

## SISSEJUHATUS

Mootorisport on muutunud viimastel aastatel turvalisemaks, seetõttu võid sa arvata, et õnnetused juhtuvad ainult teistega. See arvamus on vale. Õnnetusi võib juhtuda igapähega.

Käesoleva juhendi järgimine aitab vähendada riske. Kui käitud selle järgi, saad mootorisporti nautida nii turvaliselt, kui see on võimalik.

Juhend on mõeldud eelkõige algajatele, kuid selle lugemine tuleb kasuks ka kogenud sõitjatele.

Juhendi koostamise eeskuju on FIA mootorisporti turvalisuse osakonna (FIA *Institute for Motor Sport Safety*) materjalid.

Paljud siin esitatud turvameetmeid on ainult soovituslikud, kuid neid on lihtne järgida ja nad toovad kasu.

Lisaks juhendile jälgi pidevalt EAL ja FIA veebilehti, et oleksid kursis uute võimaluste ja nõudmistega.

## ENNE VÕISTLEMIST

Enne võistlemise asumist peaksid mõtlema oma üldisele vormile. **Arstlik läbivaatus on alati kohustuslik.** Kui oled selle läbinud, kuid jääd hiljem haigeks, pead Sa EAL-i sellest teavitama.

Spordialal, kus kiire reaktsioon on eluliselt vajalik, on olulised silmade ja värvipimeduse testid. Kui sul on vaja nägemist korrigeerida, kasuta purunemiskindlaid prilliklaase koos klaasi ümbritsevate mitte-metallist raamidega, samuti kasuta kinnist kiivrit. Kontaktläätsi võib kasutada, kuid kui sul tekib nendega võistluse ajal probleem, **pead peatuma.**

Kasuta päikesepriilide asemel toonitud visiiri ja/või toonitud ülaosaga tuuleklaasi.

Puue ei pruugi olla võistlemisel takistus. EAL võib Sind sel alal nõustada.

**Kui pead võtma mingit ravimit, mis võib sisaldada keelatud aineid, kontrolli seda kindlasti FIA juhenditest ja *World Anti Doping Agency (WADA)* keelatud ainete nimekirjast.** See kehtib ka "lihtsamate" ravimite kohta. Kui pead võtma ravimeid, mis sisaldavad keelatud aineid, pead tegema avalduse *Therapeutic Use Exemption* vormile ning esitama selle EALi. Avalduse menetlemine võtab aega.



Kahtluse korral küsi nõu spordiarstilt. Ära riski võistluselt eemaldamisega.

Käesoleva juhendi **Lisa 1** selgitab, miks keelatud ainete kasutamine mootorisportis on keelatud ja mõttetu. Tuleb meeles pidada, et aine jäljed võivad jääda alles ja sa võid anda positiivse dopinguproovi ka päevi või nädalaid pärast ravimi manustamist. Sa pead teadma, mida teha, kui pead selliseid ravimit kasutama.

Kanna kaasas kergestileitavat sedelit, kus on kirjas, mis ravimeid sa vajad ja tarvitad. See võib olla õnnetuspaigal eluliselt tähtis ja aidata arste õige diagnoosi leidmisel. Rallidel pead teadma oma paarilise tervislikku seisundit ja ka tema peab sinu oma teadma.

Ketid ja muud ehted, ka kõrva-, nina- ja muud rõngad võivad arste õnnetuse korral segada. Ehted, mis on torgatud läbi huule või keele võivad häirida arstlikke protseduure. Kõrva- ja kulmurõngad võivad jääda kinni kiivri külge. **Soovitame ehted enne starti eemaldada.**

**Mingil juhul ei tohi võistluse ajal närida nätsu.** See võib olla ohtlik, kui satub õnnetuse ajal hingetorusse. Kasulik oleks eemaldada ka valehambad. Samuti võiks käia enne sõidu algust tualetis, sest täis põis või soolestik võib õnnetuse korral rihma kompressioonist puruneda. Kui tunned end väga halvasti, peaksid kaaluma katkestamist, sest võid olla ohtlik nii endale kui teistele.

Mõttele oma toidusedelile ja eriti jookidele. Peamine reegel on: söö vähe ja tihti, ära tarbi liigselt kaloreid ega energiajooke vahetult enne starti. Pikkadel ja palavatel võistlustel pead piisavalt jooma. Lisas 2 on esitatud soovitused joogivalikuks ja toitumiseks võistluse eel ja ajal.

**Vaata lisaks: FIA Spordikoodeks (SC) Lisa L, Ptk 2, P 4**



## ISIKLIK VARUSTUS



### Riietus

**Peamine reegel on: osta varustus tunnustatud müüjalt ja veendu, et kõik on kehtivate nõuete kohane.** Nõuded muutuvad, hoia end kursis viimase infoga.

Kuigi aluspesu ei ole otseselt nähtaval, on õige pesu kasutamine väga tähtis. Tulekahju korral on see su kõige lähem kaitse. Tulekindel pesu suurendab kaitset põletuse vastu kuni 50%.

**Kõiki materjale, mis pole loodud tulekaitseks, tuleks vältida,** sest need kannavad kuumuse edasi või sulavad naha külge.

Ka sokid ja kindad peavad olema tulekindlad. Kindad võiksid olla eredat värvi, mis oleks kontrastis autoga. Nii näevad kohtunikud paremini su märguandeid, kui üritad stardijoonel midagi kiiruga selgitada.

