistlusel osalevaid meeskondi, kes rikuvad liikluseeskirju, võib politsei või ametnik teavitada 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. Võistluse ajal on ralliautot keelatud vedada, transportida ja lükata, v.a ralliauto teele tagasiaitamisel või tee vabastamiseks. Rikkumisest teavitatakse žüriid.

11.5. Žürii võib meeskonda karistada (vastavalt FIA Spordikoodeksi [art 11.9.2.f](#) ja [11.11.4.h](#)) järgmiste

rikkumiste eest:

11.5.1. ralliautode läbipääsu või möödasõidu takistamise eest

11.5.2. ebasportliku käitumise eest.

XII HOOLDUS , TANKIMINE, REMONT

12.1. Hooldus

12.1.1. Hoolduseks loetakse igasugust tööd ralliauto tehnoseisukorra 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 ralliautos kaasasolevat varustust. Hooldused on ajaliselt reguleeritud 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 12.3** 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 (**Service**)

12.3.2. 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).

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 ainult rehvivahetusaladel (lõikamine, naastude eemaldamine).

12.5.3. Rehvivahetusreeglite rikkumisest teavitatakse žüriid.

12.6. Tankimine.

12.6.1. Tankimine on lubatud ainult Legendis esitatud kohtades. Lisatankimisala läbimine on kohustuslik ka mittetankimise korral, v.a. juhul, kui legendis ja/või juhendis on antud ka alternatiiv seda mitte läbida.

12.6.2. Tankimisala tähistatakse märgiga, millel on must kütusekanistri kujutis sinisel taustal.

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 tankimisel soovitatav kanda tulekindlat riietust.

12.6.6. Tankimise ohutuse eest vastutab meeskond.

12.6.7. Tankimise ajaks peab mootori välja lülüma.

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 ralliauto välja lükata karistust saamata.

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

12.7. Varuosade kasutamine.

• Ralli ajal ei tohi mootorit vahetada.

• Ralliauto keret ei või ralli ajal muuta ega vahetada.

• Igal ralliautol on lubatud üks varuturbo ralli 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.

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

12.8.1.3. Turbod peavad püsima pitseerituna tehnilise komisjoni ülevaatuseni või võistluse lõpuni.

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

XIII REHVID

13.1. Lubatud rehvid on sätestatud VM Lisas 3.

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

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

XIV RAJAGA TUTVUMINE (Recce, reconnaissance)

14.1. Rajaga tutvumise korraldamisel tuleb arvestada järgnevate punktidega, 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, tavalikluseks lubatud autodel ja liiklusseadust järgides või muul moel.

14.1.2. Rajaga tutvumise kestvus ja tutvumiskordade arv sätestatakse võistlusjuhendis.

14.1.3. Eeltutvumiskeeldu ei kohaldata ainult paarisradadele ilma täiendavate osadeta ja paarisrajaga liituvate kiiruskatsete pikendusteta juhul, kui rajaomanik on sellega nõus. Selliste kirjelduse alla lähevad 2014 Laitse RallyPark (pikkus ca 2,3 km), Kehala ring (pikkus ca 2,1 km) ja Oriküla paarisrada (pikkus ca 2,1 km).

14.2. 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.

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, milleallkirjastab 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).

14.3. Tutvumisautod.

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

14.3.1. auto on seeriatoodangu auto.

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

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

14.3.4. väljalaskesüsteem peab olema seeriatoodangu oma, müratase peab vastama korraldaja riigi seadusandlusele.

14.3.5. lubatud on N-rühma tingimustele vastav vedrustus.

14.3.6. N-rühma tingimustele vastav põhjakaitse on lubatud.

14.3.7. FIA Spordikoodeksi lisa J ptk 253 artiklitele 8.1 kuni 8.4 vastav ohutuspuur on lubatud.

14.3.8. ohutusrihmade värv on soovitatavalt sama värvi auto salongi värviga.

14.3.9. sportistme värv on soovitatavalt sama värvi auto salongi värviga.

14.3.10. kaks Liiklusseadusele vastavat lisatuld on lubatud.

14.3.11. N-rühma tingimustele vastavad veljed on lubatud.

14.3.12. rehvid vastavad Liiklusseaduse nõuetele (nõutud E-markeeringu, koormus-ja kiirusindeksi olemasolu rehvil).

