



EESTI AUTORALLI VÕISTLUSMÄÄRUS

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

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

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

Vaidluste korral on VM ja juhendite tõlgendamisel alus tekstikseestikeelne versioon.

VM kehtib alates 1. jaanuarist 2013.

I ÜLDMÕISTED

1.1. Rallivõistlus (ralli)

Rallivõistluse eesmärk on vastavalt Liiklusseadusele ning FIA ja EAL võistlusmäärustele keskkonnasäästlikult võisteldes tõsta autojuhtimise meisterlikkust, arendada autode tehnilisi omadusi ning suurendada liikluse ohutust.

Rallivõistlus on täielikult või osaliselt tavalikliiklusele 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 igaühe pikkus kuni 10 km
- lisakatsest osavõtva 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 kavatsseb 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 meeskonnaliikmed 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 regrupeeringu vahele
- kahe üksteisele järgneva regrupeeringu vahele
- viimase regrupeeringu 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. Regrupeering (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. Regrupeeringualal 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 tehno seisukorra 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 art 176).

1.24. Karistused

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

II ÜLDISED MÄÄRUSED

2.1. Lubatud autod

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

EAL ralliautode klasside tähistus:

2.1.1. 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), R4, R5

2.1.2. 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

2.1.3. 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 regrupeeringuks.

2.2.2. Eelnev reegel ei kehti kogunemissõidul (tähesõidul).

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

2.2.4. Lubatud maksimaalne keskmine kiirus lisakatsetel on 130 km/h.

Keskmise kiiruse ülesõitudel määrab võistluse korraldaja, kuid see ei tohi olla vastuolus kehtiva liiklusseadusega. Aeg, mille jooksul peab meeskond jõudma järgmisesse ajakontrollpunkti, määratakse legendi ajatabeliga.

III VÕISTLUSJUHE

3.1. Nõuded võistlusjuhendile

3.1.1. Võistlusjuhend peab vastama järgmistele määrustele:

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

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

3.1.3. Võistlusjuhendi projekt esitatakse kooskõlastamiseks EAL rallikomiteele 8 nädalat enne rallit. Pärast võistluse registreerimist EAL-is avaldatakse võistlusjuhend 4 nädalat enne võistluspäeva paberil ja EAL veebilehel www.autosport.ee.

Võistlusjuhendil, nagu ka kõigil teistel ralliga seotud trükistel, peab olema kirje "Eesti Autosporti Liit" ning EAL logo. Trükitud võistlusjuhendi peab võistluse korraldaja andma võistlejatele 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 66 ja 141.

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

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

3.2.4. Bülletäänid peavad olema trükitud kollasele paberile.

3.3. Võistlusjuhendi rakendamine ja tõlgendamine

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

3.3.2. Protestid otsuste vastu saadetakse läbivaatamiseks ja lahendamiseks žüriile (FIA spordikoodeksi art 171 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 141).

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 hääl 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.

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 heakskiiduta 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 allakirjutamisega kohustuvad registreerija ja meeskonnaliikmed alluma FIA spordikoodeksile ja selle lisadele, käesolevale VM-le, seeriavõistluse üldjuhendile ja võistlusjuhendile.

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

5.5. Meeskonna liikmetelt nõutakse sõitjalitsentsi ja juhtimisõigust tõendavaid dokumente, mille kehtivuse eest vastutavad meeskonna liikmed ise. Vanuse alampiir on 16 a täitumine, neljarattaveolistel ralliautodel sõitmiseks 18 a täitumine. Meeskonnas võib olla ainult üks piiratud juhtimisõigusega sõitja. 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 hooaja punktitabletit ja rallikomitee kiirustabletit. 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% 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, teatab korraldaja sellest EAL-i ning EAL-il on õigus registreerijalt osavõtutasu korraldaja kasuks välja nõuda.

VI KINDLUSTUS

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

6.2. Kindlustusmakse, 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 vormistatakse järgmistele tingimustele kohaselt:

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

b) raamat 360 kraadi lahtipööratavalt spiraalköites

c) inglise- ja eestikeelne tekst

d) Lisakatsete lehed (joonised) eri tähistusega.

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

f) legendis peab esitama päästeside ja kiirabide kohad

- g) raamatu alguses peab olema tingmärkide seletus
- j) enne LK lehti peab olema LK kaart (skaala, sõidusuund, ümbersõidu tee, start, finiš, sidepunktid, LK nimi ja pikkus)
- i) lehel võib olla kuni 6 joonist. Joonised tuleb numereerida (positsiooninumbriid).
- 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 regrupeeriingutega (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 osavõtvatele meeskondadele, v.a. juhtudel, mis on määratud üldjuhendis, võistlusjuhendis või ASN eriloaga. Võistluse juhtvõib ohutuskaalutlustel 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 märgitud mittesaanud (LK-l või ülesõidul katkestanud) meeskond saab uuesti startida järgmistel tingimustel:

- a) meeskond loetakse katkestajaks pärast pärast katkestamise teate esitamist või telefonikõnet võistluse 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 esitäht 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 ametlike 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 141 ja 152) 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, soovitavalt tihedamini.