Hangi endale parim kombinesoon, mida sa saad endale lubada. See on sinu elu ja elukindlustus. Hoolitse, et kombe oleks puhas ning järgi kindlasti puhastusjuhiseid. Muidu võid kaitsvad ained välja pesta.

Kombe ei tohiks olla liiga liibuv. Veidi suurem lõige annab parema tulekaitse ning on mugavam. Kasuta alati ka tulekindlat aluspesu. Ära jää lootma laenatud varustusele, kasuta alati oma riideid.



Jalatsid peavad olema tulekindlad, õiges mõõdus. Paelad peavad olema seotud nii, et nad ei jääks pedaalide taha kinni.

Hoia oma jalatsid puhtad ja kuivad. Kui boksiala või hoolduspark on vesised, kasuta nende peal teisi jalatseid.

Mõnedel võistlustel, näiteks rallidel, on mõistlik võtta kaasa jakk ja müts, et sa katsel

katkestamise korral või hooldusaladel oodates ei külmetaks. 30% kehasoojusest lahkub peanaha kaudu. Alajahtumine ei suurenda võiduvõimalusi. Kaval oleks võtta autosse kaasa termotekk. Kui tahad võtta kaasa veekindlat riietust, püüa kasutada vähem tuleohtlikku.

Mõnedel võistlustel vajad sa kaitset päikesepõletuse või lihtsalt ülekuumenemise vastu. Seetõttu on vajalik ventilatsioon (ka läbi kiivri) ja vedeliku manustamine. Kui kehakuumus tõuseb üle 38 kraadi, väheneb su sooritusvõime järsult.

**Vaata Lisa 3, kus on info FIA riietusstandardite kohta.**

## Kiiver

Proovi erinevaid kiivreid, küsi asjatundjalt nõu ja osta parim, mida saad endale lubada. Kinnised kiivrid annavad parema kaitse tule ja näovigastuste eest. Kereautodes on lubatud ka lahtised kiivrid.

Suurus on tähtis. Vales mõõdus kiiver võib avarii korral peas ringi pöörelda või peast ära tulla. See tähendab, et ta ei kaitse sind üldse. Ära kasuta vales mõõdus kiivrit, ka lisapolster ei anna abi.



### **Õige kiivri valimine**

- \* kasuta kiivri proovimisel kiivrisukka
- \* pane kiiver pähe nii, et see toetub su otsaesisele
- \* kui üles vaatad, pead nägema silmade kohal olevat serva
- \* kinnita kiiver nii, et see ei tuleks kinnitatuna peast ära. Kui kiiver vajub su silmade ette, on see liiga suur. Kiivri liigutamine peab olema väga raske ja see ei tohiks liikuda nii, et nahk ei liigu kaasa. Põhimõtteliselt vali kõige väiksem kiiver, kuid selline, mis ei pigistaks.
- \* **kiivrit ära kelleltki laena!**

Rihmad tõmba võimalikult kõvasti kinni. Kui sul on kahe kinnitusrõngaga rihm, võiks olla teisel rõngal kiire avamisvõimalus.

Kiivril peab olema hea ventilatsioonisüsteem.

Visiir on osa kaitsest kokkupõrke ja tule vastu. Sellel peaks olema lukustussüsteem, mis takitsab iseavanemist. Ära unusta uuel kiivri visiirilt eemaldada kaitsekilet (seda juhtub, isegi F1-s).

Visiir ja kiiver peavad olema kinni ka aeglustusringide ajal, kuni oled tagasi boksis.

Ära puuri kiivrisse auke, ega muuda olemasolevaid. Kui soovid kiivrit disainida, siis tuleb kasutada spetsiaalvärve, et kiivrit mitte kahjustada.

Välgi kleebiseid. Kui võimalik, kasuta ainult neid, mis on pandud peale tehases ja kinnitatud nii, et neid on lihtne eemaldada. Kui soovid lisada joogikõrt, küsi abi tootja esindajalt ja kasuta üht väikeseläbimõõdulist ava. Ära kinnita kiivri ega selle sisse sidevahendeid, mis pole selleks ette nähtud, ära kahjusta voodrit ega polstrit. Kui joogikõrs või sidekaabel peab ulatuma kiivri alt välja, saab need lihtsalt kinnitada Velcroga vooderduse külge. Kinnitused peavad avanema kohe, kui tuuled autost välja või võtad kiivri peast.

Kaitse kiivrit vigastuste eest, kui sa seda ei kasuta. Polsterda turvapuur kohtades, kus see võib kiivriga kokku puutuda. Rallidel hoiu kiivrit voodriga kotis ja jälgi, et see oleks ka katsete vahel ei saaks viga.

Kõige tõenäolisemalt on just kiiver see, mis võib su elu päästa. Hoolitse tema eest ja tema hoolitseb sinu eest. Ära lase sellel maha kukkuda. Kui kiiver on saanud löögi või on kriimustatud, kaalu selle väljavahetamist. Ka väiksema löögi korral lase see asjatundjatel üle vaadata. Kiivrit on mõistlik vahetada välja mingi aja tagant, isegi siis, kui see ei ole saanud kahjustada.

**Vaata lisaks: FIA SC Lisa L, Ptk III, P 1**

## **Pea- ja kaelatugi**

Üks viimaste aegade kõige märkimisväärsem edusamm sõitjate ohutuse vallas on pea- ja kaelatugi (HANS). Seda kantakse õlgadel riiete peal ja see kinnitatakse kiivri külge. See on üle õlgade minevate turvarihmade küljes. Kaelatugi on väga tõhus kokkupõrke korral, ta hoiab ära kaelavenituse, vähendab oluliselt kaela koormust ja seljavigastuse võimalust.