14.3.13. meeskond võib kasutada lihtsaisidekommunikatsioonivahendeid (ilma kiivriteta).

14.3.14. Erandjuhtudel võib võistluse juht lubada rajaga tutvumist ka loetletud tingimustele

mittevastava autoga.

14.3.15. Erandlike tutvumislubade (väljaspool ametlikku tutvumisgraafikut) andmine on lubatud järgmistel tingimustel :

- loa annab võistluse korraldaja (enne dokumentide välja andmist võistluse direktor), kui see taotlus on põhjendatud;
- korraldaja määrab erandi tingimused (nt täiendav faktikohtunik autos, GPS, SMS-id või muu taoline) ning meeskond peab kandma sellega kaasnevad kulud;
- korraldaja peab väljastatud eriloa (koos tingimustega) avaldama võistluse ametlikul teadetetahvilil;
- vajalik on enne loa andmist teavitada rallikomiteedja/või EAL sekretariaati väljastatavast loast.

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

XV TEHNILINE ÜLEVAATUS

15.1. Tehniline ülevaatus enne starti ja võistluse ajal.

15.1.1. Ralliauto peab saabuma tehnilisele ülevaatusesele ja dokumentide kontrolli etteantud graafiku kohaselt. Tehnilise kontrolli alal võivad viibida meeskonnaliikmed ja mehaanikud.

15.1.2. Tehnilisele ülevaatusesele (ja/või dokumentide kontrolli) valel 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.

Neis klassides, kus see on nõutud, tuleb isikliku ohutusvarustuse kontrollis lisaks sõiduriieetele ja kiivrile esitada ka kaelatugi. Kui ralliautos soovitakse kasutada videosalvestit, tuleb see või selle nõuetekohane kinnitus ette näidata võistluseelses tehnilises kontrollis.

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 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 võistluse ajal igal hetkel. Ralliautode mootoriplokkpeab olema ette valmistatud nii, et seda oleks võimalik plommida.

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. Enam kui 20-minutilise hoolduse või viimase hoolduse eel võib olla 3-minutiline tehnokontrolli ala, mis võib asuda regroupeeringuala sees.

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

Tehnilise ülevaatusese käigus eemaldatud autoosade korrektne tagasipaigaldamine on meeskonna kohustus.

15.1.10. Avastatud pettus võib kaasa tuua 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. Esmalt kontrollitakse:

15.2.1.1. ralliauto vastavust stardieelsele tehnilisele ülevaatusesele

15.2.1.2. võimalikke rikkumisi.

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 otsusega.

15.2.4. Kui ralliauto ja/või selle osa võetakse lahti žürii otsusega, tasub ralliauto lahtivõtmise kulud meeskond.

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 ettepanekul.

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 rahaträhv.

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

Võistluse juhi loal võib kasutada käivitamisabi.

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

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

16.4. 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.

XVII AJAKAART

17.1. Ralli stardis antakse meeskonnale ajakaart, millele on märgitud kahe järjestikuse ajakontrollpunkti läbimiseks lubatud aeg. Meeskond võtab märke iga ajakaardil märgitud kontrollpunkti läbimise kohta õiges järjekorras. Rikkumisest teavitatakse žüriid.

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: 00.00–23.59, arvestatakse ainult lõppenud minuteid. Võistluse ametlik aeg on Eesti Vabariigi territooriumil kehtiv aeg.

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 lisamärke ajakaardil selleks mitte ettenähtud kohal toob kaasa võistluselt eemaldamise, välja arvatud juhul, kui selle on teinud kohtunik.

17.4. Ajakaardil kontrollpunkti märke puudumine või ajakaardi esitamata jätmine kontrollpunktis või finišis toob kaasa võistluselt eemaldamise.

17.5. Ajakaardile võib ajamärkeid teha ainult kohtunik, tehes seda kas käsitsi või väljatrükina. Võistleja võib teha märkeid ainult 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 või anda lõpuautole (Sweeper Car).

17.8. Ajakaardi näidis on esitatud võistlusmääruse lisas.

XVIII KONTROLLPUNKTIDE TEGEVUS

18.1. Üldpõhimõtted.