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

12.1.4. Ralliautodele võib paigaldada andureid hooldusreeglite rikkumise tuvastamiseks.

12.2. Keelatud hoolduseks nimetatakse:

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

12.2.2. Ralliauto kõrvalekaldumist ralli marsruudist.

12.3. Hooldus (*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 lubatavad 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 lülisma.

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

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

12.6.10. Ainult tankimise abistamiseks võib tankimisas 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 on 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, tavaliikluseks lubatud autodel ja liiklusseadust järgides või muul moel.

14.1.2. Rajaga tutvumise kestvus ja tutvumiskordade arv sätestatakse võistlusjuhendis.

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. auto peab olema ühevärviline ja ilma reklaamideta jne.

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

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

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

14.3.6. lubatud on N-rühma tingimustele vastav vedrustus.

14.3.7. N-rühma tingimustele vastav põhjakaitse on lubatud.

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

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

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

14.3.11. kaks Liiklusseadusele vastavat lisatuld on lubatud.

14.3.12. N-rühma tingimustele vastavad veljed on lubatud.

14.3.13.rehvid vastavad Liiklusseaduse nõuetele (nõutud E-markeeringu, koormus-ja kiirusindeksi olemasolu rehvil), kui võistlusjuhendis pole sätestatud teisiti.

14.3.14.meeskond võib kasutada lihtsaidsidekommunikatsioonivahendeid (ilma kiivriteta).

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

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) valem 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 ralliautole 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 ülevaatus 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 ülevaatussele

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. Stardialal kehtib hoolduskeeld. Võistluse juhi loal võib kasutada käivitamisel abi.

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

16.3. Meeskondadel on seega võimalik 15-minutilise hilinemisperioodi jooksul saabuda ralli, päeva või osa starti. Ajakaardile märgitakse neile tegelik lähteaeg, 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 lisamärge 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 jätmise kontrollpunktis või finišis toob kaasa võistluselt eemaldamise.

17.5. Ajakaardile võib ajamärke teha ainult kohtunik, tehes seda kas käsitsi või väljatrükinä. 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 finišijoont 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 väljaprintina 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 saabumisaja 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 juhil on õigus varem saabunud ja selle eest karistatud meeskonda määrata startima varem ettenähtud stardijärjekorra alusel.

18.6.9. Juhendi või bülletääniga 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 saabumisaja kui stardiaja järgmisele ülesõidule. Nende kahe aja vahele peab jätma 3-minutilise vahe meeskonnale stardiks valmistumiseks. Kui kaks või enam meeskonda saavad lisakatsele eelnevasse ajakontrollpunkti 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 x 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 x 10 sekundit = 1 min 40 sekundit

Hilinemiste summasse arvestatakse = 10 lisaminutit.

- KOKKU ÜLESÕIDUD A+B+C

Kokku karistused (hilinemiste ja varasemate saabumiste):

1 min 40 sek + 20 min + 1 min 40 sek = 23 min 20 sek

Hilinemiste summa : 10 + 10 = 20 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. Ohutuskaalutlustel 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 lähteaegadest. 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 eelmiselegi 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 valesid 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 starti 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 startiaja. 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 finišijoone ja peatumismärgi stoppjoone vahel on rangelt keelatud, rikkujatest teavitatakse žüriid. Aeg fikseeritakse finišijoonel printeriga ajamõõtjaga, mida dubleeritakse stopperiga, millel trükiseade pole kohustuslik. Ajamõõtja lisakatse finišis peab asetsema 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 märged 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, tehnookirjadest 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 süüdioleva 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 järelsõitvatele 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 järelsõitjatele 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 kaugemale, 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 vääramatü jõu puhul, toob kaasa EAL-i teavitamise žürii poolt edasise karistuse määramiseks. EAL võib karistada rahatrahviga. Kui katkestamise põhjuseks on väljasõit või avarii, tuleb ralliauto kohustuslikult enne võistluse lõppu ette näidata tehnilise komisjonile. Selle nõude mittetäitmisel ja hilisemal kontrollil tuleb registreerijal tasuda tehnilise komisjoni kohalesõidukulud ja tööaeg vastavalt EAL poolt esitatud arvele.