Kaelatugi vähendab näo- või kaelavigastuse riski kokkupõrke korral eest ning sellel pole avastatud ühtki kahjulikku külge, kui see on korralikult paigaldatud. Mõnedes autodes võib olla vaja seadistada istet või turvavöö kinnitusi. Kaelatugi on rangelt soovitatav kõikidel võistlustel. See on mõnedes võistlusklassides kohustuslik. Täpsemalt uuri EAL-i ja FIA veebilehtedelt.



Koos kaelatoega tuleb kasutada spetsiaalset kiivrit (*vt FIA Technical list nr. 29*). Kiivril peavad olema tootja ettevalmistatud või eksperdi lubatud kaelatoe kinnitused.

Igasuguse kaitsevahendi kinnitamine kiivriks on keelatud, kui see ei ole FIA poolt lubatud. On tähelepanekuid, et mõnda tüüpi "krae" kasutamine võib avarii korral aidata, kuid mõned tüübid võivad olukorda halvendada.

**Vaata lisaks:** *FIA SC Lisa L, Ptk III, P 1: FIA Institute Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport*

## **Kõrvade kaitse**

Müra on nähtamatu ja mõnikord tähelepanuta jääv oht mootorisportis. Pikaajaline tugeva müra sees viibimine võib viia kuulmise nõrgenemiseni või panna kõrvad vilistama, mis võib kokkuvõttes Sinu tervisele väga halvasti mõjuda. Erinevalt katkisest jalast kõrvakuulmine ei taastu. Kasuta alati häid kõrvakaitseid. Kasuta korralikke kõrvatroppe.

Lisaks mootorimürale ja kõva häälega rääkivale kaardilugejale võib ka tuulemüra olla kahjulik. See on järjekordne põhjus, miks tuleb kanda sobivat kiivrit.



## TÖÖKOHT



Mugavuse nimel tehtavad muudatused, mis ei avalda mõju auto kiirusele, on üldiselt lubatud. **Sellele vaatamata tuleb kõike kontrollida tehnilistest tingimustest.**

Võistlejana esined sa paremini, kui su auto on mugav. Pööra tähelepanu järgmistele punktidele.

### Istmed

Iste peab olema FIA tüübikinnitusega (homologeeringuga), mõnedel juhtudel on lubatud kasutada ka jäika ühes tükis valatud õiges vormis istet.

### Istme valimine

Kui valid istet, jälgige:

- \* et külgedel, eriti puusade juures oleks tugev tugi
- \* et õlgade juures oleks küljetoed tihedalt vastas
- \* et pea oleks korralikult kaitstud külgedelt ja tagant. Peatoel peab olema FIA standardi kohane pehme ja sile vooderdus.

### Istme paigaldamine

- \* istme seljatugi ei tohi olla üle 30 kraadise kaldega
- \* kuklatugi peab olema vertikaalne
- \* pead külgedelt kaitsvad toed peavad olema peaga samal kõrgusel ja nii lähedal, kui võimalik, kuid samas peab jääma võimalus ümbrust näha ja pead liigutada
- \* istme vooderdus peab olema tootja paigaldatud. Lisavooderdus vähendab istme ja turvavööde kaitsevõimet
- \* avarii korral töötavad istmed ja rihmad ainult siis, kui iste jääb tugevalt oma kohale põrandal kinni. Jälgige tootja juhiseid või kasuta asjatundjate nõuandeid. Kontrolli istmekinnitust sageli

**Vaata lisaks:** *FIA SC Lisa J, P: 253.16- General; 258.14.4 – GT; 258a.14.4 – Sports; 259.13.5 – Prod.Sports; 259.14.4 – Prod.Sports; 261.6.2 - Super Prod; 263.6.2 – Super 2000; 275.14.6 – F3, F/Libre-Nat.; 279.2.3 – Autocross, Rallycross; 290.2.18.4 – Trucks*

## Polstrid ja pehmendused

Vaata oma autos ringi ja otsi kõikvõimalikke nurki ja servi, kuhu võid ära lüüa pea, käed või jalad. Pehmenda need nõuetekohase materjaliga.

Nende alade kindlakstegemiseks istu autosse ja liiguta end hoogsalt ette- ja tahapoole. Kui miski puutub kokku su küünarnukiga, jalaga, eriti aga põlvega, siis peaks seal olema pehmendus.

**Vooderda turvapuuri need osad, mis on su peale lähemal kui 50 cm.** Kasuta selleks FIA poolt ette nähtud vahtu, mida ei saa käega kokku suruda. Pane tähele, et kuigi see materjal võib tunduda kõva nagu puit, on ta mõeldud ainult kokkupõrke tagajärgede vähendamiseks. Sellised küljelöögid on varem saanud saatuslikuks mitmete sõitjatele. Tavalisest kummist vooderdus ei ole avarii korral abiks, kuigi see tundub väikese koputuse korral mugavam.

Vooderda roolisammas ja selle kinnituskoht.