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

18.1.2. Kontrollala algus on tähistatud hoiatava märgiga kollasel taustal. Vähemalt 25 meetri kaugusel asuv kontrollpunkt on tähistatud samasuguse märgiga punasel taustal. Kontrollpunkt peab mõlemal pool teed olema 10 meetri (5 meetrit enne ja 5 pärast) ulatuses piiratud 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 (vt.1.15 ja 8.3.3) 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.

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. läbimis- ja 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 (KP).

Kontrollala algust ja kontrollpunkti tähistatakse pitsatimärgiga kollasel taustal, ja kontrollala lõppu pitsatimärgiga punasel taustal. Nendes kontrollpunktides, mis peavad olema tähistatud vastavalt Lisale II, teevad kohtunikud lihtsalt märke ajakaardile niipea, kui meeskond selle neile ulatab. Läbimisaega ajakaardile ei märgita.

18.3. Kontrollpunkti ametnik peab olema identifitseeritav, ta peab kandma märgistusega vesti

18.4. Lisakatse.

18.4.1. Lisakatse start tähistatakse lipumärgiga punasel taustal.

18.4.2. Finiši eeltähis on finišilipumärk kollasel taustal ja finišijoonet tähistatakse finišilipumärgiga punasel taustal.

18.4.3. "STOP"-märk asetseb ohutus kauguses finišijoonest, üldjuhul 300 meetri kaugusel.

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. Kohtunik märgib käsitsi või väljaprintidina ajakaardile täpselt selle aja, mil kaart talle ulatati.

18.6.6. Meeskonda ei karistata varasema saabumise eest, kui ralliauto siseneb kontrollalale saabumise ideaalaja minuti või sellele eelneva minuti jooksul.

18.6.7. Meeskonda ei karistata hilinemise eest, kui ajakaardi üleandmine vastavale kohtunikule toimub saabumise ideaalaja minuti jooksul.

Näide: Meeskond, kes peab saabuma kontrollpunkti kell 18.58, loetakse õigel ajal saabunuks, kui ta annab ajakaardi kohtunikule kella 18:58.00 ja kella 18:58.59 vahelisel ajal. Meeskond võib ajakontrollpunkti alale sõita ideaalajale eelneval minutil.

Igat erinevust tegeliku saabumisaaja ja saabumise ideaalaja vahel karistatakse järgnevalt:

a) hilinemine: 10 sekundit iga minuti või minutiosa eest

b) varasem saabumine: 1 minut iga minuti või minutiosa eest.

18.6.8. Võistluse juhul on õigus varem saabunud ja selle eest karistatud meeskonda määrata startima varem ettenähtud stardijärjekorra alusel.

18.6.9. Juhendi või bulletääniga võib määrata ajakontrollpunktid, kuhu võib lubada meeskondi saabuda varem. Ajakaardile märgitakse tegelik saabumisaeg.

18.6.10. Kui meeskond pole järginud eelpool kirjeldatud saabumistoiminguid (eriti saabudes kontrollalale enne varem määratud aega rohkem kui minut), peab kontrollpunkti vanem teatama toimunust 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:

a) Neid kahte kontrollpunkti loetakse üheks kontrollalaks (vt art 18.1.3. ja 20.1.2.), mis tuleb tähistada järgnevalt:

a1) kellamärk kollasel taustal (kontrollala algus).

a2) kellamärk punasel taustal (AKP) ca 25 meetri kaugusel eelmisest.

a3) lipumärk punasel taustal (lisakatse start) 50 kuni 100 meetri kaugusel eelmisest.

a4) lõpuks kolme diagonaalse triibuga märk kollase taustal (kontrollala lõpp) 25 meetri kaugusel eelmisest.

b) Ülesõidu lõpu ajakontrollpunktis märgib vastav kohtunik ajakaardile nii meeskonna saabumisaaja 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 samas minutis, siis kaardile kantakse nende esialgne stardiaeg nende saabumise järjekorras.

c) Kohe pärast märgete saamist ajakaardile peab meeskond sõitma lisakatse starditsooni.

Järgnevalt märgib kontrollpunkti kohtunik ajakaardile ettenähtud lisakatse stardiaja 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.

Kui meeskond ei läbi kontrollpunkte õiges järjekorras või kaldub legendis näidatud marsruudist kõrvale, võib žürii meeskonna võistluselt eemaldada.