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 regrupeeringu 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. pkt 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 autoklaase, kaasates maksimaalselt kolm abilist.

20.2.3. Tehnohoolduseks kulutatud ajaga kaasneb trahv 1 minut iga hilinetudminuti või minutiosa kohta. Kui tehnohoolduseks kulutatud aeg põhjustab hilinemise algsest stardiajast, antakse meeskonnale uus stardiaeg.

20.2.4. Kui lisakatse 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-I 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.

XXIII PROTOKOLLID JA AMETLIKUD LÕPPTULEMUSED

23.1. Protokollid.

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

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

XXIV PROTESTID JA APELLATSIOONID

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

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

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

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

24.3.2. kautsjon protesti eest kogu ralliauto kohta.

24.4. Kõik kulutused ralliauto kontrollimiseks ja transpordiks tuleb katta:

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

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

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

24.7. Üldjuhend või Võistlusjuhend peab sisaldama informatsiooni ASN-i kehtestatud protesti- ja apellatsioonimaksude kohta.

24.8. VM rakendamine ja tõlgendamine.

Vaidlustes VM tõlgendamisel on otsuste tegemise õigus EAL-il.

LISA I VÕISTLUSE VAHENDUSKOHTUNIK – vt www.autosport.ee

LISA II OHUTUS RALLIDEL – vt www.autosport.ee

Peatükk sätestab nõuded võistluse ohutuse tagamiseks ning nende nõuete järgmine on korraldajale kohustuslik.

LISA III TINGIMUSED REHVIDELE

1. Kõik rehvid peavad olema vulkaniseeritud mustri- ja muustriga.

2. Muustriga 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	Pindala	17% pindalast
	Mm	mm ²	mm ²
9"	170x140	23800	4046
8,5"	161x140	22540	3832
8"	148x140	20720	3522
7,5"	142x140	19880	3380
7"	133x140	18620	3165
6,5"	124x140	17360	2951

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

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

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

2.5. Mustri käsitsi lõikamine homologeeritud rehvidel on lubatud.

3. Tingimused rehvidele võistluse käigus.

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

3.2. Võistluse igal hetkel peab muster säilitama vähemalt 1,6 mm sügavuse 3/4-l mustri kogu pinnast.

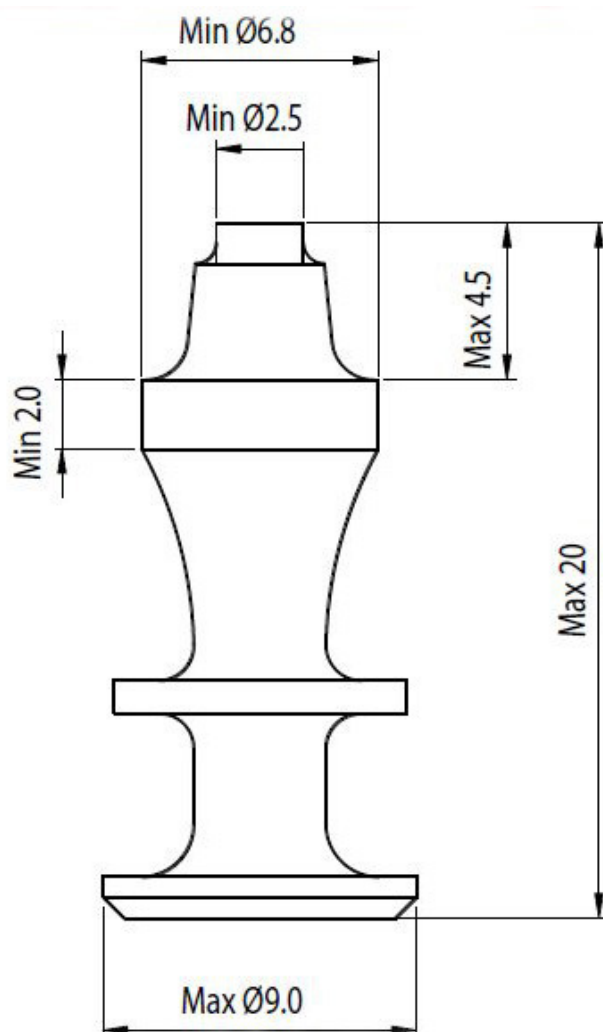
3.3. Kasutatud rehve võib uuesti kasutada, kui mustri sügavus on vähemalt 1,6 mm ja rehvi paikneb ralliautos. Iga ralliautos asetsev või sinna tehnohoolduses paigutatud komplektne ratas peab sinna jääma kuni järgmise tehnohooldusalani. Ühtki komplektset ratast ei tohi ralliautosse paigutada või sealt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