Soovitav on kanda põlvekaitseid. Need peaksid katma põlvede välis- ja sisekülgi ja kaitsevad põlvi külgekokkupõrke korral, eriti kergestihaavatavat põlve ülemist välimist osa ja alumist sisemist osa. Luu lähedal on oluline närv ning see võib õnnetuses viga saada. Põlvekaitseid hoiavad ära ka põlvede omavahelise kokkupõrkamise.

## Üheistmelised autod

Kandade kaitseks võib kasutada sama põhimõtet, pannes polstri sokkidesse.

Küünarnukikaitseid on samuti soovitatavad, eriti üheistmelistes autodes, kus küünarnukid võivad hõõrduda. Teine vigastuste põhjus on tulekindla sõidriietuse kasutamine ilma FIA heakskiidetud pesuta. Kombe võib tekitada hõõrdumist.

**Vaata lisaks:** *FIA SC Lisa J, P: 253.8.2.2.6 - General; 254.6.6.3 – Gr.N; 255.5.7.4 – Gr.A; 258.13 - GT; 258a.13 – Sports; 275.13 – F3; 279.5.5 – Autocross; 290.3.22 – Trucks.*

## Ventilatsioon

**Teadusuuringute kohaselt väheneb füüsiline ja vaimne võimekus järsult, kui kehatemperatuur tõuseb üle 38 kraadi.** Kui autos on liiga kuum, peaks seal olema piisav ventilatsioon, et tagada normaalne temperatuur ja niiskus. Õhk peab saama liikuda vabalt. Akna päikesesirm ning mootori ja väljalaske isoleerimine





on veidi abiks. Lisaks sellele tuleb tagada ka joomise võimalus, selleks vaata Lisa 2.

Uuringute kohaselt **ei aita FIA tulekindla pesuta võistlemine temperatuuri alandada**, kuid samas on pesul märgatav kaitseefekt tulekahju korral.

### Lisamugavused

Kui paigaldada autosse joogipudeleid, sidevahendeid, videokaamerat vms, siis pea silmas, et valesti kinnitatuna võivad nad olla väga ohtlikud. Näiteks võivad nad kukkuda pedaali alla, lennata sulle vastu pead või sa võid ise neile pihta minna.

**Kinnita lisavarustus nii, et see kannataks välja 40G-jõuga pidurduse. Kui lisavarustus on tugevast materjalist või terava servaga, siis paigalda nad endast võimalikult kaugele.**

Valgus võib sõitjat pimestada ning võib põhjustada õnnetuse (madal päike või taganttulevate autode tuled). Selle vastu aitab vari tuuleklaasi ülaserval ja tagaakna toonkleebis.

### Ohulülitid

**Veendu, et elektrivoolu katkestaja ja kustutussüsteem on sulle (ralliautos ka kaardilugejale) autos kergesti kättesaadavad ka siis, kui oled autos rihmadega kinni.**

**Vaata lisaks:** FIA SC Lisa J, P: 254.2 – Gr.N; 255.5.7.4 – Gr.A; 258.3.6.8-9 – GT; 258a.3.6.8-9 – Sport; 259.13.6 – Prod.Sports; 261.13.2 – Super Prod ; 279.2.4 – Autocross, Rallycross

### Turvavööd

Kui võimalik, kasuta 6-punkti turvavööd.

Rihmad peavad olema nii lühikesed kui võimalik.

Veendu, et rihmakinnitused on kinnitatud auto külge FIA nõuete kohaselt.



Turvavöö peab minema üle vaagna, mitte üle kõhu. Turvavöö välisservad ei tohiks puutuda kokku vaagna luuosadega. Turvavöö peaks minema üle puusakontide.

Kui õlarihmad on kinni, ei tohi nad tirida teist rihma vaagnalt kõhule. Kõigepealt tuleb pingutada puusadel olevat rihma ja hinnata, kas jalgevahelt tulev rihm on õige pikkusega.

Õlarihmade reguleerijad tuleb hoida nii madalal kui võimalik ning kaelast eemal. Kui need on vales asendis, võivad need olla ohtlikud ja põhjustada rangluumurru.

Turvavööd vähendavad pörutust. Tõmba need nii pingule kui võimalik, et vältida kokkupõrke korral järsku ette liikumist. Kui jalgevaherihm on lõtv, siis pörutus kokkupõrke korral suureneb. Vahetult enne starti on mõistlik rihmasid kontrollida ja pingutada.

Rihmad ei kaitse, kui nad on varem viga saanud. Kontrolli rihmade kulumist ja asenda need kahtluse korral. Probleeme tekitavad kinnituskohad, vale kinnitus või rihmade vale asend istmete suhtes.

**Kasuta ainult FIA homologatsiooniga rihmasid.** Võimalusel ära osta kasutatud rihmasid.

Ära lase rihmadel määrduda, ka see võib olla võistluselt eemaldamise põhjus.

Harjuta kiiret rihmade avamist, sest ühel hetkel võid sa olla pea alaspidi.

Pärast avariid vaheta alati turvavööd uute vastu.

**Vaata lisaks:** *FIA SC Lisa J P: 253.6 – General; 258.14.2 – GT; 258a.14.2 – Sports; 259.14.2 – Prod.Sports, F/Libre-Nat.; 261.6.3 – Super-Prod; 263.6.3 – Super 2000; 275.14.4 – F3; 290.2.6 – Trucks*

## Aknavõrgud

Kiirestieemaldatavad küljeaknate võrgud on mitmetel aladel kohustuslikud. Need võivad kaitsta käsi, kui auto rullub üle katuse. Auto välisküljel peab olema märgitud, kuhu on võrk kinnitatud.