Samuti on keelatud korduv sisenemine samale kontrollalale.

18.8.1. Žüriid teavitatakse, kui meeskond

a) hilineb ajakontrollpunkti rohkem kui 15 minutit

b) hilineb rohkem kui 30 minutit võistluse päeva ja/või osa finišisse,

c) kogu võistluse hilinemiste summa on rohkem kui 60 minutit.

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, kuid varasema

saabumise eest antud karistusaegu ei arvestata hilinemiste summa leidmisel.

Näited

• Ülesõit A:

Start 12:00 - ideaalaeg 1 tund - 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 tund ja 30 minutit - saabumisaeg 14:20

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

• Ülesõit C:

Start 14:20 Ideaalaeg 2 tundi - 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. Asjaomast meeskonda tuleb sellisest otsusest teavitada esimesel võimalikul juhul.

18.8.4. Hilinemise eest võistluselt eemaldamisest teavitatakse võistlejaid, otsuse langetab žürii.

18.9. Regrupeeringu kontrollpunktid.

18.9.1. Regrupeeringu alasse sisenemisel ja väljumisel kehtivad üldised kontrollaladele kehtestatud reeglid (vt art 18.1., 18.2. ja 18.3.). Regrupeeringualal 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. Ohutuskalutlustel võib võistluse juhi korraldusel žüriiga kooskõlastatult üksikute meeskondade stardiintervalli suurendada.

18.9.3. Näited:

a) Võistlusele stardib 120 meeskonda.

Esimese regrupeeringu kestvus 4 tundi

Regrupeeringu järgne stardiaeg: 12:01

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

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

• 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).

b) 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 lähteagega. Mootorid peab seiskama. Korraldaja võib meeskondadele anda uue(d) ajakaardid kas kinnisesse parki sisenemisel või sealt väljumisel.

18.9.5. Regrupeeringu järgne stardijärjestus koostatakse võimaluse korral vastavalt regrupeeringule eelnenud lisakatsete tulemustele ja kiirusele. Muudel juhtudel stardivad meeskonnad samas järjestuses nagu eelmiselele osale.

XIX LISAKATSE

19.1. Lisakatsed on kiiruskatsed üldliikluseks suletud teedel. Lisakatsetel ja kiiruslõikudel

võetakse aega sekundikümnendiku 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, erandiks lühiajaline liikumine tagasipöörde tegemiseks. Kui võistleja on lisakatset lühendanud (vt.p.8.1.1) ja see on fikseeritud, siis võistleja saab lisakatse tulemuseks aja vastavalt p.19.13-le.

19.4. Lisakatsetel starditakse stardijoonelt paigalstardist.

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). Stardieelsel minutil 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 valestarte ja omada sünkroniseeritud fooritulesid.

19.5.2. Lisakatse stardiviis.

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.

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

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

19.7. Kui meeskond hilineb lisakatse starti omal süül, annab vastav kohtunik meeskonnale uue stardiaja. Karistus on 1 minut iga hilinetud minuti või minutiosa eest.

19.8. Valestarti eest, mis toimus enne stardisignaali, karistatakse järgmiselt karistusaegadega

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

Loetletud karistused ei välista žürii poolseid karmimaid sanktsioone, eriti kui rikkumine kordub või meeskond stardib rohkem kui sekund enne stardisignaali.

19.9. Lisakatse lõpeb lendfinišiga. Peatumine finišijoonel ja peatumismärgi stoppjoonel vahel on rangelt keelatud, rikkujatest teavitatakse žüriid. Aeg fikseeritakse finišijoonel printeriga ajamõõtjaga, mida dubleeritakse stopperiga, millel trükiseade pole kohustuslik. Ajamõõtja lisakatse finišis peab asetsema ajavõtujoonel, 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 märke ja aeg märgitakse ajakaardile järgmises neutralisatsioonialas või regroupeeringu kontrollpunktis.

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

19.13. Lisakatsetel saavutatud aegadele, mida väljendatakse tundides, minutites, sekundites ja sekundikümnendikes, lisatakse meeskonna ajalised karistused (ülesõitudel, tehnoeeskirjadest vmt). Meeskond, kes on lisakatse läbimisel fikseeritult eksinud rajalegendi vastu ja saanud sellest sportlikku edu, saab lisakatse tulemuseks aja, mis võrdub oma klassi parim aeg + 5 minutit.