**Vaata lisaks:** *FIA SC Lisa J, P: 253.11, 261.6.6, 263.6.6, 279.5.5, or 283.11*



## VÕISTLUS

**Uuri põhjalikult võistlusreegleid ja määrusi.** Võistleja, kes ei tunne signaallippude tähendusi ega ralli lisakatse märke, on ohtlik endale ja teistele.

Sama oluline on tutvuda võistlusjuhendi ja ametlike bülletäänidega. Seal võib olla juhiseid stardieelseks ja stardikäitumiseks, ohutusautode juhiseid, kinnise pargi reegleid jne. Kõik see võib olla oluline ohutuse ja edukuse seisukohalt. Inglise keeles on hea ütlus: *To finish first, first you have to finish* (et lõpetada esimesena, pead sa kõigepealt finišisse jõudma)!



Kui sulle jääb mõni asi arusaamatuks, siis küsi abi.

**Vaata lisaks:** *Märquanded, start, turvaautode reeglid: Lisa H P 4 ja 5 ning FIA SC Ptk VI. Sõidureeglid: Lisa L Ptk IV P 3 ja General Prescriptions P 13 A, B, J, N, Q). Turvaeeskirjad: Lisa J. EAL autoralli võistlusmäärus.*

Oluline on ka kohaliku liikluseaduse tundmine, näiteks kiirusepiirangud ja treileritega liikumine. Rikkumised jäävad silma sponsoritele ja toetajatele ning teevad kahju spordi mainele.

Võistlusel sõida nii, et arvestaksid pidevalt ka ohutusega.

**Ringrajal, kardirajal või krossirajal sõitmisel käitu teistega nii, nagu sa tahaks, et nemad sinuga käituksid.**



Kui soovid või pead sõitma aeglaselt, ära ohusta teisi võistlejaid. Mootorisportis on õnnetuste põhjuseid palju, kuid sõitjate eksimused on kõige sagedasem. Sinu elu võib olla su enda kättes.

Kuula ametnike sõna. Nad annavad tihti korraldusi ohutuse tagamiseks ja kuigi see alati ei ole otseselt seotud



ohutusega, jää viisakaks. Võistlustele kohtunike saamine ei ole lihtne ja see ei muutu kergemaks, kui sõitjad nende peale karjuvad.

Miks mitte ka ise proovida võistlusel mõnd ametit? See ei tähenda spordist tagasitõmbumist, kuid lisainfo teadmine võib aidata võidu sõites paremini hakkama saada.

### **Peatumine ringrajal**

**Kui oled sunnitud ringrajal peatuma, jäta auto raja kõrvale.**

**Ära jäta** oma autot tõenäolisele väljasõidualale.

Jäta auto **nii kaugemale kui võimalik**, pargi sellisesse kohta, kus on rajalt kõige lihtsam minema pääseda. Tavaliselt on see märgitud oranži tahvliga raja barjääril (mõnedel radadel on kasutusel roheline-valhe diagonaaltribustikuga tahvlid).

**Tulekahju korral** jää seisma kohtunikuposti või kustuti läheduses (märgitud väiksema oranži tahvliga. Treeningu ajal jäta selliste kohtade asukohad meelde.

Kui tee pole kaldu, siis ära käiku sisse jäta. **Jäta autosse rool ja süütevõti, kui võimalik.**

Kui võimalik, **ära jää raja äärde**, vaid seisa kaitsebarjääri taha.

**Ära võta kiivrit peast** enne, kui oled kaitsemüüri taga või ohutus kohas.

Ära helista meeskonnale enne, kui oled ohutus kohas.

**Ära mine üle raja**, kui sa pole selleks kohtunikult luba saanud.

Kui tead, et **autost lekib õli**, tule sõidujoonelt ja rajalt kohe ära. Ära püüa jõuda boksi.

### **Peatumine rallil**

Järgi kehtestatud reegleid.

Soovitav on jääda auto lähedusse ja näidata OK märki. Ootad kuni saabub abi. Seejärel teisaldage auto bokstialale, et hoida ära edasist ohtu.

**Vaata lisaks: FIA SC Lisa L Ptk IV P 3; General Prescriptions Art. 13 C, D, F, K; Eesti autoralli võistlusmäärus**



## ÕNNETUSJUHTUMID

Oled korralikult ette valmistunud, sul on õige varustus, oled uurinud reegleid, kuid võid ikkagi sattuda õnnetusse.

### **Kui saad aru, et juhtumas on avarii...**

Mida väiksem on vahemaa kokkupõrkekohani autos sees, seda väiksema löögi sa saad. Külj- või nurga all kokkupõrke korral pööra pea ja jalad võimalusel kokkupõrke suunda (peatoele või küljepolstrile), mitte sellest eemale.

Eest- või tagantlöögi korral pane pea vastu peatuge. Kui kasutad kaelatuge, lase sellel teha oma töö.

Jäta käed roolile, kuid pöidlad pane teiste sõrmede kõrvale.

Ära püüa löögile lihaste jõuga vastu seista.

Ringrajal annavad lipukohtunikud pärast avariid teistele sõitjatele märguande hoo alandamiseks. Nad annavad õnnetusest teada kontrollkeskusesse. Tavaliselt saabub abi juba mõne hetke pärast.

Kui auto on ohtlikus kohas, siis treeningsõit peatatakse. Võidusõit peatatakse, lükatakse edasi või jätkatakse ohu kõrvaldamiseni ohutusauto järel.