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

Iga rikkumine võib žürii otsusel kaasa tuua süüdiolava 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 määrata sellise aja, millist peetakse õiglaseks. Ükski meeskond, kes oli täielikult või osaliselt vastutav lisakatse katkestamise eest, ei tohi sellest kasu saada. Sellisele meeskonnale antakse aeg, mis ei ole parem järgnevatele intsidendis osalenud meeskondadele omistatud ajast.

19.16.2. 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.

19.17. Ohutusautod.

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

19.18. Ohutusplaan.

Ohutusplaan peab vastama Lisas 2 esitatud plaanile.

19.19. Võistlejate ohutus. SOS/ OK märguanne.

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

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

19.19.3 Kui meeskonnale näitatakse punast SOS-märki, või märkab meeskond raske avarii läbi teinud autot, milles on sees võistlejad, kuid SOS-märki ei näidata, peab meeskond auto viivitamata peatama ja püüdma kannatanuid abistada. Kõik järgnevad autod peavad samuti peatuma. Teine peatunud auto peab koguma õnnetuse kohta infot ja liikuma edasi järgmisse raadiosidepunkti. Järgnevad autod peavad jätma tee vabaks kiirabi- ja päästeautodele.

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

19.19.5 Kui juhtub õnnetus ja keegi esmaabi ei vaja, siis tuleb järgnevatele autodele selgelt näidata OK-märki. Kui meeskond lahkub auto juurest, peab märk olema paigaldatud nii, et teised juhid näevad seda.

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

19.19.7. Kui auto peatub kiiruskatsel, tuleb sellest vähemalt 50 meetri kaugusele paigaldada või sellele eelneva kurvi ette valgustpeegeldav ohukolmnurk. Esitatu rikkujatest teavitatakse žüriid karistuse määramiseks.

19.19.8. Ohukolmnurga või vilkuri peab panema teele ka siis, kui auto ei asu sõidujoonel.

Kolmnurk peab olema samal teepoolel, kus on peatunud auto. Võimalusel tuleks see paigutada nii, et see jääks teeservast sama kaugusele, kus asub peatunud auto kõige kaugemale ulatuv osa.

19.19.9. Legendiraamatus peab olema lehekülj juhistega tegutsemiseks avarii korral (Lisa II).

19.19.10. Katkestanud meeskond peab katkestamisest teatama võistluse korraldajale niipea kui võimalik. Teatamata jätmine, v.a vääramatu jõu puhul, toob kaasa EAL-i teavitamise žürii poolt edasise karistuse määramiseks. EAL võib karistada rahatrahviga. ~~Kui katkestamise põhjuseks on väljasõit või avarii, Katkestamise korral sõltumata põhjusest~~ tuleb ralliauto kohustuslikult enne võistluse lõppu ette näidata tehnilisele komisjonile. Selle nõude mittetäitmisel ja hilisemal kontrollil tuleb registreerijal tasuda tehnilise komisjoni kohalesõidukulud ja tööaeg vastavalt EAL poolt esitatud arvele.

19.20. Takistus teel

19.20.1. 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.

d) Kui meeskonnale näidatakse kollast lippu, peab juht koheselt vähendama kiirust ning sõitma vähendatud, turvalise kiirusega kuni lisakatse lõpuni. Kollaseid lippe võidakse näidata kõikides sidepunktides, mis eelnevad takistatud kohale. Mingeid muud värvi lippe, peale kollaste, ei tohi ralli korraldajad kasutada. Kollaste lippude kasutamise korral määratakse meeskondadele aeg vastavalt Art 19.16. Kollast lippude eiramise korral (juht ei vähendanud kiirust), määrab karistuse žürii.

XX KINNINE PARKLA

20.1. Üldised tingimused.

Kui ralliautod alluvad kinnise pargi 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 lahkumise hetkeni (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. Stardialal kehtib hoolduskeeld. Väljasõiduks stardi-, regroupeeringu- või päeva lõpu kinnisest parklast (vt art 20.1.1.) võib meeskond siseneda kinnisesse parklasse 10 minutit enne oma stardiaega. Talvetingimustes võib seda aega pikendada.

Kui regroupeering on lühem kui 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 liialt ohtlik, võib tehnilise kontrolli ülem anda loa auto remondiks kinnises parklas. Autot võib remontida ainult üks meeskonnaliige ja ainult tehnilise kontrolli kohtuniku juuresolekul. Remontida võib vastavalt FIA Spordikoodeksi lisale J, või vahetada FIA tehnilises nimekirjas olevat homologeeritud turvavarustust, mis on auto külge kinnitatud (nt turvavööd, tulekustuti jne).

20.2.2. Erandita ja ainult vastava kohtuniku või tehnilise ülevaataja juuresolekul võib meeskond kinnises parkla alal vahetada auto klaase, kaasates maksimaalselt kolm abilist.

20.2.3. Tehnohoolduseks kulutatud ajaga kaasneb trahv 1 minut iga hilinetud minuti või minutiosa kohta. Kui tehnohoolduseks kulutatud aeg põhjustab hilinemise algsest stardiajast,

antakse meeskonnale uus stardiaeg.

20.2.4. Kui lisatakse start või väljasõit regroupeeringualast on meeskonnale edasi lükkunud üle 10 minuti, tohib meeskond reguleerida rehvisurvet.

20.2.5. Niipea kui ralliauto on pargitud kinnisesse parklasse, peavad meeskonnaliikmed seiskama mootori ja lahkuma kinnisest parklast, ning mitte sinna enne starti uuele päevale, ringile või kinnise pargi avamist 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.

20.4. Kinnine park avatakse žürii otsusega, üldjuhul 30 minutit pärast esialgsete tulemuste avaldamist.

XXI TULEMUSED

21.1. Tulemustearvutamine

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

21.2. Tulemuste avaldamine.

Võistluse käigus avaldatakse tulemusi järgnevalt:

a) mitteametlikud tulemused: hetkeseis päeva ajal,

b) mitteametlikud vahetulemused: päeva lõpus avaldatud tulemused,

c) mitteametlikud lõpptulemused: korraldaja avaldatud tulemused ATT-l võistluse finišis vastavalt juhendis toodud kellaajale. Nende tulemuste avaldamisest alates hakkab lugema protestiaeg.

d) ametlikud lõpptulemused: žürii kinnitatud lõpptulemused.

21.2.2. Tulemused b), c) ja d) peavad sisaldama nii lisakatsete aegu kui ka ajas väljendatud karistusi.

XXII PROTOKOLLID JA AMETLIKUD LÕPPTULEMUSED

22.1. Protokollid.

Võistluse jooksul toimunud žürii koosolekud protokollitakse eesti keeles ja soovitavalt inglise keeles. Protokollid peab saatma EAL-le seitsme päeva jooksul pärast võistluse finišit.

22.2. Ametlikud lõpptulemused peab saatma EAL-le nende kinnitamise järel viivitamata.

XXIII PROTESTID JA APELLATSIOONID

23.1. Kõik protestid tuleb esitada vastavalt FIA Spordikoodeksile ([artiklid alates 13-st](#)).

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

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

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

23.3.2. kautsjon protesti eest kogu ralliauto kohta.

23.4. Kõik kulutused ralliauto kontrollimiseks ja transpordiks tuleb katta:

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

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

23.6. Võistlejad võivad esitada apellatsiooni tehtud otsuste vastu vastavalt FIA Spordikoodeksile

([artiklid alates 14-st](#)).

23.7. Üldjuhend või Võistlusjuhend peab sisaldama informatsiooni ASN-i kehtestatud protestija apellatsioonimaksude kohta.

23.8. VM rakendamine ja tõlgendamine.

Vaidlustes VM tõlgendamisel on otsuste tegemise õigus EAL-il.

LISA I

VÕISTLEJATE VAHENDUSKOHTUNIK

ÜLDPÕHIMÕTTED

Võistlejate vahenduskohtunik peab 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.

- 1) Vahenduskohtunik peab kandma vastavat märki või vesti,
- 2) Vahenduskohtunikku tutvustatakse võistlejate koosolekul, kui see toimub
- 3) Vahenduskohtuniku foto ja kontaktandmed (tel) avaldatakse võistlusjuhendis.

.

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 regroupeeringus
- 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 ütlusi või tegevust, mis võib anda põhjust protestiks.