Kui oled vigastatud või autos kinni, saadetakse sinu juurde kiirabi või päästeteenistus.

Tulekahju korral asuvad tulega võitlema kohalesaabunud kohtunikud.

Kui kohtunikud annavad sulle korraldusi, siis tuleb neid kuulata, sest nad teavad, mida teha. Luba neil end aidata.

Ära ületa võistlusrada kohtunike loata.

Ralli lisakatsel järgi ralli võistlusmäärustes sätestatud.

### **Kuidas saad õnnetuse korral päästjaid aidata?**

Püüa jääda rahulikuks.

Lülita välja elekter. Peata kütusevool.

Tulekahju korral kasuta kustutussüsteemi. Kui autost on keeruline väljuda, võid proovida lükata jalgadega eest ära esi- või tagaklaas.

Kui auto on rajal, ära ava turvavõid ja kiivrit enne, kui on selge, et autost lahkumine on



ohutu. Kui kohal on kohtunikud, annavad nemad selleks märguande.  
Kui auto on katusel, siis toesta ennast jalgade ja kätega enne turvavööde avamist, et vältida maandumist pea peale.  
Kui oled rooli eemaldanud, siis pane see enne lahkumist tagasi.  
Mõnikord on enne autost väljaminekut mõistlik lugeda mõttes viieni, et mitte segaduses mitte hüpata autode ette.  
Kui oled vigastatud ja tunned, et liikuda on raske, on mõistlik jääda autosse abi saabumiseni. Selgita neile, mis sul viga on ja oota arsti, kes su üle vaatab ja jälgib, et vigastused ei suureneks. Järgi arstide ja päästjate korraldusi.  
Ka väiksema avarii korral võib arst paluda sul ülevaatusele tulla. Mine, see on su enda tervise huvides.

**Vaata lisa: FIA SC Lisa H P 3.5, 6, 7, 8; Lisa L Ptk II P 2, 3; Ptk IV P 3**

### **Ralliõnnetuste eripärad**

Loe võistluse reegleid, järgi korraldajate turvamärguandeid.

**Kui rallil näidatakse punast „SOS” või „+” märki, on peatumine ja hättasattunud meeskonna abistamine KOHUSTUSLIK.** Sa pead aitama vigastatuid ja tagama, et päästemeeskond saabuks kohale nii kiiresti kui võimalik. Võta kaasa laetud akuga mobiiltelefon ja salvesta sinna ralli juhtimiskeskuse number. Kontrolli oma esmaabipakki ja vaata, et sul oleks kaasas kõik see, mida rallil võib vaja minna.

Tee selgeks, kus on katsetel sidepunktid. Kui katkestad või teed avarii, pead sa jääma auto ligidusse. Kui on vaja lahkuda, siis tee kindlaks, kus sa täpsemalt oled. Jää meeskonnakaaslasega kokku. Lihtsam on leida kaht inimest auto juurest kui üht metsas jalutamas.

Igas ralliauto peab olema valgustpeegeldav punane ohukolmnurk (talvel ka vilkuv kollase tulega käsilamp). Ohukolmnurgaga või vilkuriga tuleb sõitjatel tähistada rajal seiskunud ralliauto, paigaldades selle vähemalt 50 m tahapoole hoiatamaks järelsõitvaid autosid.

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

Õnnetusjuhtumi korral, **kus ei vajata** meditsiinilist abi peab üks meeskonnaliikmetest näitama „OK”-märki järgmistele autodele ja vajadusel ka abipakkuvale helikopterile.

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



**Kui vajatakse kohest meditsiinilist abi, peab vähemalt kahele järgmisele autole ja vajadusel ka abipakkuvale helikopterile punast risti või „SOS“-märki.**

**Esimene õnnetuskohale saabuv meeskond peab peatuma ja informeerima järgmisena saabuvat autot kõikidest asjaoludest.**

**Järgmisena saabuv auto peab andma JÄRGMISESSE raadiosidepunkti järgneva informatsiooni:**

- õnnetusse sattunud meeskonna võistlusnumbri
- viga saanud meeskonnaliikmete ja pealtvaatajate arvu (kui on vigastatud)
- info selle kohta, kas mõni meeskonnaliige või pealtvaataja on jäänud avarii tagajärjel autosse kinni või vajab vabastamist väljastpoolt autot
- avarii asukoht, st. lähim kilomeetripost või ristmik legendis
- muu oluline informatsioon (tulekahju, vesi jne.)

**Järgnevad autod peavad jääma seisma, kui märkavad punast „SOS“-märki.**

**Vaata lisa** ralli võistlusmäärusest ja legendis olevast juhiseist.

## **ESMAABI**

Autospordiga tegeldes on mõttekas läbida esmaabikursused. Mõnikord võid sa olla esimene saabuja õnnetuspaika. Kui sa oled esimene ja ei tea mida teha, võid end pärast süüdlasena tunda, et ei andnud abi. Samuti võid sa olla mõnikord abiks päästemeeskonnale.

Esmaabikoolitusi saab teha paljudes kohtades. See võib päästa elusid.



## LISA 1

### DOPING JA MOOTORISPORT

See teema on oluline kõigile sõitjatele, tipust amatöörideni. Kuid tuleb tunnistada, et **dopingul mootorisportis ei ole erilist mõtet**. Enamasti ei ole sellest kasu ning sa paned lihtsalt ennast ja teisi ohtu.