LISA II

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 kutsungskoodidega.
- b) Lisakatse detailset kaarti, millel on näidatud liikluskorraldus, evakuatsiooniteed ja võistlejate ümbersõidumarsruut lisakatse sulgemise puhul.
- c) Lisakatse üldist ohutusplaani (legendi vormis), kus on ära toodud kõikide rajaturvajate ja rajasulgejate asukohad, sidepunktide asukohad, ohutuslintidega suletud teeotsad, 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 turvaplaan 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 ajavõtjuone ning stopp-ala skeeme, millel on näidatud kohtunike ja nende 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 meditsiinasutus, kuhu vigastatud isik transporditakse. Kasutatavad haiglad ning muud meditsiinasutused 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 turvavaalani 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 tavaliklejatele 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 ohutusüleva korraldusi
- Teeb juhtimiskeskusele vajalikud aruanded
- Kontrollib valestarte
- Jälgib, kas hiljem startivatele meeskondadele märgitakse hilinemise põhjus õigesti

- Edastab sidepunktidele võistluse juhilt saadud kollaste 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 tavaliklejatele nõuetekohaselt suletud
- Teavitab katsevanemat, kui kohtunikud on tööks valmis
- Teavitab katsevanemat, kui LK ohutusüleva 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 ohutusülem

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. Ohutusülemate 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 ohutusülemate 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 ohutusülemate 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 ohutusülemate abi

Lisakatse ohutusülem peab olema kursis võistluse kulgemisega ning lisakatse ohutusplaaniga.

1.4.6.1. Ohutusülemate 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 koos ohutusvaatlejaga katse läbi, et veenduda, et kõik linnid ja märgid on seatud vastavalt ohutusplaanile.
- Katse läbimise ajal märgib ohutusülemate abi üles kohad, kus on rohkem pealtvaatajaid, et seda infot saaks hiljem kasutada. Selle info annab ta hiljem korraldajale.
- Ohutusülemate abi jääb katse stopppjoonele ja suhtleb ohutusautode juhtidega, et saada infot raja olukorrast ja pealtvaatajate hulgast.
- Ohutusülemate abi suhtleb LK ohutusülemate ja LK vanemate abiga
- Ta peab olema pidevalt kättesaadav sidevahendite kaudu

1.4.6.2. Materjalid LK ohutusülemate 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 võistlusmääruste järgmistest punktidest:

4.3.1. EAL rallikomitee määrab igale rallile ohutusvaatleja, kes perioodiliselt tutvub võistluse eel ohutusalase korraldustööga.

4.3.2. 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.

4.3.3. Otsuse lisakatse äräjätmiseks teeb võistluse juht ohutusvaatleja esildise/soovituse põhjal.

4.3.4. 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 puudutataval teemadel. Vastavalt eraldi kokkuleppele abistab turvavaatleja ralli korraldajat ohutusalaste koolituste läbiviimisel.
 - Hiljemalt 6 nädalat enne ralli toimumist kontrollib ohutusvaatleja koos ralli ohutusülemaga ohutusplaani 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 ohutusülemale 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 valjuhääldega, peavad lisakatsed läbi sõitma mitte varem kui 30 minutit enne ohutusautosid, et hoiatada pealtvaatajaid ja vajadusel neid keelatud aladest eemale juhtima. Autot võib asendada valjuhääldega 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 flaietid, spetsiaalsete valjuhääldega 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 ohutusülemale, turvavaatleja ja/või 0-autode meeskondade poolt edastatava ohutusprobleemi 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 ohutusesse 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 õnnetusjuhtumis, peab ta käituma VM p 19.19. 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 1.1.8) 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 esiüksel 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 instruktaažil. 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 lisakatse 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 liskatsele alles peale viimase võistlusauto lisakatse 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 ülevaatusse 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 teeleitamine või teelt eemale teisaldamine. Vajadusel sõidab koos lõpuautoga rajal teine, selleks otstarbeks sobiv auto.

2.6.5. Kõik 0-autod peavad läbima eeltehnilise ülevaatusse.

2.7. Esmaabi lisakatsel

Juhul, kui esmaabi vajab lisakatseks suletud alal viibiv isik, peab ralli korraldaja abi andmise igal juhul võimaldama. Kogu tegevust juhivad võistluse juht. Juhtumiga seotud isikute kohta peab edasist infot omama ja edastama võistluse arst, seda ka juhul, kui abivajav isik transporditi meditsiini-asutusse ralliga mitteseotud transpordiga.

3. VÕISTLEJATE OHUTUS

3.1. Ohutusteenistuste paiknemine

3.1.1. Iga lisakatse stardis paikneb (ka testikatse 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 lisakatseks 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 turvaplani ja nendest peab informeerima kiirabimeeskondi. Korraldaja kohustus on hoida kõik evakuatsiooniteed vabad.

3.2.2. Kui kiirabiga transporditakse haiglasse või muusse meditsiinasutusse raskesti vigastatud, peab olema tagatud, et kiirabi on varustatud kõikide elustamist võimaldavate vahenditega ning kiirabis viibib reanimatsiooniarst.

3.3. Lisakatsete sulgemine ning märguanded.

3.3.1. Lisakatsetele viivad teed tuleb liikluseks sulgeda järgnevalt:

- a) lisakatsetele viivad või nendega ristuvad teed, kus on võimalik tavaliiiklus, tuleb tõkestada ja mehitada rajasulgeja, politseiniku või mõne teise ametiisikuga.
- 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 tőkete 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 punktides :

19.20.1.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 peab tulema võistluse juhilt. 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.

3.4. Järelevalve.

3.4.1. Kõigil lisakatsetel peab ligikaudu iga 5 kilomeetri järel asetsema sidepunkt rajal liikuvate ralliautode asukoha määramiseks ja võistluse kontrolli all hoidmiseks.

3.4.2. Sidepunktide asukohad peab olema märgitud legendi ja tähistatud vähemalt 50 cm läbimõõduga sidepunkti tähiseiga. 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 asukoha määramise protseduuri teostatakse võistluskeskus või lisakatsel lisakatse ohutusülema poolt. Kadunud meeskonna asukoha määramise protseduuri toimimise üksikasjad määrab korraldaja ja need peavad kajastuma võistluse ohutusplaanis.

3.4.5. Lisakatsetel 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 teeloludest.

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. 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. 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 lisakatsele viivad teed suletakse ja tähistatakse ohutust kaugusest, tagades väljasõidualad kurvides ja otsesõiduvõimalused (min 100 m) ristmikel. Otsesõidualad kaetakse ohutuslintidega nn "ümbrikukujuliselt" (2 diagonaallinti). Teed suletakse aedade, ohutuslintide, 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, 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 pealtvaatajatele 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. 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 mustriaga.

2. Mustriaga rehvi definitsioon.

2.1. Kontrollpinna definitsioon.

Rehvi mustrialala 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 ²	17% pindalast mm ²
----------------------	----------------------------	----------------------------------

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.

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.

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 ratas ei tohi ralliautosse paigutada või sealt välja võtta mujal, kui tehnohooldusaladel või rehvi vahetuseks lubatud aladel, välja arvatud purunenud rehvi ratas vahetades.

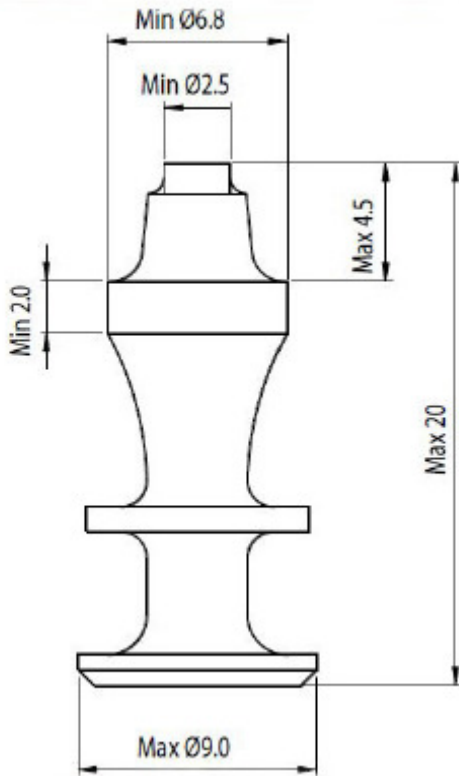
4. Talvistel võistlusel kasutatavad rehvid (naastrehvid)

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 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 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.