Peamised riskid, mis on seotud ravimitega spordis, on hästi teada. Meedia avaldab sageli teateid sellest, kuidas ravimeid manustanud sportlased kannatavad või isegi surevad.

Ravimid, mida kirjutatakse patsientide ravimiseks, muutuvad dopinguks siis, kui võetakse üledoose või kasutatakse neid pikaajaliselt, või koos mõnede teiste ainetega. Sportlased saavad siis pingutada riski piirini ning võivad seeläbi saada terviserikkeid, samuti võib tekkida sõltuvus.

**Mootorisportis võivad kõik käitumist muutvad ained muuta sõidukäitumist. Arvestades mootorisporti ohtusid, on selline käitumine rumal ja kuritegelik.**

Hormoone (kortisooni ja selle teisendeid, meeshormoone, kasvuhormoone jne) võetakse lihaste tegevuse parandamiseks aeroobse ja anaeroobse sporditegemise juures (ujumine, tõstmine). Mootorisportis ei saa sõitja seeläbi mingeid eeliseid.

EPO, mis on tuntud dopinguaine, kasvatab vere punaliblede arvu, lubades aeroobsete aladega tegelejatel (jalgrattasõit, suusatamine jne) enam pingutada. Mootorisport ei ole aeroobne ja „psühholoogiline mootor“ töötab teisiti. Ka nende ainete kasutamisel ei ole mõtet. EPO kasutamisest võivad hiljem tekkida südame- ja veresoonekonna haigused.

“Beeta-blokaatoreid” (kasutatakse südameprobleemide ja kõrge vererõhu sümptomite vähendamiseks) aeglustavad südamelöökide kiirust. On hästi teada, et mootorisportdivõistlusel kiireneb sõitja pulss märgatavalt. Samas näitavad testid, et kiirus võistlusrajal beetablokaatorite kasutamisest ei muutu. Raskete vigastuste korral võib aga nende ravimite kasutamine põhjustada tõsiseid lisaprobleeme.

Astmaravimid (Ventolin) lasevad kergemalt hingata, eriti pikamaaspordis. Mootorisportis pole sellest loota erilist tulemuste parandamist.

Uinumisvastaseid ravimeid (amfetamiinid ja sarnased tooted) on kasutatud maratonrallidel. Seda tüüpi võistlusi enam ei peeta, nende toodete kasutamisel ei ole mõtet. Kui oled väsinud, kasuta lubatud virgutavaid tooteid, neid on palju.





**Alkohol ja narkootikumid on keelatud.** Mootorisportis loetakse neid tõsiseks dopinguks, sest kaotavad sisemisi piiranguid ja panevad võtma rumalaid riske. Selliste ainete tarvitamine paneb kaalule nii tarvitaja enda kui ka kaasvõistlejate, kohtunike ja pealtvaatajate elud.

Kanepi ohud on sageli alahinnatud. See muudab tõsiselt sõitja käitumist, kuna ta ei tunneta oma piire ning võib muutuda agressiivseks ja liiga enesekindlaks.

### **Mida sa pead tegema, kui tarvitad pidevalt ravimeid?**

Ära tarvita ravimeid, mida ei ole kirjutanud arst. Ära kuula sõprade ega „spordigurude“ nõuandeid. Kui sul on spordiga seotud terviseprobleemid, mine spordiarsti juurde. Ka lubatud ravimitest saab abi.

Teavita oma arsti sellest, et oled sportlane. Arst teab keelatud ainete nimekirja. Kui ostad ravimit, siis loe hoolega läbi kaasasolev infoleht, kus on kirjas ravimi koostisosad.

Mis saab siis, kui su tervislik seisund nõuab keelatud aineid sisaldavate ravimite kasutamist?

Kui teist võimalust ei ole, siis sa võid võtta ka keelatud ravimeid. **Sel juhul pead sa koos arstiga täitma nõuetekohase vormi** (Therapeutic Use Exemption, TUE) ja saatma selle EAL-i, kes selle vajadusel edastab FIA-le. TUE-vormi ja nõuded saab alla laadida FIA veebilehelt. Kui su avaldus rahuldatakse, pead sa seda kaasas kandma, et esitada vajadusel võistluse ametnikele.

**Tõend ei kehti tagasiulatuvalt.** Kui arvad, et sul on vaja keelatud ravimeid kasutada, siis esita avaldus piisavalt vara (rahvuslike võistluste korral kuu, rahvusvaheliste võistluste korral kaks kuud enne võistlust).

Kui sul ei õnnestu neid reegleid täita, võid positiivse dopingutesti korral saada EAL-ilt või FIA-lt karistuse.

### **Dopingutest**

Testi võidakse teha igal võistlusel ja treeningul (ka väljaspool võistlusi) ASNi või FIA korraldusel.

Kui sind on määratud kontrolli, annab sellest sulle teada ametnik, kes on sinuga koos kuni dopingukontrolli alale jõudmiseni.



Kontrollist keeldujaid karistatakse. Teste viivad läbi kvalifitseeritud ametnikud, kes koostavad aruande ja annavad koopia ka sulle.

## **Protseduur**

Testinäidised saadetakse tunnustatud keskusesse. Tulemused avaldatakse kontrolli korraldajale (ASN või FIA).

Kui testiproovis on keelatud aineid, käivitub FIA distsiplinaarprotseduur. Võistleja võib esitada vastulause. Käitu mõistlikult ja vastutustundlikult, see on su enda ja sinu kaasvõistlejate huvides.

**Dopingut kasutavad sportlased petavad, sõltumata sellest, mis alal nad võistlevad. Doping ei too mootorisporis kasu, kuid seab su enda ja ka teised ohtu.**

Mootorisporis „tabletiga“ meistriks ei saa!

Vajalik on regulaarne treening, tervislikud eluviisid, tasakaalus menüü, regulaarne tervisekontroll ning vigastuse korral punhkus. See on see, mis aitab sul võita.

**Vaata FIA dopinguvastaseid reegleid [www.fia.com](http://www.fia.com)**



## LISA 2

## MENÜÜ

### FIA meditsiinikomisjoni soovitused toitumiseks



Kirjeldatud soovitused on algselt koostatud F1 sõitjatele, kes peavad vastu pidama kahele tunnile intensiivsele füüsilisele ja vaimsele pingele kõrgetel temperatuuridel.

Higistamisest tekkiv vedelikukaotus võib olla 0,5 kuni 1 liitrit ühe sõidutunni kohta. See võib sooritusvõimet oluliselt kahandada ja olla ka ohtlik.

#### Mida juua?

Vähem kui kaks tundi kestvatel sõitudel on mineraalainete kaotus väga väike. **Parim jook on ilma gaasita vesi.** Ükski uuring pole näidanud, et teistest jookidest oleks rohkem kasu. Lisaks veele võib juua ka puuvilja- või tomatimahla.

#### Juua tuleb:

- enne sõitu
- sõidu ajal
- pärast sõitu.

Päeva jooksul võib sõltuvalt ilmast juua kuni 5 liitrit vedelikku, loomulikult väikeste portsudena.

Juua võib näiteks nii:

- 1 liiter hommikul enne sõitu
- 2 liitrit sõidu ajal
- 2 liitrit pärast sõitu.

Ära oota, et sul tekiks janu. Siis võib olla juba liiga hilja.

#### Üldised soovitused võistluspäevaks

##### Ära mingil juhul tarvita:

- alkoholi
- toitu, mida on raske seedida: melon, kurk, kapsas, sibul, vürtsid, rasvased ja praetud toidud.



**Välti:**

- gaseeritud jooke
- kohvi, teed, sõltuvalt su enda tundlikkusest neile
- liiga palju puuvilju
- palju maiustusi.

**Pea meeles:**

- külmutatud toit kasvatab bakteriaalse viiruse ohtu, kui toitu pole hoitud ideaalsetes tingimustes. Seda ei saa rallil ega ringrajal tagada.
- on oluline, et toit sulle maitseks. Muidu sa ei söö nii palju kui on vaja su sooritusvõime parandamiseks

**Soovitav:**

- gaasita vesi, puuviljamahl, spordijoogid
- aeglaselt imenduvad süsivesikud (pasta, riis, leib)
- kõrge kalorisaldusega kiirestiimenduvad toidud (kuivatatud puuviljad)

**Võistluspäeva soovituslik menüü**

Hommikusöök – rikkalik. Joo väikeste kogustena nii palju kui tahad.

Enne võidusõitu –vajadusel väike eine nt leib, juust, sink, salat või pasta, üks puuvili, mõned küpsised.

Joogid - üks liiter, (nt 2/3 vett, max. 1/3 mahla), väikeste kogustena kahe tunni jooksul enne starti.

Kui vaja, kasuta võistluse ajal joogikõrt. Võistluse ajal võiks juua umbes ühe liitri vett, segatuna vähese suhkrusaldusega mahlaga (vähem kui 25 g liitri kohta), või spordijooki.

Pärast sõitu joo palju vedelikku. Toidule lisatud sool kompenseerib kõik kaotused. Veerand liitrit mahla taastab mineraalide kao 2-3 väljahigistatud liitri kohta, see tähendab maksimaalset kaotust võistluse jooksul.

Ära unusta enne võistlust tualetis käia.



## LISA 3

### RIIETUS

#### Tule- ja kuumuskindel riietus



FIA standard 8856-2000 sisaldab alltoodud juhiseid. Täispika aluspesu ja kiivrialuse suka kasutamise nõue otsustati ellu viia pärast pikaajalist uurimistööd ja testimist. Sõidukombe pakutav kaitse on üksinda väike.

Ka täiesti terve kombinesooniga võib saada põletushaavu. Põletuse korral tuleks piirkonda jahutada külma veega. Ära püüa ise eemaldada keha külge jäänud riideid.

Kaitseriietus ei suuda kaitsta kõigi võimalike vigastuste eest. Standard 8856-2000 on suunatud kuumuse- ja tulekaitsele, püüdes samas vältida muid ebamugavusi. Riided ei tohiks olla liiga tihedad, kuna see vähendab kaitsetaset.

Nõuded sõiduriietusele on esitatud FIA SC lisas L (Ptk III, P 2).

Tikandid ja embleemid peaks olema õmmeldud ainult pealmisele kihile, et isoleerida kuumust.

Embleemid ja nende kinnitusmaterjalid peavad olema tulekindlad ja vastama ISO 15025 standardile. Kui kinnitad embleeme ja märke, ei tohi rikkuda kangast ega voordit.

**Kui tikandid või embleemid ei vasta nendele nõuetele, toob see kaasa riideeseme homologeeringu tühistamise. Selle kasutaja võidakse võistluselt eemaldada.**